



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—————  
**Integraal verslag  
van de interpellaties  
en de vragen**

—————  
**Commissie voor de Mobiliteit,  
belast met het Openbaar Vervoer,  
de Openbare Werken  
en de Verkeersveiligheid**

—————  
**VERGADERING VAN  
DINSDAG 16 JUNI 2020**

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—————  
**Compte rendu intégral  
des interpellations  
et des questions**

—————  
**Commission de la mobilité,  
chargée des transports publics,  
des travaux publics et de la sécurité  
routière**

—————  
**RÉUNION DU  
MARDI 16 JUIN 2020**

---

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
Tél. : 02 549 68 02  
E-mail : [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**INHOUD**

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 5

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het herstarten van werven tijdens en na de lockdown".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 13

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de aanwezigheid van een PTB-volksvertegenwoordiger in de voor het publiek verboden installaties van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 15

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de gratis terbeschikkingstelling van de Villo's".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 21

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het Fiets-GEN".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 26

**SOMMAIRE**

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 5

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "la reprise de chantiers pendant et après le confinement".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 13

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "la présence d'un député PTB dans les installations de la STIB interdites d'accès au public".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 15

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "la mise à disposition gratuite des Villos".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 21

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le réseau express vélo".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 26

---

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "het onderhoud van de fietsinfrastructuur".  Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	29	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,  concernant "l'entretien des infrastructures cyclables".  Question orale de M. Jonathan de Patoul	29
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de mobiliteit in de Noordwijk".  Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	32	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,  concernant "la question de la mobilité dans le quartier Nord".  Question orale de Mme Françoise Schepmans	32
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de Leopold II-tunnel".  Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	41	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,  concernant "le tunnel Léopold II".  Question orale de M. Sadik Köksal	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "het project 'Stad 30'".		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,  concernant "le projet de 'Ville 30'".	

---

*Voorzitterschap: mevrouw Ingrid Parmentier, oudste lid in jaren.  
Présidence : Mme Ingrid Parmentier, doyenne d'âge.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het herstarten van werven tijdens en na de lockdown".**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik heb mijn vraag wat moeten herwerken, want ik had ze al op 7 april ingediend.*

*Tijdens de lockdown werden alle Brusselse werven stilgelegd. De bouwsector werd sterk getroffen door de maatregelen inzake sociale afstand, het gebrek aan personeel en bevoorradingsproblemen.*

*Op een vorige commissievergadering informeerde u ons over de toestand tijdens de lockdown: de lopende werven werden beveiligd en slechts een beperkt aantal werkzaamheden werd voortgezet. Het ging meer bepaald om het aanbrengen van wegmarkeringen, het herstel van gaten in het wegdek en de beveiliging van rijwegen.*

*Momenteel verkeren sommige gewestwegen in een erbarmelijke staat, waardoor ze levensgevaarlijk zijn voor automobilisten en motorrijders. Het wegdek dreigt in te zakken op een aantal punten in de Louizalaan en de Tervurenlaan. Die punten zijn al sinds maanden aangeduid met fluorescerende verf en een groen uitroepingsteken.*

*Welke prioriteiten hebt u vooropgesteld? Waarom is het wegdek op sommige plaatsen in zo'n slechte staat? Aan de winter ligt het niet, want die was bijzonder zacht. Waarom vindt er op de Kleine Ring geen wekelijkse of dagelijkse inspectieronde plaats? Waarom wordt het probleem niet bij de kern aangepakt?*

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la reprise de chantiers pendant et après le confinement".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il m'a fallu actualiser quelque peu cette question, qui porte sur la coordination des chantiers, car elle avait été déposée le 7 avril dernier. Nous l'avons déjà abordée dans le cadre des débats durant le confinement, mais certaines questions restaient pendantes.

En raison du confinement imposé afin d'endiguer la propagation du coronavirus, la majorité des chantiers bruxellois ont été à l'arrêt. Les mesures de distanciation sociale, le manque de personnel et les difficultés d'approvisionnement ont frappé de plein fouet le secteur de la construction.

Lors de l'une de nos réunions de commission à distance, vous aviez confirmé que les chantiers en cours avaient été sécurisés le temps du confinement et que seuls certains travaux avaient continué, tels que les campagnes de marquage routier, les réparations de nids de poule et autres dégradations, ou la sécurisation des voiries.

À ce stade, je me dois de signaler l'état pitoyable de certaines voiries régionales, qui sont depuis plusieurs mois dans un état de délabrement avancé, mettant en danger les automobilistes et, plus grave encore, les motocyclistes qui risquent leur vie sur de tels revêtements.

Des photos éloquentes illustrent cette situation sur la Petite ceinture, notamment sur l'avenue Louise ou l'avenue de Tervueren, où un marquage fluorescent accompagné d'un grand point

*Met het oog op de hervatting van de werven na de lockdown heeft de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen een subcommissie voor de lockdown opgericht om de prioriteiten te bepalen voor de werkzaamheden die nog moeten worden afgewerkt of al gepland zijn. Is daar ondertussen werk van gemaakt? Welke prioriteiten zijn er bepaald? Naar verluidt wordt de hulp van een adviesbureau ingeroepen.*

*De werkzaamheden van de MIVB moeten volgens mijn fractie voorrang krijgen. Gebeurt dat, en zo ja, om welke werkzaamheden gaat het? Daarnaast moeten de werken aan de Leopold II-tunnel versneld worden uitgevoerd.*

*Welke uitzonderlijk grote werven vergen uitzonderlijk uitgebreide coördinatie? De werken voor de uitbreiding van de metro zouden zijn hervat, maar waar en met welk doel? Volgens uw kabinet zullen werven die in strategische gebieden liggen, waarschijnlijk worden uitgesteld. Op basis van welke criteria wordt een strategisch gebied afgebakend? Welke gebieden moeten volgens u met voorrang worden aangepakt omdat er veel ongevallen plaatsvinden?*

*Op grond van haar bijzondere machten heeft de regering de rol van de gemeenten overgenomen om een lijst met prioriteiten op te stellen. Inmiddels werd de Conferentie van Burgemeesters echter in het gelijk gesteld: de gemeenten zullen beslissen of ze die prioriteiten al dan niet door het gewest laten bepalen. Naar verluidt zouden twaalf gemeenten ervoor hebben gekozen om die prioriteiten toch zelf te kiezen.*

*De applicatie Osiris is van onschatbare waarde voor de coördinatie van de werven en heeft als doel de impact op het leefmilieu en de mobiliteit tijdig in te schatten. We staan nog altijd volop achter dat instrument. Beschikt u over een evaluatie van Osiris? Is de administratieve procedure die ermee gepaard gaat, niet te zwaar? Nutsbedrijven en dergelijke klagen over de gigantische administratieve rompslomp en de vaak lange wachttijden. Esr zou voor meer gebruiksgemak worden gezorgd ten behoeve van buurtbewoners, winkeliers, voetgangers, fietsers en automobilisten. Is dat ook gebeurd?*

d'exclamation à la peinture verte, annonce depuis plusieurs mois un risque d'affaissement de la chaussée.

Nous comprenons très bien la problématique des chantiers dans le cadre du confinement, mais nous aimerions en savoir davantage sur l'ordre de priorité des réparations. Pourquoi ces revêtements sont-ils tant détériorés ? Ils ne sont pourtant pas si nombreux à Bruxelles, l'hiver ayant été particulièrement doux. Comment se fait-il qu'une équipe au moins ne passe pas chaque jour ou chaque semaine sur la Petite ceinture pour signaler les problèmes ? Pourquoi cette situation n'est-elle pas prise à bras-le-corps ?

J'en viens à la coordination des chantiers bruxellois. En vue d'organiser la reprise des travaux à la fin du confinement, la commission de coordination des chantiers a créé une sous-commission "lockdown" afin d'établir un ordre de priorité pour la kyrielle de chantiers en attente à Bruxelles, ainsi que pour les nouveaux déjà programmés. Pouvez-vous nous en dire davantage sur cet ordre de priorité et nous le communiquer ? Un bureau d'études aurait été appelé à la rescousse dans ce cadre.

Les chantiers de la STIB nous paraissent prioritaires. Est-ce le cas ? Dans l'affirmative, lesquels en particulier ? Mme Schepmans vous interrogera sur les tunnels, plus particulièrement sur le tunnel Léopold II dont le chantier doit être accéléré. L'objectif est d'en rouvrir l'accès le plus rapidement possible.

Quels sont les "hyperchantiers" nécessitant une hypercoordination ? Il semblerait que les travaux du métro aient repris. Où et dans quel but précis ? Votre cabinet indiquait récemment que les chantiers situés dans les zones stratégiques seraient probablement reportés. De quelles zones s'agit-il ? Sur la base de quels critères sont-elles considérées comme stratégiques ? Quelles sont les zones à forte concentration d'accidents qui ont été jugées prioritaires ?

Sur la base des pouvoirs spéciaux, le gouvernement a voulu décider des chantiers prioritaires à la place des communes. Finalement, la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale a eu gain de cause : ce sont bel et bien les communes qui décideront si la Région établira ou pas cet ordre

*De slaagkansen van een werf zijn afhankelijk van goede communicatie. Is er voor de grote werven een permanent informatiekanaal opgezet? Normaal gezien moest de Osiris-app worden bijgewerkt om dat mogelijk te maken. Wat is de stand van zaken?*

*Uit mijn deelname aan een werfvergadering heb ik geleerd hoeveel partners bij een overlegcommissie zijn betrokken. Het is geen goede zaak dat de behandeling van de dossiers zoveel tijd vergt. Daarom stel ik voor om de coördinatie op afstand te organiseren. Een van de voordelen van de lockdown is dat alle partners kunnen worden samengebracht voordat een werf van start gaat.*

de priorité. Douze communes sur dix-neuf semblent avoir conservé leur pouvoir décisionnel.

L'élément le plus important, c'est la plate-forme Osiris. Il s'agit d'un outil précieux que tous les Bruxellois appelaient de leurs vœux afin que les chantiers soient coordonnés et planifiés en Région bruxelloise, l'objectif étant de prévoir leur impact sur l'environnement et la mobilité. L'idée était de tracer, de façon systématique, ce qui se passe dans l'espace public. C'est un objectif louable que nous soutenons depuis le début.

Disposez-vous d'une évaluation de cet outil ? N'a-t-on pas trop alourdi le processus sur le plan administratif ? Des impétrants institutionnels et non institutionnels se plaignent de la complexité de la plate-forme, de la quantité colossale de paperasserie administrative à compléter et des délais d'attente dont les longueurs sont injustifiées compte tenu de l'absence de documents mineurs.

Il était prévu de faciliter la consultation de la plate-forme par les habitants, les riverains, les commerçants qui pâtissent des travaux, les piétons, les cyclistes et les automobilistes qui empruntent ces voies quotidiennement. Où en est la procédure ?

Vous savez qu'un chantier réussi est un chantier qui a mis au point une communication hors pair. Dès lors, où en est la mise en place d'une structure qui permet, sur les grands chantiers, d'obtenir des informations en temps réel ? Il s'agit selon moi d'un aspect primordial. Normalement, le système Osiris a dû être réactualisé. Où en sommes-nous à cet égard ?

J'avais une proposition quant à la réunion de coordination de chantier à laquelle j'ai pu assister. Nous nous sommes rendu compte du nombre d'intervenants dans le cadre de la commission de concertation, certains demandant d'ailleurs de l'élargir davantage. Ce qui est inquiétant, en revanche, c'est le temps considérable que perdent certaines personnes avant de voir leur dossier traité.

Ma proposition serait dès lors d'organiser ce type de coordination à distance. En effet, l'un des avantages du confinement est de pouvoir réunir tous les acteurs autour de la table afin qu'ils

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit verzorgt weliswaar het secretariaat van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, maar het blijft een onafhankelijk orgaan.*

*De twee hebben samen een voorstel gedaan voor een besluit van bijzondere machten ter omkadering van de voortzetting van de werken die gestart waren voor of tijdens de lockdown, maar ook van de werken die al eerder gepland waren of die moesten worden stilgelegd als gevolg van de crisis.*

*Het heeft te maken met de laatstgenoemde categorieën dat er nu veel meer werkzaamheden gecoördineerd moeten worden. Het is natuurlijk goed dat ze worden uitgevoerd, want ze zijn vaak essentieel en bovendien van groot belang voor de economie. Het is echter niet de bedoeling dat heel het gewest wordt verlamd door mobiliteitsproblemen. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moet dus een evenwicht zoeken.*

*Het besluit werd aangepast na contacten met de nutsbedrijven, de gemeenten en alle andere betrokkenen. Tijdens haar vorige vergadering keurde de regering het goed in tweede lezing. Het verschijnt binnenkort in het Staatsblad.*

*Het besluit is bedoeld ter ondersteuning van de bouwbedrijven. Samen met de wegbeheerders en de nutsbedrijven heeft Brussel Mobiliteit een procedure uitgewerkt om na te gaan welke werken in de eerste plaats moeten worden uitgevoerd. Het gebruik van de applicatie Osiris maakt een vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure mogelijk om de noodzakelijke toelatingen te regelen.*

*De hoofddoelstelling van het besluit bestaat erin dat de werken opnieuw van start kunnen gaan op een gecoördineerde manier, zodat wegen en wijken niet worden overbelast. Er zullen strategische economische zones in kaart worden gebracht, waar werken van start kunnen gaan op een manier die de toegankelijkheid en de herstart van andere activiteiten in die zones zoveel mogelijk vrijwaart.*

puissent intervenir judicieusement. Je pense que chacun pourra en tirer le meilleur parti.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les mesures d'accompagnement du secteur de la construction dans le cadre de la crise actuelle, il est à noter que même si son secrétariat est assumé par Bruxelles Mobilité, la commission de coordination des chantiers est un organe indépendant, ce qui permet d'éviter toute hiérarchie entre les différents acteurs et les impétrants.

Bruxelles Mobilité et la commission de coordination des chantiers ont proposé un arrêté de pouvoirs spéciaux afin d'encadrer la poursuite des chantiers entamés avant et pendant le confinement, mais également de gérer l'ensemble des chantiers prévus avant cette date ainsi que ceux qui ont dû être arrêtés en raison de la crise et qui doivent à présent reprendre.

Avec les chantiers qui ont pris du retard et ceux qui étaient planifiés, nous avons été confrontés à une augmentation du nombre de chantiers à coordonner. Il s'agit, d'une part, d'un effet positif dans la mesure où ces chantiers font tourner une partie de notre économie. Il est d'ailleurs essentiel que ce secteur économique poursuive les réparations et les rénovations qui s'imposent. Cependant, il faut éviter, d'autre part, que toute la Région ne soit bloquée. Il incombe dès lors à la commission de coordination des chantiers de trouver un équilibre.

L'arrêté, qui était en cours d'élaboration au moment où vous avez déposé votre question, a subi des modifications à la suite des contacts que nous avons eus avec les impétrants, les communes et l'ensemble des acteurs concernés. Il a été adopté en deuxième lecture lors de la dernière réunion du gouvernement et devrait être publié au Moniteur belge dans les jours à venir.

L'arrêté vise précisément à soutenir les entreprises actives dans le secteur de la construction et leurs chantiers ayant un impact sur la viabilité de la voirie. Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité a établi, en collaboration avec les administrateurs des voiries et les impétrants, un processus d'identification des chantiers prioritaires des différentes parties prenantes. L'obtention des



*Ten tweede worden de zones geleidelijk geactiveerd, zodat de bevoorrading van de werven kan doorgaan zonder dat de economische spelers of de hulpdiensten hinder ondervinden. Het is de bedoeling om de hervatting van werven in goede banen te leiden, zodat de sociaal-economische activiteit ook weer kan aanzwengelen.*

*Deze maatregelen worden genomen in overleg met alle betrokken instanties om chaos te vermijden. Het is niet de bedoeling dat alle werven weer tegelijkertijd van start gaan.*

*U stelde een vraag over de achterstand op het platform Osiris. Welnu, het aantal aanvragen van toelatingen is licht gedaald. Werken die contact met de klanten vereisen, zoals aansluitingen of vervangingen, hebben een tijd stilgelegen, maar de termijnen voor veel werven zijn verlengd. Dat vereiste bijkomende aanpassingen in Osiris.*

*Naar aanleiding van het nieuwe besluit werk ik aan de mogelijkheid om werven op een gestandaardiseerde manier te behandelen als ze weinig impact hebben of als ze zich situeren in sectoren waar ze de herneming van activiteiten in andere sectoren of op strategische wegen niet hinderen.*

*De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen heeft alle partners (openbare vervoersmaatschappijen, hulpdiensten, Net Brussel, hub.brussels, nutsbedrijven) bijeengebracht om een lijst op te stellen van de strategische wegen die open moeten blijven om de herstart van de economie en de toegankelijkheid van bijvoorbeeld ziekenhuizen, kazernes of scholen te garanderen. Die lijst is beschikbaar op het platform Osiris.*

*De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen stond tijdens de lockdown werken toe die konden gebeuren binnen de geldende veiligheidsregels. Qua impact op de mobiliteit was het een goed moment voor veel werken, maar de arbeiders konden zich niet altijd houden aan de sociale afstandsregels.*

*Het onderhoud van de tunnels volgt een cyclus en het heeft geen zin om die te versnellen. In dit geval was het moeilijk werken tijdens de lockdown omdat de werkplaatsen moeilijk bereikbaar waren en het*

autorisations pour ces chantiers et les autres chantiers a été facilitée par l'utilisation de l'application Osiris, qui permet une procédure simplifiée et standardisée.

Le premier objectif de l'arrêté est, par ailleurs, d'encadrer la reprise, en évitant la saturation des voiries et des quartiers due à un redémarrage simultané et anarchique des chantiers. Une stratégie de relance a ainsi été transcrite dans l'arrêté. Celle-ci vise à identifier les axes et les zones économiques stratégiques de la Région et d'y organiser, par un système de poches, l'activation des chantiers prévus dans ces zones, tout en assurant la meilleure accessibilité possible grâce aux axes stratégiques identifiés.

Le second objectif est d'activer ces différentes zones au fur et à mesure, afin de garantir l'approvisionnement des chantiers tout en préservant la viabilité des voiries, tant pour les acteurs économiques que pour les services d'intervention d'urgence. Il s'agit également de contrôler et de maîtriser la reprise des chantiers, afin de préserver la reprise des activités socio-économiques des autres acteurs situés dans les différentes poches stratégiques.

Ces mesures ont été prises en concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour éviter une situation chaotique et le redémarrage simultané de tous les chantiers. Le système proposé par cet arrêté a véritablement pour objectif d'accompagner les entrepreneurs et de garantir une coordination à l'échelle régionale sur les voiries des niveaux 0 à 3, catégories de l'application Osiris.

Concernant les conséquences des retards accumulés sur la plate-forme Osiris, le nombre de demandes d'autorisation à traiter a légèrement diminué. Les concessionnaires ont interrompu un certain nombre de types de chantiers, comme les raccordements et remplacements d'installations nécessitant un contact avec les clients. Par contre, les périodes autorisées d'un grand nombre de chantiers ont été prolongées, ce qui a demandé des développements supplémentaires dans Osiris.

Dans le cadre de l'entrée en vigueur du projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoirs spéciaux instituant un régime exceptionnel en matière d'autorisations

*erg moeilijk was om afstand te bewaren in de tunnels.*

*De vragen om na de lockdown de werken te hervatten in de ongevalgevoelige zones worden op gelijke voet behandeld met die voor andere werven. Bij het aanleggen van nieuwe fietspaden heeft de gewestelijke administratie wel rekening gehouden met de ongevalgevoelige zones die door Osiris gesignaleerd werden.*

*U stelt voor om de vergaderingen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen via videoconferentie te houden. Dat lijkt mij een goed idee, maar het is aan de commissie zelf om daarover te beslissen.*

d'exécution de chantier en voirie publique, des développements sont en cours pour permettre, d'une part, le traitement standardisé de chantiers soit dont l'impact est limité, soit qui se trouvent dans des secteurs où la reprise des activités n'empiète pas sur des axes stratégiques et, d'autre part, la reprise des activités dans d'autres secteurs.

Au sujet des zones stratégiques concernées par des reports et les critères choisis, la commission de coordination des chantiers a mis en place une sous-commission en vue de rassembler tous ses partenaires au niveau de la viabilité de la mobilité dans la Région. Sur la base des apports de chacun - transports publics, services de secours, Bruxelles Propreté, hub.brussels, impétrants institutionnels et non institutionnels -, cette sous-commission a dressé une liste d'axes stratégiques qui doivent rester ouverts pour assurer à la fois la reprise économique et l'accès à des lieux critiques ou stratégiques, comme les hôpitaux, les casernes, les écoles, etc. La liste est disponible sur la plate-forme Osiris.

La commission de coordination des chantiers a permis, durant la période de confinement, l'exécution de ceux-ci dans le respect des prescriptions de l'ordonnance. Les chantiers de la STIB, comme ceux de tous les autres impétrants, ont ainsi bénéficié d'avis favorables s'ils pouvaient respecter les mesures sanitaires fédérales.

Du point de vue de la mobilité, c'était le bon moment pour réaliser les travaux, mais les entrepreneurs avaient aussi des règles à respecter et tous les chantiers n'ont donc pu être poursuivis. L'arrêt des travaux n'était pas un choix politique, mais il n'était pas toujours possible pour les impétrants de respecter les mesures de sécurité fédérales.

La maintenance des tunnels est programmée selon un cycle qu'il ne sert à rien d'intensifier. Concernant les chantiers de rénovation, l'accès limité aux zones de travaux, la distance réduite entre ouvriers pour la majorité des travaux dans les tunnels et l'incertitude quant à l'évolution de la pandémie et des mesures de sécurité sanitaires n'ont pas permis aux entreprises de continuer à travailler ou d'entreprendre de nouvelles tâches.

Même si nous l'avions voulu, ces chantiers n'auraient pu être accélérés.

Les chantiers ayant fait l'objet de demandes en période de confinement ont généralement été autorisés.

Concernant les zones à concentration d'accidents (ZACA), les demandes prioritaires pour relance après le confinement seront traitées de la même façon que les chantiers des autres impétrants. Les zones d'alertes ont été reprises dans le système Osiris pour attirer l'attention des gestionnaires des ZACA sur les opportunités de coordination. L'administration régionale a toutefois été mobilisée par la création des nouvelles pistes cyclables Covid-19, en lien, si possible, avec les ZACA existantes signalées par Osiris.

Vous me proposez d'instaurer un système de visioconférence pour les réunions de la commission de coordination des chantiers. À première vue, il me semble pertinent d'éviter que tout le monde ait à se déplacer pour un dossier particulier, mais ce sera à ladite commission d'en décider.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Osiris moet een planningstool zijn waarmee het Brussels Gewest zijn werven beter kan beheren. Ik begrijp dat het platform te complex is geworden, wat de efficiëntie schaadt. De controlevereisten zijn werkelijk buitensporig, waardoor ook kleine werken, met amper impact op de mobiliteit, nodeloos vertraagd worden.*

*Hoog tijd dus om dat platform te herzien, misschien kunnen we de diverse actoren daarover eens horen in deze commissie. De gemeenten, de aannemers en de Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad (CBB-H) zouden dan een inbreng kunnen doen. Klein oplapwerk aan het platform zal niet volstaan, het moet fundamenteel worden herzien. Waarom moet het herstellen van een dakgoot bijvoorbeeld door de aannemer worden ingevoerd? Dan kan het weken duren eer hij zijn vergunning heeft. Gevolg is dat hij zulke kleine werken meestal uitvoert zonder iets aan te vragen. Hoorzittingen zouden ons alvast inspiratie kunnen geven over hoe het beter kan.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Tout le monde reconnaît qu'Osiris doit constituer un outil de planification qui permettra à la Région bruxelloise de prendre enfin à bras-le-corps la gestion de ses chantiers. Il s'agit d'un instrument complexe, ce que chacun comprendra, vu le nombre très élevé de données à intégrer.

Cependant, aujourd'hui, il est devenu trop complexe. Les impétrants, qu'ils soient ou non institutionnels, souhaiteraient une simplification de la plate-forme. Ils demandent de faire marche arrière, afin de gagner en efficacité. Pour paraphraser l'un d'eux, c'est comme si le niveau d'exigence avait été augmenté de 30 % pour un gain d'efficacité de 3 %. Les exigences de la plate-forme sont donc en réalité disproportionnées. À force de tout vouloir contrôler, la qualité en pâtit et trop de travaux de minime importance ou sans impact sur la mobilité nécessitent une intégration inutile dans la plate-forme.

Il faut donc faire évaluer cette plate-forme. Pour ma part, je propose d'entendre les différents acteurs au sein de cette commission. Avant la nouvelle

ordonnance, nous avons déjà eu la chance de procéder à une série d'auditions concernant la coordination des chantiers. Serait-il possible de demander tant aux communes, aux entrepreneurs ou à la Confédération construction Bruxelles-Capitale (CCB-C) d'intervenir à ce propos ?

Certes, il existe déjà un service d'assistance sur la plate-forme Osiris, qui s'avère utile vu ses petits aménagements constants à des fins d'amélioration. Malgré tout, il y a également des éléments plus fondamentaux à revoir. Par exemple, si un entrepreneur doit effectuer une réparation de corniche qui prendra une journée, il doit intégrer cette tâche sur la plate-forme Osiris, alors que cette réparation n'aura pas d'impact sur la mobilité et très peu sur la circulation des piétons, cyclistes et automobilistes.

L'entrepreneur qui fait bien son travail en utilisant la plate-forme doit obtenir une autorisation dont la délivrance prendra plusieurs semaines. Que se passe-t-il souvent en réalité ? L'entrepreneur ne demande pas son autorisation, ne paye rien et effectue son travail d'un jour sans problème.

Vous voyez qu'il y a moyen d'améliorer le système et nous avons beaucoup d'idées à cet égard ! Des auditions sur ce sujet seraient intéressantes.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het buitengewoon besluit hebben we het principe van de gestandaardiseerde vergunning via Osiris geïntroduceerd. Werken zonder noemenswaardige impact op de mobiliteit zouden daardoor binnen de tien dagen vergund moeten zijn. Het systeem blijft actief tot december, waarna het zal worden geëvalueerd.*

*Osiris is inderdaad voor verbetering vatbaar, maar het is vooral de wet die bepaalt wie welke vergunning nodig heeft en met welk doel. Een herziening van de ordonnantie is dus ook nodig. Daar zijn we nu mee bezig.*

*Soms werken twee opdrachtgevers tegelijk in dezelfde buurt. Zo was er tijdens de coronacrisis een werf van Brussel Mobiliteit tegelijk met een van de MIVB gepland. Afzonderlijk hadden ze weinig*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans l'arrêté spécial, nous avons introduit un nouveau principe, celui des autorisations standardisées à travers l'application Osiris. L'idée est d'autoriser, en dix jours, des travaux qui n'ont pas de réel impact sur la mobilité. Ce système restera en vigueur jusqu'au mois de décembre et devra être évalué pour juger de son intérêt.

J'admets qu'Osiris peut encore être amélioré. Toutefois, ce n'est pas toujours Osiris qui est en cause, mais la législation. C'est elle qui fixe qui a besoin de quel permis et pour quelle raison. C'est pourquoi la révision de l'ordonnance relative aux voiries est prévue pour évaluer où la standardisation est possible. Dès que la révision du texte aura eu lieu, elle vous sera soumise.

Il arrive souvent qu'à Bruxelles, deux ou trois impétrants travaillent au même moment, dans un même quartier. Même si séparément, chacun d'eux

*impact op de mobiliteit, maar samen zouden ze die flink gehinderd hebben. Coördinatie is dus nodig.*

*Ondertussen proberen we de administratieve last voor de aannemers en bouwheren zo klein mogelijk te houden. Ik hoop dat we met de gestandaardiseerde vergunningen en de herziene ordonnantie een stap in de goede richting zetten.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de aanwezigheid van een PTB-volksvertegenwoordiger in de voor het publiek verboden installaties van de MIVB".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Op foto's die in de pers verschenen, is te zien dat een volksvertegenwoordiger van de PTB tijdens de sociale onrust bij de MIVB bij het einde van de lockdown aanwezig was in MIVB-installaties waar het publiek normaal niet mag komen. Binnen de MIVB werd die informatie bevestigd.*

*Hebt u de MIVB gevraagd om de plek waar de foto werd genomen, te identificeren? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat was het antwoord?*

*Vroeg u de MIVB om na te gaan of een PTB-volksvertegenwoordiger is binnengedrongen in de installaties van de MIVB in de week van 11 mei? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat antwoordde de MIVB? Waar is die persoon geweest? Hoe kreeg hij toegang? Werden de werknemers die hem toegang*

n'a pas d'impact, ensemble, ils peuvent en avoir un. Nous avons vu, durant la crise sanitaire, qu'un chantier de Bruxelles Mobilité et un autre de la STIB, dont l'impact semblait réduit, auraient eu un impact s'ils avaient eu lieu en même temps sur la même voirie. Il est donc important de savoir qui fait quoi et de coordonner le tout.

Il faut effectivement que l'impact administratif pour les entrepreneurs et les impétrants soit minimal. J'espère qu'avec les autorisations standardisées et la révision de l'ordonnance, nous pourrions avancer.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la présence d'un député PTB dans les installations de la STIB interdites d'accès au public".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Pendant les tensions sociales qui ont caractérisé le déconfinement à la STIB, une photo est apparue sur les sites de différents organes de presse, qui semble montrer qu'un député du PTB a circulé dans les installations de la STIB, normalement interdites d'accès au public. Ces informations ont été confirmées en interne à la STIB.

Avez-vous demandé à la STIB d'identifier le lieu où a été prise la photo ? Si non, pourquoi ? Si oui, que vous a répondu la STIB ? Avez-vous demandé à la STIB, à la suite des articles parus dans la presse, de vérifier si un député du PTB a pénétré dans les installations de la STIB pendant la semaine du 11 mai ? Si non, pourquoi ?

Si oui, quelle est la réponse de la STIB ? Où cette personne a-t-elle circulé ? Comment a-t-elle pu pénétrer dans le site ? Le ou les agents qui l'ont

*verschaffen, ondervraagd? Hoe is er op het incident gereageerd?*

*(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt als voorzitter op)*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De sites van de MIVB zijn voor externen alleen op uitnodiging toegankelijk. Wie ze bezoekt, moet zich eerst aanmelden en wordt vervolgens door een MIVB-medewerker begeleid.*

*De MIVB is het nagegaan en blijkbaar begaf een volksvertegenwoordiger zich op 11 mei 2020 om 7.30 uur naar de toegang van de remise Jacques Brel. Hij bleef bij het hek op de openbare weg staan. Daar bevonden zich nog heel wat andere personen. Het hek ging meermaals open en dicht om medewerkers of andere personen door te laten.*

*Op een bepaald moment is de volksvertegenwoordiger, die overlegde met een personeelslid van de MIVB, een of twee meter voorbij het toegangshek gelopen. Vervolgens bleef hij op de stoep binnen de remise staan, ter hoogte van de uitgang voor de motorfietsen. Enkele minuten later kreeg hij van een verantwoordelijke het verzoek om de remise te verlaten, waarop hij naar de openbare weg terugkeerde.*

*Daarna was de volksvertegenwoordiger bij de ingang van de remise betrokken bij een levendige discussie tussen verscheidene medewerkers.*

*Toen er een persfotograaf langskwam, gingen verscheidene personeelsleden de remise binnen, mogelijk op verzoek van de fotograaf. Blijkbaar is de volksvertegenwoordiger toen voorbij het hek gelopen, mogelijk om dichterbij hen te staan. Hij verliet de remise kort voor 9 uur.*

laissé entrer ont-ils été auditionnés ? Quelle suite est-elle donnée à cet incident ?

*(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour rappel, les sites de la STIB (bâtiments administratifs, dépôts, ateliers...) ne sont accessibles aux personnes extérieures à l'entreprise que sur invitation. Pour pouvoir y pénétrer, ces dernières doivent être invitées et accompagnées par un membre de la STIB et se présenter d'abord à l'entrée du site en question pour décliner leur identité et recevoir un badge de visiteur.

Après vérification, il apparaît que le 11 mai 2020 vers 7h30, un député est arrivé à l'entrée du dépôt de bus Jacques Brel. Il est resté à côté de la grille d'entrée du dépôt, sans dépasser les marquages au sol. Il se trouvait alors sur la voie publique. De nombreuses personnes se trouvaient également à l'entrée du dépôt (côté STIB et côté voie publique). La grille du dépôt s'est ouverte et fermée à de nombreuses reprises afin de laisser entrer ou sortir des collaborateurs en voiture et/ou des véhicules (bus, livreurs, etc.).

À un moment donné, le député, qui discutait avec un membre du personnel de la STIB participant au mouvement de contestation, a pénétré d'un ou deux mètres dans le dépôt. Il s'est placé ensuite sur le trottoir intérieur dudit dépôt, à hauteur de la zone de sortie pour les motos. Quelques minutes plus tard, un responsable s'est dirigé vers le député et lui a demandé de sortir. Le député a obtempéré et est sorti du dépôt. Il est retourné sur la voie publique, du côté extérieur de la grille.

Le député a ensuite participé à une discussion animée entre plusieurs collaborateurs, tout en restant sur la voie publique, à l'entrée du dépôt.

À l'arrivée d'un photographe de presse, certains membres du personnel ont reculé à l'intérieur du dépôt, peut-être à la demande du photographe, pour prendre des clichés. Il semblerait que le député se soit alors avancé au-delà de la grille pour s'approcher d'eux. Quatre minutes plus tard, le

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Op welke dag was dat?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Op 11 mei, tussen, 7.30 uur en 9.00 uur.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Hij was er weliswaar niet lang aanwezig, maar het wijst toch op een probleem. Bovendien blijkt uit getuigenissen dat dergelijke voorvallen zich meermaals, op verschillende momenten en in verschillende remises voordeden.*

*Het parlement riep in het verleden volksvertegenwoordigers tot de orde voor gelijkaardig gedrag. Moet dat nu ook niet gebeuren? Ik weet niet hoe ik de voorzitter kan verzoeken om het parlamentslid in kwestie tot de orde te roepen.*

*Het is in elk geval ernstig dat een volksvertegenwoordiger zo optreedt, zeker omdat er sprake is van sociale spanningen, foute informatie die de ronde doet en het aanwakkeren van angst. Dergelijk gedrag tast het imago van het parlement aan.*

*U moet waakzaam blijven en de MIVB vragen dat ook te doen. Dergelijke incidenten zijn immers niet normaal, ook al gaat het maar om enkele minuten of enkele meters.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET**

député a été vu sortant du dépôt par la grille de sortie. Il a quitté les lieux peu avant 9h.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- *Quelle était la date ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Le 11 mai, entre 7h30 et 9h.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- *J'entends que ce n'était pas spécialement long, mais c'est néanmoins le signe d'un réel problème. Il est sans doute difficile de tout contrôler, mais les témoignages que j'ai reçus vont dans le sens d'une plus grande présence, dans plusieurs dépôts et à différents moments.*

*Je ne vais pas passer mon temps à poser des questions et à dénoncer, mais je pense qu'il y a un vrai problème. J'ai appris que par le passé, le parlement a mis en garde l'un ou l'autre député pour des comportements similaires. N'y a-t-il pas lieu de demander au président du parlement de rappeler un député à l'ordre quand il agit de la sorte ? J'ignore par quel biais introduire une telle demande.*

*Quoi qu'il en soit, il est gravissime qu'un député agisse de la sorte, sachant que cela couvre l'agitation des tensions sociales, la circulation de fausses informations et l'attisement des peurs. Un tel comportement ne grandit pas le député en question, et ternit l'image de notre fonction et de notre parlement.*

*Je vous invite à rester très vigilante et à demander à la STIB de l'être également, car il n'est pas normal qu'un tel incident se produise, même en période de tensions sociales et fût-ce pour quelques minutes et quelques mètres.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA**

**MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de gratis terbeschikking-  
stelling van de Villo's".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Op 18 mei kondigde u aan dat de Villodeelfietsen gedurende zes maanden gratis zijn om het gebruik van de fiets tijdens de lockdown aan te moedigen. Op hetzelfde ogenblik kondigde Jump aan dat het Brussel verliet en zijn vijftig medewerkers in het gewest ontsloeg.*

*De Brusselse deelfietsenmarkt wordt nu verdeeld tussen Villo en Billy Bike. Uw beslissing om de Villofietsen gratis te maken gaf Villo een aanzienlijk voordeel ten opzichte van Billy Bike. Volgens mij gaan er te veel overheidsmiddelen naar Villo voor een dienst die eerder ondermaats is.*

*Wat heeft u ertoe aangezet om de Villofietsen zes maanden gratis te maken? Is dat niet omdat de gebruikscijfers tegenvielen en u Villo een boost wilde geven? Bij Billy Bike verdrievoudigde het fietsgebruik tussen maart en april, terwijl het gebruik bij Villo gedaald zou zijn. Hoe is het Villogebruik de voorbije weken precies geëvolueerd?*

*Hoeveel zal de gratismaatregel kosten? Wie zal die financieren?*

*Vormt die maatregel geen concurrentievervalsing? Plant u eventuele compensaties? Hebt u daarover contact met Billy Bike?*

*Hoe zal de regering een duurzaam freefloating-aanbod waarborgen dat niet afhankelijk is van beslissingen die aan de andere kant van de wereld worden genomen en dat niet te duur is voor de samenleving, zoals het geval is met Villo via de reclamecontracten? Overweegt het gewest om deel te nemen aan de crowdfundingactie van Billy Bike?*

*Het gewest zou ook een model kunnen ontwikkelen waarbij de gebruiker een bijdrage per kilometer betaalt, ongeacht de operator. Onderzoekt u die optie?*

**MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la mise à disposition gratuite  
des Villos".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Le 18 mai dernier, vous annonciez la mise à disposition gratuite des Villos pour une période de six mois afin d'encourager l'utilisation du vélo pendant le déconfinement. Hasard du calendrier, au même moment, Jump annonçait qu'il quittait Bruxelles tout en licenciant ses 50 collaborateurs présents dans la Région.

En deux jours, il est donc apparu que le marché du vélo partagé bruxellois ne se jouait plus qu'entre Villo et Billy Bike et que votre décision de donner gratuitement accès à Villo lui donnait un avantage conséquent sur Billy Bike, son concurrent en libre-service intégral (free floating). J'estime que beaucoup trop de moyens publics sont octroyés à Villo, pour un service qui n'est absolument pas à la hauteur.

Qu'est-ce qui vous a motivé à offrir ces six mois gratuits ? Ne seraient-ce pas les mauvais chiffres d'utilisation de Villo, puisqu'il s'agissait d'une bonne opportunité pour lui faire un peu de publicité ? Billy Bike annonce que l'utilisation de son service a triplé entre mars et avril, alors qu'il semblerait que l'utilisation de Villo ait chuté. Pouvez-vous nous donner les chiffres précis de l'évolution de l'utilisation de Villo ces dernières semaines ?

Quel est le budget consacré à la prise en charge de la gratuité des Villo pendant six mois ? Qui le prend en charge ?

Êtes-vous certaine de la légalité de cette annonce sur le plan de la concurrence ? Quelles compensations éventuelles prévoyez-vous ? Êtes-vous en contact avec Billy Bike à ce sujet ?

Comment le gouvernement compte-t-il s'assurer d'une offre de vélos en libre-service intégral pérenne qui ne soit pas dépendante de décisions prises à l'autre bout du monde et qui ne coûte pas terriblement cher à la collectivité, comme c'est le cas pour Villo au travers des contrats de publicité ?



*De sector bevindt zich op een keerpunt. Het wordt hoog tijd dat u de deelopereatoren en de Brusselaars perspectief biedt.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De promotie was een eigen initiatief van JCDecaux. Het Brussels Gewest heeft ze dus ook niet gefinancierd. Dat neemt niet weg dat we er blij mee zijn, want het vormt een alternatieve oplossing voor de Park & Bikes.*

*Eind maart en begin april rapporteerde JCDecaux een daling van het Villogebruik met ongeveer 65%. Tijdens de week van 23 maart werd er 7.707 keer een fiets gehuurd. Tijdens de week van 4 mei waren er 18.087 ritten en tijdens de week van 11 mei 19.361.*

*De aankondiging van het Brussels Gewest ging over de start van Park & Bike en zette bedrijven in de kijker die in de buurt van de parkeerterreinen deelfietsen en -steps aanbieden. Ook deelscooter-bedrijven zouden kunnen toetreden.*

*Het aanbod van freefloatingfietsen zou kunnen uitbreiden via de bedrijven die nu al actief zijn op het vlak van gedeelde tweewielers. Bedrijven die een licentie hebben, hoeven het niet bij een systeem of een vervoermiddel te houden.*

*Krachtens het regeringsbesluit van 17 januari 2019 treedt het gewest op als regulator van de deelmobiliteit.*

*Ik begrijp uw vraag, maar als Brussel Mobiliteit op de crowdfunding van Billy Bike intekende, zou het rechter en partij worden.*

En particulier, la Région ne devrait-elle pas participer au financement participatif lancé par Billy Bike afin de poursuivre cet objectif ?

Une autre piste est envisageable : au lieu de subsidier l'un ou l'autre opérateur, la Région pourrait développer un modèle de contribution au kilomètre auprès de l'utilisateur, indépendamment de l'opérateur choisi. Avez-vous déjà étudié cette piste ?

Nous vivons un moment charnière pour le secteur et il est temps que vous preniez réellement ce dossier en main afin de donner des perspectives aux opérateurs et aux Bruxellois en matière de mobilité partagée.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La Région bruxelloise n'a eu aucune motivation particulière pour le lancement de cette promotion, car il s'agit d'une initiative propre à la société JCDecaux. Aucun financement régional n'a donc été nécessaire. Nous nous réjouissons toutefois de cette initiative, qui offre une solution alternative aux Park + Bike.

Les chiffres d'utilisation des Villo ont bien entendu été affectés par la crise du Covid-19. Au cœur de la période de confinement, de la fin du mois de mars au début du mois d'avril, JCDecaux nous a communiqué une baisse de fréquentation d'environ 65 % par rapport à la situation avant la crise. En valeurs absolues, 7.707 locations ont été effectuées la semaine du 23 mars 2020. Les chiffres ont lentement remonté pour atteindre 18.087 locations la semaine du 4 mai et 19.361 locations la semaine du 11 mai.

L'annonce de la Région bruxelloise a porté sur le lancement de l'initiative Park + Bike et a mis en avant les différents opérateurs de mobilité partagée (le vélo avec Billy Bike et Villo et les trottinettes avec Dott) facilement disponibles et situés à proximité des différents parkings renseignés. Tous les opérateurs de cyclopartage ont été consultés pour cette campagne. D'autres opérateurs, notamment de scooters partagés, pourraient rejoindre l'action.

Par ailleurs, l'offre en vélos partagés en libre-service intégral (free floating) pourrait évoluer par

*Het principe van de kilometerbijdrage houdt inderdaad steek, maar is nog verre van toepasbaar.*

*Er stond bij de MIVB een MaaS-test op stapel, maar door de lockdown moest die worden uitgesteld.*

*Villo telt 7.000 nieuwe abonnees voor een elektrische fiets, wat overeenstemt met het aantal beschikbare batterijen. Alles bij elkaar zijn er 8.500 abonnees voor een elektrische fiets en 32.000 abonnees voor alle fietstypes samen. De actie trok dus veel nieuwe klanten.*

le biais des opérateurs de cyclopartage actifs. Les modes proposés par les opérateurs ayant obtenu une licence ne sont pas limités. Un opérateur peut donc proposer plusieurs modes (trottinettes et vélos, par exemple) sous réserve d'une annonce préalable aux autorités. Pour l'instant, mon administration n'en a cependant pas été informée.

Je vous rappelle enfin que l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture donne à l'autorité régionale un rôle de régulateur dans le secteur de la mobilité partagée (agrément, etc.).

Je comprends votre question, mais une participation de Bruxelles Mobilité au financement participatif lancé par Billy Bike rendrait Bruxelles Mobilité juge et partie vis-à-vis des opérateurs en question.

Le principe du modèle de contribution au kilomètre que vous évoquez fait en effet sens, mais nécessite encore de nombreux développements afin de pouvoir être mis en œuvre : collecte des données numériques géolocalisées, cadre réglementaire relatif à la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), etc.

Concernant le MaaS, une phase test était prévue avec la STIB. Celle-ci a dû être reportée en raison du confinement et il est donc probable que nous prenions un peu de retard dans ce dossier. Cela étant, je ne peux pas vous parler d'un impact précis.

Villo recense 7.000 nouveaux abonnés aux vélos électriques, ce qui correspond au nombre maximum de batteries disponibles. La presse a relayé ce grand succès. Au total, on dénombre 8.500 abonnés aux vélos électriques et 32.000 abonnés tous types de vélos confondus.

Force est de constater que cette dernière action fut un franc succès et a attiré de nouveaux clients. Pour rappel, l'offre d'inscription gratuite est encore valable jusqu'au 30 juin et vaut également pour les vélos non électriques.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik heb ook een schriftelijke vraag gesteld om gedetailleerdere gegevens over de verhuur en de verdeling tussen elektrische en traditionele fietsen te krijgen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het antwoord is al opgestuurd.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik hoop dat die cijfers gedetailleerder zijn dan wat u net hebt gezegd.*

*Tijdens de lockdown liet Billy Bike weten dat zijn omzet was verdrievoudigd. Indrukwekkend dat Billy Bike en niet Villo zoveel populairder werd op het hoogtepunt van de crisis. Ik ben niet onder de indruk van het aantal nieuwe abonnees voor een elektrische fiets, het benieuwt me vooral hoe vaak ze hem gebruiken.*

*Als we Billy Bike meer steun geven dan de andere deelmobiliteitsbedrijven, wordt het ingewikkeld, maar we hanteren wel al jaren zo'n benadering ten opzichte van Villo. Ik ben niet de grote pleitbezorger van Billy Bike, maar het is het enige bedrijf dat vandaag op het Brusselse grondgebied freefloatingfietsen aanbiedt.*

*Er is nood aan een langetermijnvisie voor de sector. U zegt dat er geen onderhandelingen met Villo mogelijk zijn, maar ik vind dat u meer daadkracht aan de dag kunt leggen om verbeteringen te verkrijgen, zelfs binnen de beperkingen van het contract.*

*Ik roep u op om niet tot het einde van de regeerperiode te wachten om een begin te maken met de fundamentele bijsturing van de deelfiets-sector in Brussel. We moeten nu andere bedrijven steunen, want Villo zal zijn lockdowncijfers de volgende jaren niet verbeteren.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- J'ai également déposé une question écrite afin d'obtenir des chiffres plus précis sur la location et la ventilation entre vélos électriques et vélos non électriques.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La réponse a déjà été envoyée.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Je ne suis pas certain de l'avoir reçue. Cette réponse est-elle plus précise que celle que vous m'avez donnée aujourd'hui ? J'aimerais connaître la ventilation, le nombre d'abonnés dans le temps et l'évolution par mois depuis janvier.

Évidemment, nous voyons ce que nous voulons bien voir. Pendant le confinement, Billy Bike a annoncé dans la presse que son chiffre d'affaires avait triplé. Il est impressionnant de constater qu'en pleine crise, c'est sur Billy Bike que le rush a eu lieu et non sur Villo. Les nouveaux abonnés électriques ne m'impressionnent pas trop, je suis surtout curieux de voir l'utilisation qui en sera faite.

Si nous soutenons Billy Bike plus que les autres opérateurs de mobilité partagée, nous serons confrontés à une situation compliquée. C'est l'approche que nous appliquons vis-à-vis de Villo depuis plusieurs années. Le modèle est donc imaginable. Je ne suis pas un défenseur de Billy Bike plus que d'une autre entreprise, mais je constate que c'est la seule entreprise - bruxelloise, de surcroît - active sur le territoire aujourd'hui, et qui propose des vélos en libre-service intégral depuis plusieurs années.

Il faut avoir une vision à long terme de ce secteur. Vous dites qu'on ne peut pas négocier avec Villo car nous sommes coincés dans les termes du contrat. Je pense que vous pourriez faire preuve de fermeté face à JCDecaux et qu'il y aurait moyen d'obtenir des améliorations, même dans le cadre de ce contrat.

N'attendez pas la fin de la législature pour donner une réelle indication politique dans ce dossier afin de modifier fondamentalement le paysage des vélos partagés à Bruxelles. Nous devons dès maintenant soutenir des acteurs autres que Villo, car les

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als regulator kunnen wij niet deelnemen aan een crowdfundingactie. Dat zou een belangenconflict scheppen. We zoeken dus naar andere manieren om de sector te steunen.*

*Er zijn twee grote verschillen tussen Villo en Billy Bike. Villo werkt met vaste stations, wat parkeerproblemen voorkomt. Billy Bike en de andere operatoren werken evenwel aan oplossingen. Daarnaast is Villo aanwezig in het hele gewest, wat nog niet het geval is bij Billy Bike.*

*We moeten inderdaad alle micromobiliteits-systemen herzien, met inbegrip van Villo, zonder het einde van het contract met JCDecaux af te wachten. Dat moet gebeuren binnen een systeem van mobiliteit op aanvraag (mobility as a service, MaaS). Het doel is om de gebruikers via een enkele applicatie toegang te geven tot alle mobiliteitsdiensten, waaronder de verschillende deelfietsystemen.*

*Dat is het kader waarin de reflectie moet plaatsvinden. De sector moet uiteraard bij die reflectie worden betrokken, want het is belangrijk dat alle deelsystemen in het aanbod worden opgenomen.*

chiffres du confinement ne vont pas s'améliorer dans les années à venir.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai parlé de participation parce que votre question portait sur le financement participatif. Contribuer à ce financement en étant régulateur créerait un conflit d'intérêts. Cela ne signifie toutefois pas que nous ne nous intéressons pas aux manières dont nous pourrions soutenir ce secteur.

Il y a deux différences importantes à souligner entre Villo et Billy Bike :

- Villo a l'avantage d'avoir des stations fixes, ce qui évite les problèmes de stationnement. Billy Bike et les autres prestataires ont cependant lancé une procédure pour trouver une solution à ces problèmes ;

- Villo est présent dans l'ensemble la Région, alors que Billy Bike ne peut pas encore étendre son offre à toute la Région.

Il faut en effet revoir les systèmes de vélos partagés et de Villo, ainsi que tous les systèmes de micromobilité, sans attendre la fin du contrat avec JCDecaux. Il faut le faire dans le cadre du système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS). C'est en effet dans ce cadre que nous pouvons chercher des solutions, puisque nous voulons changer le système de mobilité offert aux usagers et leur proposer une application intégrée permettant notamment de choisir un vélo de différentes sociétés. J'espère que cela permettra une avancée.

C'est dans ce cadre qu'il faut mener la réflexion dont vous parlez et qui est nécessaire. Il faut inclure le secteur dans la réflexion, parce que, comme je viens de le dire, mon but est aussi que l'offre intègre toute la micromobilité partagée sur l'ensemble de la Région, sans fracture. Il faudra bien entendu aussi prendre la situation économique des opérateurs en considération, leur donner le temps de s'agrandir, etc.

J'espère que toutes ces réflexions pourront être menées dans le cadre du MaaS au cours des mois et des années à venir.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Het is maar logisch dat een bedrijf dat gewestelijke subsidies krijgt, zoals Villo, het hele grondgebied bestrijkt.*

*Ik moet nog cijfers van andere openbare instellingen krijgen, maar als al het geld dat we via reclame in Villo investeren naar Billy Bike ging, zou het ook in hele gewest actief kunnen zijn.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er zijn inderdaad verschillen. We kunnen Billy Bike niet dwingen om van vandaag op morgen in het hele gewest aanwezig te zijn.*

*Sinds de ondertekening van het contract met JCDecaux zijn de tijden veranderd. We moeten het aanbod in zijn geheel tegen het licht houden. Dat hoop ik met de gewestelijke werkgroep te doen.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het Fiets-GEN".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Quant à la couverture régionale, il est logique qu'un opérateur subsidié par la Région, comme Villo, couvre toute la Région.

D'autres informations chiffrées émanant d'autres institutions publiques doivent encore me parvenir, mais j'ai déjà pu démontrer que si l'argent investi dans Villo par le biais de la publicité l'était dans Billy Bike, ce dernier aurait la capacité de couvrir l'ensemble du territoire régional. Ce n'est donc pas un argument de différenciation entre Villo et Billy Bike, mais simplement le résultat de l'argent public investi dans l'un plutôt que dans l'autre. La situation actuelle résulte de la décision de la Région, à l'époque, de soutenir Villo. Ce n'est pas un argument, mais un constat.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il y a effectivement des différences. Nous ne pouvons pas obliger Billy Bike à être présent partout à Bruxelles du jour au lendemain. Il faut lui laisser le temps de se développer ou de chercher d'autres solutions.

Les temps ont changé depuis la conclusion du contrat avec JCDecaux. Il s'agit de revoir l'offre dans son ensemble. J'espère reprendre ce travail avec la task force régionale associant les communes, les opérateurs et les services de sécurité, l'objectif étant d'évaluer l'ordonnance et l'arrêté relatifs au cyclopartage et, le cas échéant, de les faire évoluer.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le réseau express vélo".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Eind april kondigde u de aanleg van 40 km tijdelijke fietspaden aan. Daarmee zet het gewest in op het gebruik van tweewielers om het openbaar vervoer tijdens de coronapandemie te ontlasten. De 40 km fietspaden komen uit Good Move en sluiten aan bij de doelstellingen in het jongste Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP).*

*Doordat de fietspaden beperkt blijven tot het gewestelijke grondgebied, hebben pendelaars er niet veel aan. Als we er een echt succes van willen maken, moeten ze aansluiten op het fietsnetwerk buiten Brussel.*

*Eind 2019 zei u dat u de aanleg van vijf fietsroutes in een straal van 30 km rond Brussel bestudeerde:*

- langs spoorlijn 124;
- op het traject Waterloo-Brussel;
- langs de E411;
- op de Waterloose- en de Terhulpesteenweg;
- langs het kanaal naar Tubeke.

*Hoever staat het overleg over elk van die trajecten? Wanneer worden ze aangelegd?*

*Bekijkt u ook de mogelijkheid om de tijdelijke fietspaden tot buiten Brussel te verlengen?*

*Voert u besprekingen met Infrabel om de bestaande infrastructuur van het gewestelijk expresnet (GEN) door fietsers te laten gebruiken?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Le mois de mai a marqué le début du déconfinement et la reprise des activités économiques. Dans cette optique, vous annonciez fin avril la mise en place de 40 kilomètres de pistes cyclables temporaires. Ainsi, en vue de faire face à la pandémie du Covid-19 et au même titre que d'autres zones urbaines, notre Région a décidé de miser sur la pratique du deux-roues afin de désengorger les transports en commun. Ces 40 kilomètres de pistes cyclables sont calqués sur le réseau vélo plus de Good Move et s'inscrivent donc dans le cadre des ambitions du dernier plan régional de mobilité (PRM) en matière d'infrastructures cyclables.

Parallèlement à ces installations intrabruelloises se pose la question de l'utilisation de ces infrastructures par les navetteurs. En effet, en se limitant au territoire régional, elles ne leur offrent que peu de perspectives d'utilisation. Si l'on souhaite que cette initiative soit une réussite, il est capital de lier ces infrastructures à un réseau sortant de Bruxelles.

Fin 2019, vous annonciez étudier, en concertation avec les acteurs concernés, l'aménagement de cinq véloroutes dans un rayon de 30 kilomètres autour de la capitale :

- le long de la ligne de chemin de fer 124 ;
- sur le trajet Waterloo-Bruxelles ;
- le long de l'autoroute E411 ;
- sur les chaussées de Waterloo et de La Hulpe ;
- le long du canal vers Tubize.

Pouvez-vous nous dire, pour chacune de ces infrastructures, où en est la concertation entre Régions ainsi qu'avec Infrabel ?

Quel est l'éventuel calendrier pour l'installation de ce réseau ?

Étudiez-vous, avec les autorités compétentes, la possibilité de prolonger les pistes temporaires en dehors de Bruxelles ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De interregionale verbindingen komen tot stand in samenwerking met het Vlaams Gewest, De Werkvennootschap, de provincie Vlaams-Brabant, de gemeenten, Leefmilieu Brussel, Beliris en het Waals Gewest.*

*Enkele weken geleden hebben het Brussels Gewest en De Werkvennootschap een kaderovereenkomst ondertekend om de samenwerking voor de aanleg van fietsinfrastructuur die de gewestgrens overschrijdt, te stroomlijnen.*

*De Werkvennootschap heeft samen met Brussel Mobiliteit een aantal verbindingen in de noordelijke en oostelijke rand uitgestippeld en bekijkt nu de westelijke rand. De kaderovereenkomst maakt ook verbindingen naar het zuiden mogelijk.*

*Er is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd voor het traject tussen Wiels en Ukkel-Stalle op lijn 124. Beliris moet dat aanvullen met onderzoek naar het traject tussen Ukkel-Stalle en het nieuwe station Moensberg.*

*Voor het deel van lijn 124 dat in Vlaanderen ligt, werkt Infrabel aan de uitbreiding naar vier sporen. Daar hoort ook een fietssnelweg bij. Voor zover ik weet, starten die werken begin 2021, maar volgens [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be) zal die fietssnelweg pas in 2031 klaar zijn.*

*De verbinding Waterloo-Brussel gaat in Brussel langs de Waterloosesteenweg en daarna de Lorrainedreef. Op bepaalde delen van de Waterloosesteenweg liggen al gescheiden fietspaden. Ook in de Lorrainedreef en in de verbinding met de Harrasdreef is er al een fietspad.*

*Er moeten werken gebeuren om beide verbindingen te verbeteren. Daar wordt rekening mee gehouden bij de planning van de fietsnetwerken plus, de fietsnetwerken comfort en andere grote gewestelijke infra-structuurprojecten.*

Êtes-vous en contact avec Infrabel afin d'aménager rapidement des tronçons permettant aux cyclistes d'emprunter les infrastructures du réseau express régional (RER) déjà existantes ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les connexions interrégionales sont réalisées en collaboration avec plusieurs acteurs : la Région flamande et la société anonyme mandatée par elle pour les projets en lien avec le ring, De Werkvennootschap, mais aussi la province du Brabant flamand, les communes, Bruxelles Environnement, Beliris et la Région wallonne.

Il y a quelques semaines, une convention-cadre a été signée entre la Région bruxelloise et De Werkvennootschap pour faciliter la collaboration autour de projets d'aménagement pour les cyclistes qui empiètent sur les territoires de la Région flamande et de la Région bruxelloise. Nous voulons en effet connecter les deux réseaux.

De Werkvennootschap a déjà identifié, avec Bruxelles Mobilité, une série de connexions en périphérie nord et est, et étudie l'ouest de Bruxelles. Ladite convention-cadre permettra, le cas échéant, de travailler sur des liaisons vers le sud, si De Werkvennootschap les reprend dans ses missions.

Concernant la ligne 124, une étude de faisabilité a été réalisée dans le cadre du contrat de quartier Abbaye pour le tronçon entre le Wiels et la gare d'Uccle-Stalle. Beliris devrait compléter cette étude avec le tronçon entre la gare d'Uccle-Stalle et la nouvelle gare de Moensberg, qui fait également l'objet d'une étude d'incidences par le bureau d'études TUC RAIL, pour ensuite réaliser les travaux. Il faudra que ces missions soient incluses dans l'avenant 14 de Beliris.

Pour la partie de la ligne 124 qui se situe en Flandre, Infrabel prépare une mise à quatre voies. Une véloroute sera intégrée aux travaux. D'après nos informations, le début du chantier d'Infrabel était prévu en 2021, mais sa finalisation pourrait prendre plus de temps. Sur le site [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be), l'objectif est fixé à 2031.

L'itinéraire Waterloo-Bruxelles emprunte, à Bruxelles, la chaussée de Waterloo puis la drève de

*In Vlaanderen en naar Wallonië maakt de verbetering van de fietspaden deel uit van de volledige heraanleg van de weg, die in 2024 gebeurt. Vragen daarover kunt u aan de Vlaamse minister stellen.*

*Voor het fietspad langs de E411 wil De Werkvennootschap snel een stedenbouwkundige vergunning aanvragen. De werken gaan in 2021 van start. Het Brusselse gedeelte valt onder het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux.*

*Elia voert in 2021 werken uit in de Terhulpesteenweg. Het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) verbreedt bij die gelegenheid het bestaande fietspad. Het zou kunnen dat De Werkvennootschap die werken voor haar rekening neemt en we bekijken wie het Brusselse gedeelte kan uitvoeren. Die mogelijkheid moet echter nog bevestigd worden, onder meer doordat het beschermde statuut van het Zoniënwoud in Vlaanderen licht afwijkt van dat in Brussel.*

*Langs het kanaal naar Tubeke worden er werken uitgevoerd aan de Veeweidekaai.*

*Vlaanderen verbreedt momenteel de fietssnelweg op de oostelijke kanaaloever van de Alsembergsesteenweg in Halle tot Ruisbroek. Die werken worden in 2021 voortgezet tot aan de gewestgrens, waar fietsers een comfortabel jaagpad kunnen nemen.*

*Brussel Mobiliteit heeft het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Gewest laten weten waar we tijdelijke fietspaden aanleggen die tot aan de gewestgrens lopen. De Vlaamse overheid bekijkt of ze die tijdelijk kan verlengen.*

*We hebben ook goede contacten met Infrabel, maar er is geen mogelijkheid om snel en gemakkelijk een fietssnelweg langs een Brusselse spoorweg aan te leggen. Beliris voert momenteel onderzoek voor L28 in Molenbeek en Leefmilieu Brussel voor L26 in Ukkel. Onderzoeken voor L124, L36, L50 en L60 moeten nog van start gaan.*

Lorraine. Sur certains tronçons de la chaussée de Waterloo, il existe déjà une infrastructure cyclable séparée. Une piste cyclable est également présente sur la drève de Lorraine et la liaison avec la drève du Haras.

Ces deux axes doivent certainement être améliorés et des travaux sont nécessaires. Le calendrier de ces mesures est actuellement pris en compte dans la planification du réseau VéloPlus/Comfort et des autres grands projets d'infrastructures régionales. La planification était en cours, mais elle n'est pas encore terminée en raison du Covid-19. Elle doit maintenant être ajustée en raison de l'accélération des nombreuses mesures prises pour lutter contre le Covid-19.

En Flandre et vers la Wallonie, l'amélioration de l'aménagement cyclable fait partie du réaménagement complet de la chaussée, prévu en 2024 d'après nos informations. Il faudra donc interroger la ministre flamande à cet égard.

Le long de la E411, De Werkvennootschap souhaite avancer rapidement avec une demande de permis d'urbanisme à introduire dans l'année à venir. Elle était prévue cet automne, mais il est possible que ce calendrier soit quelque peu perturbé par la crise sanitaire. Les travaux sont prévus en 2021. Pour la partie bruxelloise, des choix d'aménagement sont à entériner dans le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, dont on attend l'approbation définitive.

Elia doit faire des travaux sur la chaussée de la Hulpe en 2021. L'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV) prévoit d'élargir la piste cyclable existante à cette occasion. Il est possible que De Werkvennootschap reprenne ces travaux et nous sommes en train d'examiner qui peut prendre en charge la partie bruxelloise, vu la convention citée ci-dessus. Cette piste reste à confirmer, tout comme le permis pour ces travaux, puisque le statut classé de la forêt de Soignes est légèrement différent en Flandre - où il n'existe pas d'avis conforme - et à Bruxelles.

Le long du canal vers Tubize, des travaux sont en cours à Bruxelles le long de la rive Ouest, sur le quai de Veeweyde, où les pavés sont remplacés par un revêtement plus confortable, même si les pavés



sont conservés des deux côtés pour conserver le caractère historique du site.

La Flandre est occupée dans un premier temps à élargir la véloroute sur la rive Est à partir de l'Alsebergsesteenweg à Hal (Waterloobrug) jusque Ruisbroek. Elle continuera ces travaux en 2021 jusqu'à limite régionale, où un chemin de halage confortable peut être emprunté par les cyclistes.

Bruxelles Mobilité a en effet eu une concertation avec nos collègues du département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande, afin de leur communiquer l'endroit où nous prévoyons des pistes temporaires qui touchent aux limites régionales. Du côté flamand, on a exprimé la volonté d'étudier les projets temporaires pour les prolonger.

Nous avons également de bons contacts avec Infrabel pour les projets liés aux véloroutes bruxelloises. Cela étant, il n'existe pas de véloroute qui soit facile ou rapide à réaliser le long d'une voie ferrée à Bruxelles. Des études sont actuellement menées par Beliris pour la L28 à Molenbeek et par Bruxelles Environnement pour la L26 à Uccle. Ces études doivent encore être lancées pour la L124, la L36, la L50 et la L60.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (*in het Frans*).- *Kunnen we de overeenkomst met De Werkvennootschap inkijken?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- *Serait-il possible d'avoir accès à cette convention passée avec De Werkvennootschap ?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ik denk van wel, maar ik moet het nagaan.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Je pense que c'est le cas mais je dois vérifier. Si cela ne devait pas être le cas, je m'attends à recevoir une nouvelle demande de votre part !*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (*in het Frans*).- *Hoe bedoelt u?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- *Dans ce cas, comment pourrions-nous procéder ?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *De overeenkomst bestaat alleen in het Nederlands, dus ze zou eerst in het Frans moeten worden vertaald. Het is misschien beter dat u me een schriftelijke vraag stelt.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Cette convention n'existe qu'en néerlandais, de sorte qu'il faudrait préalablement la traduire en français. Afin de ne pas avoir à traduire intégralement la convention, il serait donc préférable que vous m'adressiez une question écrite.*

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het onderhoud van de  
fietsinfrastructuur".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Het mobiliteitsbeleid zou erop gericht moeten zijn om van Brussel een fietsvriendelijk gewest te maken. Als je naar de goede praktijken in landen als Denemarken en Nederland kijkt, wordt al snel duidelijk dat er niet alleen veel aandacht gaat naar de aanleg van infrastructuur, maar ook naar het onderhoud ervan. Zo heeft Kopenhagen geïnvesteerd in sneeuwruimers voor de fietspaden. Bovendien krijgt de fiets-infrastructuur voorrang op de auto-infrastructuur als er schoonmaak- of sneeuwruimacties nodig zijn.*

*Hoe worden de gewestelijke fietspaden onderhouden? Welke middelen heeft Brussel Mobiliteit tot zijn beschikking voor die taak? Is er een specifieke dienst voor het onderhoud van de fietspaden?*

*Hoeveel bedraagt het budget voor het onderhoud van de fietspaden? Is er een overheidsopdracht uitgeschreven voor die taak?*

*Is er een onderhoudskalender? Is er een hiërarchische indeling van de wegen voor het verwijderen van sneeuw en afgevalen bladeren? Waar staan de gescheiden fietspaden in die hiërarchie?*

*Hoe werken Brussel Mobiliteit en Net Brussel samen wanneer er afval op de fietspaden moet worden verwijderd?*

*Hoe verloopt de coördinatie tussen de gemeenten voor het onderhoud van gemeentelijke fietspaden die verschillende gemeenten bestrijken, of tussen de gemeenten en het gewest?*

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE  
DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE CHARGÉE DE LA  
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "l'entretien des infrastructures cyclables".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Faire de Bruxelles-Capitale une Région "bike-friendly" doit être un élément central de la politique de mobilité. Pour ce faire, je ne peux que vous encourager à regarder les bonnes pratiques ayant cours en dehors de nos frontières. Quand on se penche sur les exemples danois ou néerlandais, il ressort rapidement que les actions portent sur deux niveaux : l'aménagement des infrastructures, mais aussi leur entretien.

Si l'on évoque régulièrement les aménagements au sein de notre commission, l'entretien des pistes cyclables est un sujet qui n'est pas souvent traité. À titre de comparaison, la ville de Copenhague a investi dans des chasse-neige pour pistes cyclables. De plus, lorsqu'un déneigement ou un nettoyage s'impose, les infrastructures cyclables sont prioritaires par rapport aux voiries automobiles.

Les cyclistes parmi nous savent à quel point cet aspect ne doit pas être négligé. Sans faire un listing exhaustif des embarras que l'on peut rencontrer sur les pistes cyclables, la neige, les détritiques, la chute des feuilles et les bogues de châtaignes, par exemple, posent souvent problème.

Qu'est-il mis en place pour entretenir les pistes cyclables régionales ?

De quels outils dispose Bruxelles Mobilité pour effectuer cette tâche ? Existe-t-il un service dédié à l'entretien spécifique des aménagements cyclables ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een fietspad in asfalt vraagt niet veel onderhoud als de asfaltlaag correct is aangebracht en er alleen fietsers over rijden.*

*De fietspaden worden onderhouden door de dienst Onderhoud van Brussel Mobiliteit, die bevoegd is voor het onderhoud van alle weginfrastructuur. Er is dus geen aparte onderhoudsdienst voor de fietspaden. Die dienst staat ook in voor het verwijderen van sneeuw op de fietspaden.*

*De staat van het wegdek werd vroeger gecontroleerd door de dienst Onderhoud, maar dat zal voortaan gebeuren door de nieuwe dienst Beheer en Inspectie. De dienst Onderhoud schrijft talrijke overheidsopdrachten uit voor het onderhoud van de fietspaden.*

*Er wordt een jaarlijks bedrag van 800.000 euro begroot voor het preventieve onderhoud van de gescheiden fietspaden. Het onderhoud van de fietspaden die enkel met wegmarkeringen zijn aangeduid, valt onder het algemene onderhoud van de rijwegen.*

*Het curatieve onderhoud gebeurt in het kader van een globale onderhoudsopdracht, om zo snel*

À combien s'élève le budget de l'entretien des infrastructures cyclables ? Existe-t-il un marché public dédié à cette tâche ?

Existe-t-il un calendrier pour l'entretien ? Comment est-il conçu ?

Une hiérarchisation de l'entretien des voiries régionales pour le déneigement et le nettoyage des feuilles mortes existe-t-elle ? Si oui, où se situent les pistes cyclables en site propre dans cette hiérarchie ?

Comment se coordonnent Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté lorsque des déchets se trouvent sur les infrastructures cyclables ?

Comment s'organise la coordination entre les pouvoirs locaux pour l'entretien des pistes cyclables communales à cheval sur plusieurs communes, ou entre la commune et la Région ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'asphalte d'une piste cyclable nécessite très peu d'entretien s'il est correctement posé et parcouru uniquement par des cyclistes. L'asphalte des routes empruntées par les voitures doit, lui, être entretenu très régulièrement. Des études évoquent un facteur différentiel de 10.000, voire davantage !

Votre question abordait l'entretien consécutif à un enneigement ou à des feuilles mortes, par exemple. L'entretien des pistes cyclables est pris en charge par la direction entretien du service maintenance de Bruxelles Mobilité, dans une optique d'entretien général de toutes les infrastructures. Il n'existe pas de structure spécifique pour les pistes cyclables.

Le déneigement est pris en charge dans le cadre du service d'hiver du service maintenance de Bruxelles Mobilité. La surveillance et les inspections techniques de l'état de la voirie étaient assurées par la direction "entretien", mais elles le seront désormais par la nouvelle direction "gestion et inspection". La direction entretien lance de nombreux marchés publics pour les entretiens des différents éléments constitutifs des pistes cyclables.

Un budget annuel de 800.000 euros est inscrit pour les entretiens préventifs des revêtements des pistes cyclables séparées. Les pistes cyclables marquées

*mogelijk te kunnen ingrijpen. De prioriteiten worden vastgesteld aan de hand van een meetfiets.*

*Het preventieve onderhoud wordt gepland op basis van de feedback van de technische inspectie, het curatieve onderhoud op basis van de vaststellingen door het wegtoezicht, de incidenten die via het platform Fix My Street en het groene nummer worden gemeld en de vragen van de politie, van gemeenten of van gebruikers.*

*Als de weersomstandigheden dat vereisen, wordt er dooizout gestrooid op het hele gewestelijke wegennet. Dat omvat naast de rijstroken ook de busstroken, de fietspaden op en naast de weg, de op- en afritten, enzovoort. Daarnaast wordt er sneeuw geruimd op de wegen die voldoende breed zijn om een sneeuwruimer in te zetten en op de fietspaden naast de weg.*

*Er geldt geen hiërarchie van de wegen voor het winteronderhoud. Het gewestelijke netwerk is onderverdeeld in strooiromdes zodat er in het hele gewest gelijktijdig gestrooid kan worden. In 2018 werden speciale strooiwagens aangekocht voor de fietspaden. Een strooiromde op de fietspaden duurt 2,5 tot 3u.*

*Alle nethheidsproblemen die via Fix My Street worden gemeld, worden meteen aan Net Brussel doorgegeven.*

*De regel is duidelijk: elke entiteit moet zijn eigen fietspaden onderhouden.*

sont traitées dans le cadre des voiries carrossables. Les interventions curatives sur les revêtements sont prises en charge dans le cadre d'un marché d'entretien ponctuel global, cela dans le but d'optimiser la réactivité des intervenants. Les améliorations sont planifiées sur la base de l'état des lieux dressé à l'aide d'un vélo mesureur, à savoir le "meetfiets" développé par la KU Leuven et le Fietsersbond.

Les entretiens préventifs sont planifiés sur la base des retours de l'inspection technique et de la qualification de l'état du patrimoine. Les entretiens curatifs sont réalisés en fonction des constatations de la surveillance de la voirie, des incidents signalés sur la plate-forme Fix My Street, des appels au numéro vert ou d'une demande externe adressée à Bruxelles Mobilité par la police, une commune ou des usagers, par exemple.

Lorsque les conditions climatiques le nécessitent, des épandages de fondants chimiques sont organisés sur l'ensemble du réseau régional. Cela représente environ 800 km de voiries en comptant les deux sens de circulation, les différentes bandes (y compris les bandes bus), les pistes cyclables en voirie et hors voirie, les bretelles d'accès, etc. Le déneigement est également effectué sur les voiries dont la largeur permet le déploiement d'une lame de déneigement, ainsi que sur les pistes cyclables hors voiries.

Il n'existe pas de hiérarchisation concernant le traitement hivernal des voiries régionales. En effet, le réseau régional est divisé en circuits d'épandage supposés couvrir simultanément l'ensemble du réseau. Par contre, des épandaises spécifiques pour les pistes cyclables ont été acquises en 2018 afin d'améliorer les interventions. Un circuit d'épandage sur les pistes cyclables prend entre 2h30 et 3h. Bruxelles Propreté est intégrée à l'application Fix My Street et les constatations concernant la propreté lui sont transmises grâce à cet outil.

Chaque entité entretient les pistes cyclables de son entité, les limites de gestion étant clairement définies. En définitive, la Région et les communes ont chacune leur part de responsabilités.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *In de Wetstraat is er een scheiding tussen de rijweg en het trottoir. In dergelijke gevallen zullen wellicht de speciale strooimachines voor de fietspaden worden ingezet.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De fietspaden op de rijweg vallen onder het algemene onderhoud, terwijl voor de fietspaden naast de weg een specifiek onderhoud geldt.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de mobiliteit in de Noordwijk".**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *De Noordwijk is in volle verandering. Volgens een rapport van perspective.brussels uit juli 2019 wordt de Noordwijk opgevat als een eiland in de stad. De gebouwen zijn er vooral bestemd voor administraties, banken en grote ondernemingen, maar steeds meer kantoor-gebouwen komen er leeg te staan. Er zijn echter heel wat plannen voor nieuwe ontwikkelingen in de wijk, die vlak bij het Noordstation ligt en ook op andere manieren heel toegankelijk is. De ontwikkeling van Kanal-Centre Pompidou en van Thurn & Taxis biedt nieuwe mogelijkheden om van de wijk een echt kruispunt te maken tussen verschillende delen van Brussel.*

*Het rapport wijst erop dat er verschillende projecten moeten samengaan, in het bijzonder de stadsvernieuwingsprojecten 1 en 2, het richtplan van aanleg Max en het Central Business District.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je vais analyser vos réponses particulièrement exhaustives. Dans la configuration de l'ancienne rue de la Loi, par exemple, là où une barrière sépare le trottoir de la rue, le camion ne peut pas passer. Dans ce cas, ce seront donc bien les épandeurs spécifiques pour les pistes cyclables qui seront à l'œuvre.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si j'ai bien compris, les pistes en voiries bénéficient d'un entretien général et les pistes hors voiries d'un entretien spécifique.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la question de la mobilité dans le quartier Nord".**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Le quartier Nord, situé en plein cœur de la Région bruxelloise, à la jonction de la Ville de Bruxelles, de Saint-Jossetten-Noode et de Schaerbeek, est en pleine mutation.

Selon le rapport de perspective.brussels "Quel futur pour le quartier Nord ?" paru en juillet 2019 : "Aujourd'hui, alors que hautement connecté, le quartier Nord est perçu comme une île dans la ville. Dans son cœur, les bâtiments sont destinés au secteur tertiaire de haut niveau, du type administrations, banques et grandes entreprises. Il fait face aujourd'hui à une vacance accrue et à une nouvelle phase de redéveloppement. Des centaines de milliers de mètres carrés construits et à construire sont en question. La requalification d'un vaste espace ouvert au cœur de la Région est également posée. Et cela en bénéficiant d'une gare,

*Die moeten ervoor zorgen dat de wijk aantrekkelijk wordt voor bewoners en voor werknemers uit de tertiaire sector, die grotendeels uit pendelaars bestaan. Er zijn plannen voor scholen, een brandweerkazerne, een metrostation enzovoort.*

*De gebieden ten noorden en ten zuiden van het kanaal moeten met elkaar verbonden worden en dit enorme project kan daar een rol in spelen.*

*Eind 2018 kondigde uw voorganger twee nieuwe tramlijnen aan, een tussen de halten Belgica en Rogier en een tussen de halten Rogier en Militair Hospitaal. Hoever staat de aanleg daarvan?*

*Volgens de algemene beleidsverklaring wil de regering beginnen met de aanleg van de metro naar het noorden. Het gedeelte tussen de halten Noordstation en Albert moet klaar zijn tegen het einde van de regeerperiode. Wat is de huidige stand van zaken?*

*Welke maatregelen zult u nemen om de impact van de werken op het leven in de wijk zo veel mogelijk te beperken? Hoe verloopt het overleg met de betrokken partijen?*

et plus généralement, d'une excellente accessibilité multimodale.

En outre, des questions de cohésion sociale se posent avec une grande acuité. Le développement de la Fondation Kanal-Centre Pompidou et de Tour & Taxis sont par ailleurs des opportunités nouvelles qui interrogent le quartier dans sa fonction de carrefour, de capacité de mise en relation avec les lieux emblématiques bruxellois. C'est donc un pôle central de Bruxelles qu'il s'agit de mettre en perspective, de réinventer."

Ce document souligne aussi la nécessité de faire se rencontrer divers projets, et plus particulièrement les projets de rénovation urbaine (PRU) 1 et 2, le plan d'aménagement directeur (PAD) Max et le Central Business District. Cet ensemble devra voir cohabiter habitants des quartiers et employés - probablement navetteurs - qui travaillent dans le secteur tertiaire. Sur cette partie du territoire, on projette des constructions d'écoles, d'une caserne du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), d'une station de métro, etc.

Il est vraiment souhaitable de décroiser le nord et le sud du canal. Ce vaste projet pourrait être une occasion de créer du lien entre les Bruxellois, ainsi que d'accroître l'offre de mobilité.

À la fin de l'année 2018, votre prédécesseur avait annoncé la création de deux nouvelles lignes de tram. La première relierait la station Belgica à la station Rogier et la seconde relierait Rogier à l'Hôpital militaire Reine Astrid.

Dans le rapport de perspective.brussels, il est souligné que l'avenir du quartier Nord réside dans la bonne intégration des projets en cours et à venir, ainsi que dans l'adéquation de ces projets avec les besoins concrets objectifs.

Le site web de Bruxelles Mobilité nous informe que de nombreux projets sont en cours d'exécution ou à l'étude. Je ne vais pas revenir ici sur tous ces projets.

Où en sont les réflexions autour de la construction des lignes Rogier-Belgica et Rogier-Hôpital militaire Reine Astrid ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er zijn inderdaad heel wat vastgoedprojecten, culturele projecten en projecten rond mobiliteit in voorbereiding of aan de gang voor de Noordwijk.*

*Voor de tramlijn tussen de halten Noordstation en Militair Hospitaal is er al een studie uitgevoerd over het traject, dat begin 2020 door de regering werd goedgekeurd. De studie verliep via een innovatief participatief proces, dat de betrokkenen wel konden appreciëren.*

*Binnenkort wordt de aanbesteding toegewezen voor de studie over de aanleg van de lijn, op basis waarvan de MIVB de stedenbouwkundige vergunning kan aanvragen. Ik mik op een start van de werken in 2023. Hopelijk kan de lijn in werking treden tegen het einde van de regeerperiode.*

*Voor de tramlijn tussen de halten Rogier en Belgica is de studie over het traject nog aan de gang. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om de lijn door te trekken tot de halte Centraal Station. Voor deze lijn zouden de werken beginnen in 2023 of 2024.*

*Wat de metrolijn naar het noorden betreft, zijn de nutsbedrijven al begonnen met de werken, zowel aan de kant van het Albertplein als aan de kant van het Zuidstation. De eigenlijke metrowerken beginnen in het najaar en worden betaald door Beliris.*

*Al die werken zullen onvermijdelijk gevolgen hebben voor het verkeer in de wijk, maar niet altijd evenveel. De werken aan de metro, bijvoorbeeld,*

La déclaration de politique générale 2019-2024 prévoit de concrétiser le projet de métro vers le nord de Bruxelles, en réalisant en priorité le tronçon Gare du Nord-Albert d'ici la fin de la législature. Pouvez-vous nous informer de l'état actuel du chantier pour ce tronçon ?

Quelles sont ou seront les solutions développées pour que l'impact de ces chantiers sur la vie dans les quartiers, les acteurs économiques, les navetteurs, etc., soit le plus réduit possible ? Quel est l'état de la concertation avec les quartiers concernés par rapport à ces chantiers ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- De nombreux projets immobiliers, culturels ou de mobilité sont en préparation ou en cours de réalisation dans le quartier nord, qui concernent plus particulièrement les transports publics.

Le projet de tram reliant la station Gare du Nord à l'Hôpital militaire, ou "tram de Neder-Over-Heembeek", a déjà fait l'objet d'une étude de définition de tracé dans le cadre d'un processus participatif, qui a permis au gouvernement de statuer sur ledit tracé au début de cette année. Ce processus participatif assez innovant semble avoir été apprécié.

Le marché d'étude d'aménagement, qui permettra à la STIB de préparer et de solliciter le permis d'urbanisme nécessaire, sera attribué tout prochainement, de sorte que la demande de permis puisse intervenir à l'horizon 2022, avec un lancement des travaux en 2023. Nous espérons que cette ligne sera exploitable d'ici à la fin de la présente législature, mais le calendrier est très serré.

Vous évoquez également le projet de tram Gare du Nord-Belgica. En réalité, conformément à la décision du gouvernement précédent, il s'agit d'un tram reliant la station Belgica à la place Rogier. Une étude de définition de tracé, menée conjointement par la STIB et Bruxelles Mobilité avec l'ensemble des partenaires concernés, est en passe d'être finalisée.

Dans ce cadre, l'intérêt et l'éventualité de prolonger immédiatement cette ligne de tram jusqu'à la gare Centrale sont également étudiés.

*gebeuren voornamelijk binnen de bestaande infrastructuur en zullen dus minder impact hebben.*

*Voor de tram naar de halte Militair Hospitaal zijn er geen werken nodig in de Noordwijk, waar die lijn de sporen gebruikt van de huidige lijn 3. Voor de lijn Belgica-Rogier zijn er wel ingrijpende werken nodig aan de Simon Bolivarlaan, de Vooruitgangstraat en het Noordplein.*

*Een gedetailleerd tijdschema kan ik op dit moment nog niet geven.*

Bruxelles Mobilité est chargée de poursuivre les études d'aménagement en concertation avec d'autres partenaires concernés. Le planning prévoit le démarrage des travaux à l'horizon 2023 ou 2024, en fonction de l'avancement des études.

Le projet de conversion en métro de l'axe Albert-Nord est effectivement lancé, puisque les travaux d'impétrants sont en cours tant du côté de la place Albert que de celui de la gare du Midi. Les travaux de génie civil de ces projets démarreront cet été. Le permis d'urbanisme relatif à la transformation de l'arrière-gare de la station Gare du Nord a été délivré en mai 2020 et les travaux, à charge de Beliris, démarreront cet automne.

Ces travaux auront un impact variable, mais inévitable, sur la circulation dans le quartier. Ainsi, les travaux nécessaires à la conversion vers le métro sont effectués pour l'essentiel dans les infrastructures existantes avec peu d'incidences locales, si ce n'est le trafic du charroi de chantier.

Par ailleurs, le tram de Neder-over-Heembeek n'occasionnera aucun chantier dans le quartier Nord, puisqu'il circulera tout simplement grâce aux voies actuelles de la ligne 3. En revanche, le tram Belgica-Rogier ira de pair avec un réaménagement complet de tous les axes empruntés, à savoir le boulevard Simon Bolivar, ainsi qu'une partie de la rue du Progrès et de la place du Nord.

À ce stade, il est impossible de connaître l'agenda relatif au déroulement des travaux en détail, mais je ne doute pas que nous reviendrons sur cette question dans le cadre de cette commission.

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- *We staan nog maar aan het begin van de metamorfose van deze wat vergeten wijk, dus ik kom er zeker nog op terug.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Cette mutation n'en est qu'à ses débuts : je reviendrai encore vers vous à ce sujet, car ce quartier me semble parfois un peu oublié, alors qu'il a beaucoup de potentiel.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-**



**REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de Leopold II-tunnel".**

**Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- Al twee jaar ondergaan de Brusselaars de gevolgen van de renovatiewerken aan de Leopold II-tunnel. Die hebben een grote impact op de levenskwaliteit in de omliggende wijken.

*De lockdown, die van start ging op 18 maart, had grote gevolgen. De eerste weken hielden de burgers zich goed aan de regels, waardoor het autoverkeer sterk daalde. Dat had een uitstekende gelegenheid kunnen zijn om de achterstand aan de werken in de Leopold II-tunnel weg te werken of zelfs een voorsprong op te bouwen.*

*Helaas herbegonnen de werken pas op 26 april, met een volledige sluiting van de tunnel. Die had aanvankelijk geen grote impact, door het beperkte verkeer, maar nu is de situatie heel anders. De sluiting van de tunnel zorgt voor grote opstoppingen in Ganshoren, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek en Jette. De bewoners van de omliggende wijken klagen terecht over het lawaai, de vervuiling en de slechte communicatie. Vroeger stond er in dergelijke situaties politie op de kruispunten langsheen de boulevard, maar nu is dat niet het geval.*

*Hoever staan de werken aan de Leopold II-tunnel?*

*Welke gevolgen heeft de coronacrisis voor het tijdschema?*

*Waarom werden de werken niet vanaf het begin van de lockdown voortgezet?*

*Hoe zult u de overlast voor de omwonenden beperken? Overlegt u met de betrokken plaatselijke overheden?*

*Hoe staan de politiezones tegenover de sluiting van de tunnel en de veiligheidsmaatregelen?*

*Is er een omleidingsplan van kracht?*

**CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le tunnel Léopold II".**

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- Depuis deux ans, les Bruxellois subissent les conséquences du chantier de rénovation du tunnel Léopold II, le plus long de Belgique. Après la saga relative à la mise en œuvre du chantier, voici maintenant celle de sa réalisation, qui a une forte incidence sur la qualité de vie des habitants des quartiers concernés.

Le Conseil national de sécurité (CNS) a décidé de généraliser le confinement à partir du 18 mars. Les effets ont été immédiats. Les premières semaines, les citoyens ont respecté les consignes en restant à domicile et en limitant rigoureusement leurs déplacements. Cela s'est évidemment traduit par une forte baisse de la circulation automobile dans la capitale.

Le bon sens aurait voulu que cette période soit mise à profit pour rattraper les retards accumulés dans le chantier du tunnel Léopold II. C'eût été également l'occasion de prendre de l'avance sur le calendrier. Malheureusement, les travaux n'ont repris que le 26 avril avec une mesure radicale : la fermeture totale du tunnel. La circulation automobile étant réduite, cette fermeture n'a pas posé de difficultés durant les premiers jours de la reprise du chantier.

Aujourd'hui, avec le plan de déconfinement, la situation est tout autre ! La circulation automobile est progressivement revenue à une affluence importante. La fermeture totale du tunnel entraîne des embouteillages en surface, particulièrement en journée. Les communes de Ganshoren, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean et Jette sont touchées. Les automobilistes s'engouffrent dans les rues résidentielles avoisinantes pour échapper aux longues files du boulevard. Les riverains se plaignent à juste titre de nuisances sonores, d'un regain de pollution et de l'absence de communication. Par le passé, en pareilles circonstances, des policiers étaient postés aux carrefours situés le long du boulevard. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

*Bent u van plan om de tunnel overdag te heropenen tot 15 juli, om de huidige moeilijkheden op te lossen?*

*Wanneer zal de tunnel opnieuw geopend worden en wanneer zullen de werken klaar zijn?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Volgens de planning van de regering zou de tunnel worden gesloten tijdens de zomer van 2020 en eventueel ook tijdens de zomer van 2021, maar dat zal uiteindelijk niet meer nodig zijn.*

*De organisatie van de werf is van meet af aan een primeur, in die zin dat ze elke dag moet geopend en gesloten worden. Dankzij onze ervaring met vroegere sluitingen kunnen we begeleidende maatregelen treffen om de impact op de mobiliteit op te vangen: aanpassingen aan de rijweg, inrichting van bus- en fietsstroken, verhoging van het openbaarvervoersaanbod enz. Die maatregelen moeten vanaf volgende week opnieuw in werking treden.*

*In de zomer van 2018 werd het asbest verwijderd uit die elementen die raken aan de infrastructuur*

Quel est l'état d'avancement du chantier du tunnel Léopold II ?

Quel est l'impact de la crise sanitaire sur le calendrier établi ?

Pourquoi le chantier n'a-t-il pas pu être poursuivi, avec les précautions nécessaires, dès le début du confinement ?

Quelles sont les solutions apportées par l'entrepreneur pour la reprise des travaux ?

Quelles sont les propositions visant à réduire les nuisances pour les riverains ? Avez-vous eu des concertations avec les autorités locales concernées ?

Quel est l'avis des zones de police concernant la fermeture du tunnel et les mesures à mettre en place afin d'assurer la sécurité de tous les usagers ?

Un plan de déviation a-t-il été mis en place ?

Envisagez-vous la réouverture du tunnel en journée jusqu'au 15 juillet, pour pallier les difficultés actuelles ?

Connaissez-vous déjà les échéances de réouverture et de fin de chantier ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le gouvernement avait retenu un calendrier de fermeture durant les mois d'été jusqu'en 2020, avec une option possible pour 2021. La bonne nouvelle est que cette option ne devra pas être utilisée.

Les incidences de ces travaux sont maîtrisées depuis le début dans un contexte difficile pour l'opérateur, qui doit fermer et rouvrir ce tunnel tous les jours, chose inédite à Bruxelles. La communication et les mesures d'accompagnement établies pour les anciennes fermetures ont permis également de maîtriser les incidences sur la mobilité : adaptations spécifiques des voiries, bandes bus et vélo, renfort de l'offre de transports en commun, etc. Ces mesures d'accompagnement devront être remises en œuvre et dès la semaine prochaine. J'y veillerai car elles sont importantes.

*die gerenoveerd zou worden. In de zomer van 2019 werd het eerste deel van de weg in de tunnel vervangen. Het tweede deel volgt deze zomer.*

*Vijf van de zeventien nieuwe nooduitgangen zijn al in dienst, de overige worden momenteel gebouwd. De bouw van de recentste nooduitgang startte op 11 mei nadat er een jaar lang was gewerkt aan het verleggen van de rioolcollector die zich daar bevindt. Van de elf bestaande nooduitgangen werden er vier gerenoveerd en in dienst gesteld. De renovatiewerken aan drie andere nooduitgangen zijn begin deze maand van start gegaan.*

*Van de acht nieuwe rookextractoren zijn er drie voltooid en zijn er vier andere in opbouw.*

*Door de federale maatregelen ten gevolge van de Covid-19-crisis moesten de werken worden onderbroken tussen de start van de lockdown en 27 april. De regering was zeker niet gekant tegen de idee om de werken te laten doorgaan, wel integendeel. Alleen bleek het voor de bedrijven haast onmogelijk om op de werf actief te blijven.*

*De werf aan de Leopold II-tunnel is een van de eerste waar een activiteit van die omvang wordt hervat. Het onderhoud van de tunnel is altijd gegarandeerd gebleven, zij het met een beperkte aanwezigheid van personeel en met naleving van de regels inzake hygiëne.*

*Doordat de ondernemer de mogelijkheid kreeg om op 27 april de werken te hervatten op voorwaarde dat de tunnel volledig werd gesloten, kon hij een aantal werken uitvoeren ter voorbereiding van de werf in de zomer, meer bepaald de versterking van de ingang aan Sainctelette en de herstelling van het plafond boven het deel van de rijweg dat zal worden vervangen. Zo wordt de verloren tijd enigszins ingehaald en kan de tunnel tijdens de zomer van 2021 openblijven.*

*Doordat de werf tijdens de lockdown slechts beperkt toegankelijk was, de arbeiders onderling moeilijk afstand konden bewaren en er onzekerheid heerste over de verdere evolutie van de pandemie en de verdere gezondheidsmaatregelen, werden de renovatiewerken stilgelegd en keerden de buitenlandse ondernemingen die bij de werf*

J'en viens à l'état d'avancement du chantier du tunnel Léopold II.

En ce qui concerne l'amiante dans le tunnel, les parties du tunnel contenant des éléments amiantés en contact avec les équipements et les infrastructures à rénover ont été désamiantées lors de l'été 2018.

Quant à la voirie du tunnel, la première moitié comprenant chaussée, trottoirs et réseaux bétonnés dans les trottoirs a été remplacée à l'été 2019. La seconde moitié le sera cet été.

Cinq des dix-sept nouvelles issues de secours sont construites et mises en service. Les douze autres nouvelles issues de secours sont actuellement en construction. La construction de l'issue la plus récente a débuté le 11 mai 2020, après environ un an de travaux de dévoiement du collecteur d'égout situé dans son emprise et dont les chambres de connexion d'extrémité sont actuellement en cours de finalisation. Parmi les onze issues de secours existantes, quatre ont été rénovées et mises en service et la rénovation de trois issues supplémentaires a débuté ce mois-ci.

Sur les huit nouvelles usines de désenfumage prévues dans le projet, trois sont achevées et la construction des quatre autres est en cours.

Environ 73 % du béton des plafonds du tunnel ont été réparés et protégés. Les installations de protection au feu et d'éclairage sont achevées sur environ la moitié du plafond. Les maquettes des panneaux de bardage des voiles ont été réalisées. J'espère pouvoir vous présenter ces travaux sur place.

L'impact immédiat de la crise du Covid-19 a été, à la suite des mesures sanitaires décidées par le gouvernement fédéral, une interruption par l'opérateur des travaux de rénovation entre le début du confinement et le 27 avril, date à laquelle les travaux ont repris. C'était vraiment le moment pour réaliser des travaux, mais la crise sanitaire a nécessité de prendre des mesures à l'égard des entrepreneurs. Le gouvernement n'était pas du tout fermé à l'idée qu'il y ait des travaux, bien au contraire. Cependant, il a constaté que c'était

*betrokken waren, terug naar hun land van oorsprong.*

*Nu verplaatsingen tussen Europese landen weer mogelijk zijn, hebben de bedrijven hun werkzaamheden hervat. De ondernemers hebben van de periode van stilstand gebruikgemaakt om beschermingsmateriaal aan te kopen en de werf te reorganiseren op basis van de regels van social distancing.*

*Sinds de lente van 2018 is er overleg met de gemeenten over hoe de overlast voor de omwonenden beperkt kan worden. Er zijn regelmatig gezamenlijke infoavonden. Met eventuele klachten kunnen de omwonenden steeds terecht bij de bemiddelaar van de werf.*

*De gemeenten kunnen natuurlijk ook rechtstreeks Brussel Mobiliteit contacteren. Het overleg over het beheer van de verkeersstromen gebeurt tijdens de vergaderingen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, waarbij alle betrokkenen aanwezig zijn.*

*Ik herhaal nog eens dat die commissie een onafhankelijk orgaan is, dat alle beslissingen neemt in overleg met alle betrokkenen. De politieke verantwoordelijken moeten die beslissingen volgen.*

*Ook de politiezones zijn geïnformeerd en nemen deel aan de vergaderingen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Niemand heeft zich daar overigens verzet tegen de sluiting van de tunnel.*

*De gemeente Sint-Jans-Molenbeek heeft bij Brussel Mobiliteit ongewone files gemeld in de omliggende wijken. De verkeerslichten zijn geprogrammeerd zoals in de zomers van 2018 en 2019. Dat betekent dat het sinds de sluiting van de tunnel inderdaad meer tijd kost om zich te verplaatsen over de boulevard, maar niet meer dan in de zomermaanden.*

*De gemeente heeft ook de coördinatiecommissie geïnformeerd, maar heeft nog niet formeel gevraagd om begeleidingsmaatregelen of om een aanpassing van de afstelling van de verkeerslichten.*

presque impossible pour les entreprises et les opérateurs de les poursuivre.

Le chantier du tunnel Léopold II est l'un des premiers à avoir repris ses activités de manière aussi importante. La maintenance du tunnel a été assurée à tout moment avec des effectifs réduits et dans le respect des règles sanitaires. La possibilité offerte à l'entrepreneur de redémarrer l'exécution des travaux moyennant la fermeture complète du tunnel depuis cette date permet, d'une part, de réaliser des travaux préparatoires indispensables à la réalisation de ceux prévus pendant l'été, notamment le renforcement structurel de l'entrée Sainte-Anne/Saintelette et les réparations du plafond surplombant la chaussée qui sera remplacée. D'autre part, cette fermeture permet de réduire l'impact de la crise sur le délai global et d'éviter une fermeture totale supplémentaire durant l'été 2021.

En ce qui concerne la poursuite du chantier pendant le confinement et les solutions pour la reprise, les accès limités aux zones de travaux, l'espace réduit entre les ouvriers pour la majorité des travaux en cours au début du confinement ainsi que l'incertitude sur l'évolution de la pandémie et des mesures de sécurité sanitaire, tant en Belgique qu'à l'étranger, ont entraîné l'arrêt des travaux de rénovation et le retour des entreprises étrangères actives sur le chantier dans leurs pays.

L'évolution positive et progressive de ces mesures, notamment la possibilité de reprise des déplacements transfrontaliers en Europe, a permis leur reprise. La période précédant cette reprise a, par ailleurs, été mise à profit par l'entrepreneur pour s'approvisionner en matériel sanitaire - masques, gels de nettoyage - et réorganiser ses installations de chantier, y compris sanitaires, sur la base des règles de distanciation.

Afin de réduire les nuisances pour les riverains, des concertations sont organisées avec les communes depuis le printemps 2018. Dans ce cadre, des séances d'information aux riverains sont données conjointement par la Région et chaque commune concernée. Depuis lors, la gestion quotidienne des nuisances et le relais des plaintes vers l'entrepreneur ou Bruxelles Mobilité sont effectués préférentiellement par le médiateur du chantier.

*De volgende fase van de begeleidingsmaatregelen begint op 22 juni. Dan komt er eenrichtingsverkeer op de lanen rondom de basiliek, behalve voor de bussen. Op de Karel V-laan wordt een rijstrook omgevormd tot een apart baanvak voor bussen, taxi's en fietsen. Het kruispunt van de Boudewijnlaan en de Willebroekkaai wordt lichtjes aangepast, zodat de bussen het Saincteletteplein sneller kunnen oversteken.*

*De omleidingen die Brussel Mobiliteit organiseert of aanbeveelt, leiden uitsluitend langs gewestwegen. Het agentschap houdt rekening met alle opmerkingen en monitort voortdurend de verkeersstromen.*

*Op 22 juni start een communicatiecampagne via radiospots, de website en de app Waze.*

*De tunnel gaat ten vroegste eind augustus weer open. Hij werd gesloten na de vaststelling dat de verkeersdrukte sterk afnam tijdens de lockdownperiode.*

*Er doen zich ernstigste files voor in de Rogiertunnel en de Kruidtuintunnel, in de richting van de Leopold II-tunnel. De gemiddelde rijtijd is er toegenomen. Voor de lockdown passeerden daar gemiddeld 38.000 voertuigen per uur, tussen 18 maart en 11 mei nog 15.500 en sinds 11 mei 19.700.*

*Zowel de rijtijd als het aantal voertuigen is nu vergelijkbaar met de normale toestand in de zomermaanden.*

*Doordat de tunnel volledig wordt afgesloten, hoeven er geen middelen te worden ingezet om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen tijdens de werken. Een heropening zal in fases moeten gebeuren. Uit ervaring weten we dat er na afloop van de werken nog ongeveer een week nodig is voordat hij kan worden opengesteld voor het verkeer, omdat al het materiaal moet worden opgeruimd, de tunnel moet worden schoongemaakt enzovoort.*

*Het is overigens niet mogelijk om de werken te beperken tot de periode tussen 15 juli en 3 augustus, want er zijn twee maanden nodig om*

Celui-ci est disponible en permanence pour les riverains.

Les communes peuvent bien entendu contacter directement Bruxelles Mobilité et envoyer leur requête à l'adresse générique de l'institution. Ce fut le cas jusqu'à présent pour l'organisation des activités communales dans le parc Élisabeth, par exemple. Les concertations avec les communes à propos de la gestion de la circulation se font dans le cadre des réunions de la commission de coordination des chantiers et de sa sous-commission dédiée spécifiquement à la rénovation du tunnel. Dans ce cadre, tous les acteurs sont mis en relation, ce qui facilite la recherche de solutions.

Pour rappel, cette commission est indépendante, même si la coordination et le secrétariat sont assurés par Bruxelles Mobilité. Néanmoins, les décisions prises dans ce cadre le sont en concertation avec les opérateurs du chantier. En tant que responsables politiques, je pense que nous devons nous aligner sur ces décisions.

L'avis des zones de police est recueilli au sein de la commission de coordination des chantiers et de sa sous-commission spécifique à la rénovation du tunnel. Toutes les zones de police concernées ont été informées et participent à la décision. Les décisions de l'administrateur de voiries régional sont basées sur les avis collégiaux émis par les sous-commissions ou la commission, qui ne relèvent d'ailleurs pas de refus de la fermeture par l'un de leurs membres.

Bruxelles Mobilité a été informée par la commune de Molenbeek-Saint-Jean, à travers le centre Mobiris, des congestions inhabituelles, en cette période de l'année, dans les quartiers autour du boulevard Léopold II. La programmation des grilles des feux de circulation aux carrefours est semblable à celles des étés 2018 et 2019. Depuis la fermeture du tunnel, le 27 avril, cela entraîne de facto des temps de traversée du boulevard plus longs que d'habitude, sans toutefois dépasser les temps constatés en été.

La sous-commission Léopold II de la commission de coordination des chantiers a été informée de cette situation par la commune, sans qu'une demande d'adoption de mesures d'accompagnement ou de modification de cette

*het wegdek te vervangen in de tweede helft van de tunnel.*

*Ik ben mij bewust van de overlast en ik hoop dat de achterstand snel kan worden ingehaald. Ik hoop dat de tunnel volledig gerenoveerd is tegen midden 2021.*

programmation n'ait été émise jusqu'à présent. Il faut bien entendu introduire cette demande.

La prochaine étape du déploiement des mesures d'accompagnement sous pilotage de Bruxelles Mobilité débutera le 22 juin. Elle concerne la mise en sens unique des avenues autour de la basilique et la mise en contresens des bus, la suppression d'une bande de circulation sur l'avenue Charles Quint, pour y placer une bande destinée aux bus, aux vélos et aux taxis. Est prévue également une micro-adaptation du carrefour Baudouin-Willebroek, afin de réduire le temps de traversée de la place Saintelette pour les bus de la STIB et de De Lijn dans l'axe Baudouin-Léopold II.

Aucune déviation mise en place par Bruxelles Mobilité ou communiquée par elle n'invite par ailleurs les automobilistes à emprunter des itinéraires de déstagement autres que régionaux. Bruxelles Mobilité surveille le trafic en temps réel et reste à l'écoute des constats communaux. Toute information est intégrée par la commission de coordination des chantiers, dans ses analyses collégiales et dans les conditions émises dans les avis et propositions d'autorisation ou de refus de chantier.

Une campagne de communication démarrera le 22 juin et, comme l'année passée, elle s'articulera autour de spots radio et des publications sur l'application Waze et le site internet.

Une réouverture du tunnel n'est pas envisagée avant la fin du mois d'août. La fermeture actuelle du tunnel a été autorisée sur la base du constat d'une diminution importante de la charge de trafic en Région bruxelloise depuis la mise en place des mesures de confinement liées à la crise sanitaire, et depuis le début du déconfinement.

La congestion la plus importante dans l'axe de la Petite ceinture est relevée dans le tunnel Rogier et le tunnel Botanique en direction du tunnel Léopold II. Une augmentation du temps de parcours moyen y est mesurée. Le volume de trafic moyen journalier, exprimé en nombre de véhicules par heure, y était de 38.000 véhicules avant le confinement, de 15.500 entre le 18 mars et le 11 mai - soit une diminution de près de 60 % - et de 19.700 depuis le 11 mai, soit 50 % environ.

Ce volume et l'impact sur le temps de parcours des automobilistes sont, par ailleurs, comparable à ceux des périodes estivales, où l'on enregistre 18.000 véhicules par heure, soit une augmentation de l'ordre de 10 %.

Les travaux réalisés sous fermeture complète du tunnel n'étant pas contraints par le maintien en service des équipements nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, un repli du chantier par phases serait nécessaire.

Sur la base du retour d'expérience acquis à la fin des étés 2018 et 2019 et en tenant compte de la nature et du volume différents des travaux actuellement en cours, la durée des opérations préalables - retrait du matériel, nettoyage du tunnel, remise en service des équipements de sécurité, contrôle des équipements d'exploitation - est estimée à une semaine.

Il n'est par ailleurs pas possible de réduire la durée des travaux estivaux entre le 15 juillet et le 3 août, un délai de deux mois étant nécessaire pour remplacer la dernière moitié de la voirie du tunnel.

Nous sommes conscients des nuisances subies par les quartiers avoisinants du fait de cette fermeture et nous espérons que le chantier actuel permettra de rattraper tout le retard accumulé. Nous ambitionnons de rouvrir le tunnel rénové à la mi-2021, afin de réduire au maximum les nuisances pour les riverains et d'améliorer leur qualité de vie.

**Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *De toestand is moeilijk voor de inwoners van het noordwesten van het Brussels Gewest.*

*Hopelijk kan de Leopold II-tunnel in september overdag weer open. Dat stond zo in de planning die voor de lockdown werd vastgelegd. Zoals u aangaf, moet het gewest omleidingen in samenspraak met de betrokken gemeenten uitstippelen.*

*U bent weliswaar niet bevoegd voor de politie, maar ik begrijp niet waarom die niet aanwezig is om de doorstroming te regelen en het verkeer veilig te houden.*

*De burgers moeten goed worden geïnformeerd. De voortgang van de werken is belangrijker dan de*

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- La situation actuelle est difficile pour les habitants du nord-ouest de Bruxelles qui sont empêtrés dans les nuisances provoquées par ce chantier et voient les voitures défiler dans leurs rues.

J'ai bien compris que c'était exclu pour le mois de juin, mais espérons qu'en septembre, les tunnels seront à nouveau ouverts pendant la journée. C'est indispensable. Cela est prévu dans la mise en œuvre telle qu'elle avait été déterminée avant le confinement. Comme vous l'avez dit, il faut que la Région établisse ses itinéraires de déviation en concertation avec les communes directement concernées.

*discussie over een nieuwe naam voor de Leopold\_II-laan.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben het met u eens. Ik laat navragen of er geen politie kan worden ingezet, ook al is dat mijn bevoegdheid niet. Ik hoop ook dat de begeleidende maatregelen beterschap brengen.*

*De tunnel zou in september opnieuw opengaan, ook als is hij nog niet helemaal afgewerkt.*

*De opening van de tunnel biedt misschien net een goede gelegenheid om de Leopold II-tunnel een nieuwe naam te geven. Ik begrijp dat de gemeente Molenbeek daarom vraagt.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *Dat idee kwam van de burgemeester van Molenbeek, die daar niet over had overlegd met de andere leden van het college en de gemeenteraad.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In de nieuwe ordonnantie staat een specifieke procedure die we willen testen voor de Leopold II-tunnel. Aangezien er niemand in die tunnel woont, is het ook gemakkelijker om zijn naam te veranderen. Wat er ook van zij, eerst moet de renovatie worden afgerond. Die zal ongeveer 5 miljoen euro kosten.*

Ce n'est pas de votre ressort, mais je ne comprends pas pourquoi il n'y a toujours pas de policiers pour assurer une meilleure fluidité de la circulation et une meilleure sécurité routière.

Comme vous l'avez laissé entendre, il est fondamental que toutes les informations soient données aux habitants. La question de l'avancement de ces chantiers est prioritaire par rapport à celle de la dénomination du boulevard.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis d'accord. Je vais m'informer sur la possibilité d'une présence policière, même si ce n'est pas de ma compétence. J'espère aussi que les mesures d'accompagnement permettront, dès la semaine prochaine, une amélioration dans ces quartiers et aux alentours. Celle-ci devra bien sûr être évaluée.

Enfin, le tunnel devrait être rouvert en septembre, j'espère de manière permanente, même s'il reste quelques travaux à faire.

Pour ce qui est du nom du tunnel, nous avons eu ici une brève discussion. L'un n'exclut pas l'autre. Sa réouverture pourrait être l'occasion d'aborder la question. Je comprends aussi que, du côté de Molenbeek, il y a une demande en ce sens, mais pour l'axe tout entier...

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- Je précise qu'il s'agissait d'une communication faite par la bourgmestre sans aucune concertation avec les autres membres du collège et du conseil communal.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme expliqué avant la commission, la nouvelle ordonnance contiendra une procédure spécifique à cet égard. Nous voulons la tester pour le tunnel, puisque personne n'y habite et qu'il sera donc plus facile d'en changer le nom.

Quoi qu'il en soit, il faudra d'abord finaliser la rénovation du tunnel, dont le coût s'élève à près de 5 millions d'euros.



**Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (*in het Frans*).- *Overleg is van groot belang voor dit dossier.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
SADIK KÖKSAL**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het project 'Stad 30'".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag door de heer Jonathan de Patoul voorgelezen.

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (*in het Frans*).- *Begin januari 2020 stuurde de directie van Brussel Mobiliteit de Brusselse gemeenten een brief over het project Stad 30.*

*Hoever staat dat project? Hebben de gemeenten geantwoord? Wat vinden ze van het project? Hebben ze voorwaarden gesteld voor een veralgemeende zone 30?*

*Wat bent u van plan met:*

*- de plaatsing van snelheidsbeperkende voorzieningen op verschillende wegen;*

*- de geplande aankoopcentrale voor preventieve en repressieve radars;*

*- een communicatiecampagne die alle Brusselaars bereikt?*

*Hebt u de impact ingeschat van het project op de commerciële snelheid van het openbaar vervoer? Zult u de MIVB vragen de dienstregeling van de bussen aan te passen?*

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- Dans le traitement de ce dossier et de ses volets annexes, il faut de la concertation.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE CHARGÉE DE LA  
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le projet de 'Ville 30'".**

**Mme la présidente.**- En l'absence de M. Sadik Köksal, la question orale est lue par M. Jonathan de Patoul.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Au début du mois de janvier 2020, la direction de Bruxelles Mobilité a envoyé un courrier concernant le projet de Ville 30 aux communes bruxelloises.

*Où en est ce dossier, dans le contexte actuel ? Avez-vous reçu une réponse des communes ? Si oui, desquelles ? Quel est l'accueil réservé par celles-ci ? Des conditions à la mise en œuvre d'une zone 30 généralisée - par défaut, puisque des exceptions sont possibles - sont-elles émises ?*

Dans ce contexte, qu'est-il prévu :

*- quant à l'installation étendue de dispositifs ralentisseurs sur ces différents axes (coussins berlinois ou radars) ;*

*- au niveau de la centrale d'achats envisagée pour les radars préventifs et répressifs ;*

*- quant à l'organisation d'une campagne de communication qui soit suffisamment étendue pour toucher l'ensemble des Bruxellois ?*

Enfin, avez-vous mesuré l'impact du projet de Ville 30 sur la vitesse commerciale des transports en commun, qui seront également soumis à cette

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op 16 april 2020 keurde de regering in eerste lezing het besluit goed dat de maximumsnelheid van 30 km/u invoert in bijna de volledige Brusselse agglomeratie.*

*De tweede lezing is gepland in juli 2020. De regering zal zich dan buigen over een kaart met de wegen waarop een limiet van 50 of 70 km/u blijft gelden. Daarover werd het advies gevraagd van de gemeenten, de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en de openbare vervoersmaatschappijen. Ik heb ook contact met de politiezones, het parket en de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG).*

*Alleen Molenbeek, Brussel-Stad en Sint-Joost-ten-Node hebben momenteel nog geen advies gegeven, maar die adviezen komen eraan. Sommige gemeenten hebben aanpassingen gevraagd aan het oorspronkelijke voorstel. Het gaat om 33 gewestwegen. In de helft van de gevallen vragen de gemeenten een verlaging van de limiet van 50 naar 30 km/u en de andere helft een verhoging van 30 naar 50 km/u. Er zijn ook negentien vragen om de limiet van 50 km/u op gemeentelijke wegen te behouden.*

*Op basis van die vragen heeft Brussel Mobiliteit een voorstel uitgewerkt, dat ook rekening houdt met de verkeersveiligheid en de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. Het zal dat bezorgen aan de gemeenten. Hopelijk levert dat proces, waaraan iedereen constructief meewerkt, een volledige kaart op.*

*Er zijn verschillende snelheidsbeperkende voorzieningen gepland, zoals Berlijnse kussens of radarinstallaties. Brussel Mobiliteit werkt een voorstel uit voor de plaatsing daarvan op basis van de ongevalgevoelige zones en van de vragen van de gemeenten. Voor de gemeentewegen was er begin 2020 een subsidieoproep voor kleine veiligheidswerken. Dertien gemeenten zullen daardoor samen 2,7 miljoen euro krijgen. Binnenkort volgt de toewijzing van een aanbesteding voor de plaatsing*

limitation ? Allez-vous les inviter à adapter leurs horaires, particulièrement ceux des bus ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le 16 avril dernier, l'arrêté qui fixe le régime de vitesse à 30km/h à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 presque partout dans l'agglomération bruxelloise est passé en première lecture au gouvernement.

Lors de la deuxième lecture, prévue en juillet 2020, une carte reprenant les axes qui resteront limités à 50 km/h, voire à 70 km/h pour certains d'entre eux aux abords de la Région, sera présentée au gouvernement. Cette carte sera le fruit d'une concertation entre les différentes parties concernées qui auront remis un avis, à savoir :

- les communes, avec le soutien technique de leurs zones de police ;

- le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) ;

- les services de transports publics.

Nous sommes également en contact avec d'autres intervenants comme les zones de police, le parquet et le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC).

La semaine passée, les seules communes à ne pas encore avoir remis d'avis officiel étaient Molenbeek-Saint-Jean, la Ville de Bruxelles et Saint-Josse-ten-Noode, mais la réception de leur avis est imminente.

Des demandes de modification de régime de vitesse par rapport à la proposition initiale envoyée aux communes en janvier 2020 ont été introduites. Elles concernent 33 axes situés sur des voiries régionales. Environ la moitié d'entre elles porte sur une diminution de 50 à 30 km/h. L'autre moitié requiert le passage de 30 à 50 km/h. Il y a également dix-neuf demandes de communes visant à maintenir une vitesse maximale de 50 km/h sur des voiries communales.

Sur la base de toutes ces demandes, Bruxelles Mobilité a préparé une proposition qui tient compte des besoins des transports en commun en termes de vitesse commerciale et de sécurité routière. Cette

*van zestig bijkomende radarinstallaties voor de gewestwegen.*

*Over de aankoopcentrale voor radars heeft Brussel Mobiliteit twee brieven gestuurd aan de gemeenten, met de vraag om voor de aankoop van preventieve en repressieve radars deel te nemen aan twee verschillende kaderakkoorden met een en dezelfde economische speler. De gemeenten Ukkel, Elsene, Jette, Schaerbeek en Sint-Gillis en de politiezone Marlow zijn geïnteresseerd in de repressieve radars. Voor de preventieve radars loopt de inschrijvingsperiode nog tot 3 juli 2020.*

*Ook voor een brede informatie- en bewustmakingscampagne loopt er een aanbestedingsprocedure. Die zal in verschillende golven verlopen. In de eerste fase wordt vooral uitgelegd wat het project Stad 30 precies inhoudt en waarin het verschilt van een normale zone 30.*

*Daarna zullen we voor elk type gebruiker uitleggen wat de voordelen zijn voor de veiligheid en de levenskwaliteit. Weinigen beseffen immers dat een lagere snelheid in het bijzonder voor de inzittenden van auto's interessant is. Hun risico op verwondingen bij een ongeval daalt van 45% bij 50 km/u naar 15% bij 30 km/u. Voor de voetgangers is de veiligheidswinst uiteraard nog groter.*

proposition sera envoyée aux communes. J'espère que ce processus, auquel tout le monde participe de manière très constructive, aboutira à une carte qui sera présentée en deuxième lecture au gouvernement.

Plusieurs axes d'action sont prévus concernant l'installation de dispositifs ralentisseurs tels que les coussins berlinois ou les radars.

Bruxelles Mobilité développe une première proposition de planification d'aménagements physiques sur les voiries régionales, notamment sur la base des zones à concentration d'accidents (ZACA) et des demandes des communes. Pour les voiries communales, un appel à subsides pour de petits aménagements de sécurisation a été lancé en ce début d'année. Treize communes y ont recouru et 2,7 millions d'euros sont en cours d'attribution dans ce cadre.

Pour les radars, le nouveau marché en cours d'attribution devra permettre d'ajouter 60 unités à celles installées sur les voiries régionales, dans les trois prochaines années.

Au niveau de la centrale de marché pour l'acquisition de radars préventifs et répressifs, Bruxelles Mobilité a envoyé deux courriers aux communes leur proposant d'être partie prenante dans deux procédures différentes d'accord-cadre avec un seul opérateur économique pour le compte de différents pouvoirs adjudicateurs. Ces deux procédures portent sur l'acquisition de radars préventifs et de radars doppler répressifs. Les communes d'Uccle, d'Ixelles, de Jette, de Schaerbeek et de Saint-Gilles ainsi que la zone de police Marlow ont exprimé leur volonté d'être associées à l'accord-cadre qui concerne les radars répressifs. Concernant l'accord-cadre pour l'acquisition de radars préventifs, c'est-à-dire des afficheurs, les communes peuvent signaler leur intérêt jusqu'au 3 juillet 2020.

Concernant l'organisation d'une campagne de communication suffisamment étendue pour toucher l'ensemble des Bruxellois, un marché est en cours d'attribution en vue de lancer plusieurs actions d'information et de sensibilisation. Celles-ci seront organisées en plusieurs vagues, dont le premier objectif sera d'expliquer clairement ce qu'est le concept de Ville 30, à distinguer d'une vaste

zone 30. Les habitants de la Région et les navetteurs ne rencontreront plus les nombreux panneaux indiquant des zones 30 au sein de la Région, puisque cette limitation de vitesse deviendra la norme.

Nous veillerons ensuite à expliquer, pour chaque type d'usager, les avantages de la nouvelle limitation en termes de qualité de vie et de sécurité routière. Par exemple, peu savent que la réduction de la vitesse bénéficiera particulièrement aux passagers de voitures. En cas d'accident, le risque d'être blessé - ou, pire, de mourir - en tant que conducteur ou passager d'un véhicule est de 45 % à 50 km/h, mais seulement de 15 % à 30 km/h. Pour les piétons, le gain de sécurité routière est évidemment encore bien plus important, ce que nous avons déjà démontré plus tôt dans le débat.

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord over de commerciële snelheid van de bussen.*

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Je n'ai pas reçu de réponse concernant la vitesse commerciale des bus.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Voor de MIVB en de andere openbaarvervoermaatschappijen is een voldoende snelheid belangrijk. Op sommige plaatsen zal die ook stijgen, doordat het verkeer er vlotter zal verlopen. Op andere plaatsen zal de commerciële snelheid echter dalen.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pour la STIB et les autres opérateurs de transports publics, il est important d'avoir une vitesse suffisante. Elle augmentera à certains endroits, où nous allons fluidifier la mobilité ; à d'autres, la baisse des limitations de vitesse pourrait avoir un impact négatif.

*De MIVB is daarom ook betrokken bij het overleg met de gemeenten over welke limieten waar zullen gelden. Ik moet ook rekening houden met de verkeersveiligheid. Ik streef naar een zo ruim mogelijke consensus.*

Des concertations ont lieu avec les communes et la STIB. La moitié des communes demandaient de ramener la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, mais la STIB a aussi son mot à dire. Inversement, quand la STIB demande de pouvoir augmenter la vitesse, nous devons tenir compte de la sécurité routière. Plusieurs acteurs sont donc impliqués dans ce processus et l'idée est d'obtenir une carte qui soit la plus consensuelle possible.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Nieuwe panelen zullen de oude vervangen. Worden die oude panelen dan hergebruikt?*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Dans le cadre de la zone 30, de nouveaux panneaux remplaceront donc ceux de la zone 50. S'agira-t-il bien des anciens panneaux qui auront été recyclés ?

---

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ik hoop van wel, maar ik moet dat nagaan.*

*- Het incident is gesloten.*

\_\_\_\_\_

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je me renseignerai, car j'ignore ce qui est fait des anciens panneaux. J'espère en effet qu'ils seront réutilisés.

*- L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_