



**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 7 JULI 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 7 JUILLET 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 de heer Christophe De Beukelaer 7

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

betreffende "de verkeerslichten en fietsers".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 10

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het netheidsbeheer bij de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf 15

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

betreffende "de onmogelijkheid voor het gewest om de verdeling van taxicheques aan de gemeenten voort te zetten".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 18

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

**SOMMAIRE**

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 7

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 "les feux de signalisation et les cyclistes".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 10

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,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la gestion de la propreté à la STIB".

Question orale de M. Vincent De Wolf 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 "l'incapacité de la Région à poursuivre la distribution des chèques-taxis aux communes".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 18

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,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
betreffende "het gebruik van sondes voor de besproeiing van het bomenerfgoed".		concernant "l'utilisation de sondes dans la gestion de l'arrosage du patrimoine arboré".	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	23	Question orale de Mme Leila Agic	23
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de fietsongevallen".		concernant "les accidents à vélo".	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	26	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	26
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de vertramming van lijn 95".		concernant "la tramification de la ligne 95".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	30	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	30
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de verlenging van tramlijn 7".		concernant "le prolongement de la ligne de tram 7".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein,	30	Question orale jointe de M. Marc Loewenstein,	30
betreffende "het overleg tussen de MIVB, de gemeente Vorst en Beliris over de verlenging van tramlijn 7 onder of langs het park van Vorst en de renovatie van dit park".		concernant "la concertation entre la STIB, la commune de Forest et Beliris quant au prolongement de la ligne de tram 7 sous ou le long du parc de Forest et la rénovation de ce dernier".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	39	Question orale de M. David Weytsman	39
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de indienststelling van de trambus door De Lijn".		concernant "la mise en service par De Lijn du trambus".	
Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	43	Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène	43
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de toestand en het onderhoud van de lift van de Marollen".		concernant "l'état et l'entretien de l'ascenseur des Marolles".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	47	Question orale de M. David Weytsman	47
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "het afzien van het gedeeltelijk gratis maken van het Brussels openbaar vervoer".		concernant "l'abandon de la gratuité partielle des transports en commun bruxellois".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	49	Question orale de M. David Weytsman	49
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de aanleg van een nieuw fietspad aan de Louizalaan".		concernant "l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable avenue Louise".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	55	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	55
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de kruispunten en de vlotheid van het verkeer".		concernant "les carrefours et la fluidité du trafic".	

---

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	59	Question orale de M. Jonathan de Patoul	59
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "de examens voor het rijbewijs B in het Brussels Gewest".		concernant "les examens pour l'obtention du permis de conduire B en Région bruxelloise".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans,	59	Question orale jointe de Mme Françoise Schepmans,	59
betreffende "de verlenging van de vervaldatum van de rijbewijzen post-Covid".		concernant "la prolongation de la limite de validité des permis de conduire post-Covid".	
Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	66	Question orale de M. Jonathan de Patoul	66
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende "het einde van de afzonderingsmaatregelen voor de slechtzienden in de voertuigen MIVB-TEC-De Lijn".		concernant "le déconfinement pour les personnes malvoyantes dans les véhicules STIB-TEC-De Lijn".	

---

*Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.  
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.*

**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 verkeerslichten en fietsers".**

*De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Wie de stad aangenaam wil maken voor bepaalde weggebruikers, moet begrijpen hoe ze zich verplaatsen. Fietsers willen absoluut niet hoeven te stoppen, want daarna weer in gang komen kost meer energie dan gewoon fietsen.*

*Daarom zijn er initiatieven die de vlotte doorstroming van fietsverkeer bevorderen. Zo heeft de stad Kopenhagen verkeerslichten uit de zones 30 verwijderd en in 2009 een groene golf ingevoerd. De stad Utrecht zette in 2007 Flo op, een systeem dat fietsers inlicht over hoe ze bij het volgende kruispunt niet voor het rood hoeven te staan. Er bestaan dus redelijk eenvoudige oplossingen, maar in het Brussels Gewest zijn ze nog niet ingevoerd.*

*Heeft het Brussels Gewest de mogelijkheid bestudeerd om een groene golf of Flo in te voeren? Wat waren de conclusies?*

*Overweegt u om verkeerslichten weg te halen in de toekomstige autoluwe wijken? Overlegt u daarover met de gemeenten?*

**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 "les feux de signalisation et les cyclistes".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Rendre une ville agréable pour un certain mode de transport, c'est avant tout comprendre comment il fonctionne. Le cycliste a horreur de s'arrêter, voire de mettre pied à terre, le démarrage et le début de l'accélération nécessitant beaucoup plus d'énergie que la circulation elle-même.

C'est sur la base de ce constat qu'ont vu le jour des initiatives visant à améliorer la fluidité du trafic cycliste. Pour ce faire, des villes telles que Copenhague et Utrecht ont implanté des dispositifs informant l'utilisateur de la vitesse à adopter pour ne pas devoir s'arrêter aux prochains feux.

À Copenhague, les feux de signalisation dans les zones 30 ont été retirés et, en 2009, une onde verte a été créée. Ce principe très simple de synchronisation des feux permet de moduler la vitesse du trafic et favorise une conduite fluide. Utrecht, pour sa part, a lancé en 2007 le système Flo, qui permet de calculer la vitesse du cycliste et le renseigne sur la meilleure stratégie à adopter en fonction du feu se trouvant plus loin sur son parcours. Des solutions clé sur porte existent, mais elles ne sont malheureusement pas encore présentes sur le sol de notre Région.

Votre cabinet ou Bruxelles Mobilité ont-ils déjà étudié l'implantation d'un système d'onde verte ou Flo ? Avec quel résultat ?

Au même titre que Copenhague, prévoyez-vous de faire abstraction des feux de signalisation dans le

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een groene golf werkt enkel bij eenrichtingsverkeer. Dat geldt zowel voor auto's als voor fietsers. In het Brussels Gewest zijn de weinige eenrichtingsstraten dat enkel voor auto's, terwijl fietsers nog in twee richtingen door de straat mogen. Een groene golf zou dus het tegenovergestelde effect hebben.*

*In plaats van een groene golf kiezen we daarom voor een optimaal evenwicht tussen beide rijrichtingen. Voor fietsverkeer ligt het probleem in hoofdzaak bij de verschillen in snelheid. Een fietser die 25 km/u rijdt, doet 29 seconden minder over een afstand van 300 meter dan een fietser die 15 km/u rijdt. Dat maakt het lastig om verkeerslichten goed af te stemmen.*

*Systemen als Flo kunnen goed werken op fietssnelwegen, waar de fietsers één richting op moeten. Het huidige Brusselse netwerk komt daar niet mee overeen. Hopelijk heeft Brussel ooit ook fietssnelwegen.*

*Verkeerslichten die aangeven hoe lang ze nog op rood of groen blijven staan, moeten met een vaste cyclus werken. De meeste verkeerslichten in het Brussels Gewest zijn echter variabel, vooral omdat ze voorrang geven aan het openbaar vervoer. Dat kan alleen als de verkeerslichten flexibel van kleur kunnen veranderen. Die flexibiliteit raken we kwijt als het verkeerslicht moet aangeven welke kleur er 20 seconden later zal branden.*

*Vaste cycli zijn bovendien nadelig voor actieve weggebruikers, want ook als er geen enkele auto aankomt, blijft het licht dan voor hen even lang op rood staan. Ook voetgangersdruknoppen zijn dan geen optie.*

*De oplossingen die u vermeldde, zijn helemaal niet zo eenvoudig in te voeren: er gaat lang rekenwerk aan vooraf en ze zijn erg duur, zo blijkt ook uit tests van Brussel Mobiliteit. Kwaliteitsinfrastructuur gaat voor op gadgets die zich in de Brusselse context nog niet bewezen hebben.*

*Grondig onderzoek zal moeten uitwijzen of verkeerslichten weghalen uit zones 30 niet*

futur maillage apaisé ? Êtes-vous en contact avec les communes à ce sujet ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Au même titre que pour les voitures, une onde verte pour les vélos n'est efficace que si la voirie est à sens unique. Or, en Région bruxelloise, la quasi-totalité des voiries sont à double sens et celles qui ne le sont pas pour les automobilistes le sont pour les cyclistes. De ce fait, créer une onde verte pour les cyclistes dans un sens serait contre-productif pour ceux roulant dans l'autre sens.

De nombreux axes de voiries régionales sont coordonnés. La plupart étant des axes bidirectionnels, nous ne mettons pas en place des ondes vertes, mais des coordinations équilibrées visant à assurer le meilleur équilibre entre les deux directions. La difficulté de coordonner des axes pour les cyclistes réside dans le fait que leurs vitesses sont fortement variables. Par exemple, un cycliste qui roule à 25 km/h mettra 29 secondes de moins pour parcourir une distance de 300 m qu'un cycliste qui roule à 15 km/h. Ainsi, une coordination optimisée pour une vitesse de 25 km/h serait préjudiciable à un cycliste roulant à 15 km/h et pourrait générer, en fonction des distances entre carrefours, des temps de trajet plus longs qu'une coordination à 50 km/h, par exemple.

Les systèmes de type Flo peuvent être efficaces sur des autoroutes à vélos dont le flux est important dans une direction déterminée, ce qui ne correspond pas du tout au maillage rencontré sur les voiries bruxelloises. J'espère que nous aurons un jour de telles autoroutes cyclables, mais ce n'est pas encore le cas.

Les systèmes qui visent à indiquer le temps vert ou rouge restant nécessitent des cycles fixes. Or la plupart des carrefours régionaux fonctionnent selon des cycles variables, notamment parce qu'ils donnent la priorité aux transports en commun. L'efficacité de ces systèmes dépend de la flexibilité avec laquelle les signaux tricolores peuvent changer de couleur. Si l'on doit indiquer à un cycliste ou à un autre usager l'état qu'aura le feu 20 secondes plus tard, on perd cette flexibilité. Il n'est donc pas possible, sur les carrefours télécommandés, de fournir de façon fiable, à



*gevaarlijk is voor mensen met een beperkte mobiliteit of slechthzienden. Als Stad 30 eenmaal rond is, kunnen we onderzoeken of de verkeerslichten weg kunnen.*

*Het gewest overlegt met de gemeenten over de aanleg van autoluwe wijken. De verkeersveiligheid mag niet in het gedrang komen als de verkeerslichten weggehaald worden. Bovendien moet elk kruispunt afzonderlijk bekeken worden. De meeste kruispunten zouden ter compensatie aangepast moeten worden, bijvoorbeeld door verkeersdrempels, bredere stoepranden en minder parkeerplaatsen vlak naast het kruispunt.*

*We hebben overigens net de tien eerste autoluwe wijken geselecteerd in het kader van het plan Good Move. Het verwijderen van verkeerslichten op kruispunten wordt bestudeerd, maar is geen direct doel.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Op grote schaal zijn dergelijke systemen*

l'instant t, la couleur qu'aura le signal à l'instant t+20 secondes.

L'utilisation de cycles fixes est aussi pénalisante pour les modes actifs, car ils ne permettent pas, par exemple, de raccourcir le temps du feu rouge si aucun véhicule ne roule sur la voirie transversale, ni d'augmenter le vert de la traversée piétonne si une demande est faite par appui sur le bouton-poussoir.

Nos études montrent que ces systèmes ne sont pas du tout clé sur porte comme annoncé. Ils nécessitent un très long travail de paramétrage et génèrent d'énormes coûts de mise en œuvre. Bruxelles Mobilité a déjà testé des systèmes similaires et leur inefficacité a été à la hauteur de leur prix démesuré. À nos yeux, il est préférable d'offrir des infrastructures de qualité plutôt que de mettre en place des gadgets dont la fiabilité n'est pas éprouvée dans la configuration bruxelloise.

Quant à la suppression des feux dans les zones 30, elle devra faire l'objet d'une étude approfondie afin de garantir qu'elle ne met pas en danger d'autres utilisateurs comme les personnes à mobilité réduite et les malvoyants. Les communes et Bruxelles Mobilité concentrent leurs moyens sur la création de zones 30 dans les meilleures conditions. La suppression éventuelle des feux pourra être étudiée après sécurisation complète de la ville 30.

La mise en place des mailles apaisées se fait en concertation entre les communes et la Région. La suppression des feux doit être envisagée dans le respect de la sécurité routière et, donc, étudiée au cas par cas, carrefour par carrefour. Elle devrait, sur la plupart des carrefours, s'accompagner de mesures compensatoires comme la création d'un plateau, l'agrandissement des oreilles de trottoir ou la suppression du stationnement à proximité. Nous n'avons donc pas pour objectif direct la suppression des carrefours à feux, laquelle fera partie des mesures à étudier lors des adaptations visant à apaiser lesdites mailles. Pour rappel, dix premières mailles viennent d'être sélectionnées dans la stratégie Good Move et cette mesure leur sera appliquée.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- J'entends que les conditions ne sont pas réunies à Bruxelles

*dus niet haalbaar in Brussel, al zou ik ze geen gadgets noemen. Hier en daar is het toch nuttig om innovatief materiaal te installeren. Zo maken we meer mensen warm voor de fiets.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- De term 'gadget' was niet goed gekozen. We moeten uitmaken waarin we investeren en dergelijke systemen zijn niet prioritair.

*- 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,**

**EN AAN DE HEER ALAIN MARON, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET KLIMAATTRANSITIE, LEEFMILIEU, ENERGIE EN PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "het netheidsbeheer bij de MIVB".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- De MIVB heeft haar schoonmaakprocedures moeten wijzigen om in coronatijden de dienstverlening te verzekeren. In normale tijden zijn meerdere instanties verantwoordelijk voor het onderhoud in stations en aan bovengrondse haltes:

pour envisager l'installation d'un tel système à grande échelle.

Je pense néanmoins que, sans les considérer comme des gadgets, il serait utile d'installer à certains endroits des dispositifs plus innovants qui marquent le tournant que vous voulez imprimer à notre ville en matière d'utilisation du vélo. L'objectif est de créer un certain dynamisme et de susciter l'enthousiasme des citoyens, y compris de ceux qui ne font pas de vélo, pour un changement de mode de déplacement.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le terme gadget n'était peut-être pas approprié. Nous devons choisir dans quelles infrastructures investir et ce système ne figure pas parmi nos priorités, pour les raisons que j'ai mentionnées.

*- 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,**

**ET À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE,**

**concernant "la gestion de la propreté à la STIB".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La propreté est l'affaire de tous. Cet adage est d'autant plus vrai en période de crise sanitaire. Si la STIB a dû s'adapter en renforçant ses procédures de nettoyage pour permettre le maintien du service, une convention regroupant la STIB, Bruxelles Propreté et Bruxelles Mobilité est en place pour gérer la propreté des infrastructures.

*- de MIVB neemt de schoonmaak van de voertuigen en metrostations voor haar rekening;*

*- de gemeenten maken straten en haltes op hun grondgebied schoon;*

*- Net Brussel staat in voor de schoonmaak van haltes aan gewestwegen.*

*Hoe groot waren de MIVB-schoonmaakteams volgens de personeelsplannen in 2018, 2019 en 2020 en wat betekende dat budgettair tijdens die jaren?*

*Zijn de schoonmakers personeelsleden van de MIVB of zijn het onderaannemers?*

*Hoe wordt de schoonmaak van stations en voertuigen georganiseerd?*

*Kunnen de schoonmakers administratieve boetes geven aan reizigers die de netheid in voertuigen en stations met de voeten treden?*

*Hoe verloopt de samenwerking tussen de MIVB en de gemeentebesturen?*

*Hoe wordt de samenwerking tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Net Brussel georganiseerd? Hoe ziet de budgetverdeling eruit?*

*Kunnen we de overeenkomst van 2018 tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Net Brussel in 2018 krijgen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Over de details kunt u mij een schriftelijke vraag stellen.*

*De schoonmaak van trams gebeurde tot nu toe bijna uitsluitend door MIVB-personeel. Hetzelfde*

Ainsi, hors crise du Covid-19, plusieurs intervenants sont responsables de la propreté des stations et des abords des arrêts de surface :

- la STIB se charge de nettoyer ses véhicules et les stations de métro ;

- les communes nettoient les rues et arrêts de surface sur leur territoire ;

- la Région est chargée d'entretenir les arrêts situés sur les voiries régionales par l'intermédiaire de Bruxelles Propreté.

Que représentent les équipes de nettoyage de la STIB sur le plan du personnel en 2018, 2019 et 2020 ? Quel a été le budget pour chacune de ces années ?

Les agents d'entretien sont-ils des employés de la STIB ou s'agit-il de sous-traitants ?

Comment s'organise l'entretien des stations et des véhicules ?

Les agents d'entretien ont-ils la possibilité d'infliger des amendes administratives à l'encontre des navetteurs qui ne respecteraient pas la propreté des véhicules et des stations de métro ?

Pour les arrêts et sites propres situés sur les voiries communales, comment s'organise la coopération entre la STIB et les pouvoirs locaux ?

Pour les arrêts et sites propres situés sur les voiries régionales, comment s'organise la coopération entre la STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté ? Quelle est la clé de répartition budgétaire ?

Serait-il possible d'obtenir la convention signée en 2018 entre la STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous invite à me poser une question écrite afin que je vous transmette tous les chiffres et les détails. Je me limiterai à un cadre plus large dans ma réponse à votre question orale.

*geldt in normale tijden voor de schoonmaak van bussen. Die wordt grotendeels uitgevoerd door tijdelijk of definitief ongeschikt verklaard personeel dat zo de draad weer oppakt. Tijdens de zomermaanden is er versterking door jobstudenten.*

*Sinds maart wordt een beroep gedaan op externe bedrijven om te voldoen aan de hogere schoonmaakvereisten ten gevolge van de coronacrisis, niet alleen in de remises maar ook op het tram- en busnet.*

*De carrosserie van metrostellen wordt intern schoongemaakt. De schoonmaak van het interieur gebeurt door een onderaannemer. Voor de schoonmaak van (pre)metrostations wordt ook een externe dienstverlener ingeschakeld.*

*De begroting voor de schoonmaak van rollend materieel en stations neemt jaar na jaar toe.*

*Tweehonderd polyvalente medewerkers zijn belast met de schoonmaak, alsook met het uitvoeren van preventieve en kleine reparaties.*

*De schoonmaak van de tramcarrosserie gebeurt in de tramwash.*

*Reizigers- en bestuurderscabines worden aan de binnenzijde schoongemaakt en stoelen en plafonds geïnspecteerd. De achteruitkijkspiegel, de voorruit en de sproeiers worden ook gereinigd.*

*De schoonmaak van de bussen werd in 2019 volledig herbekeken met als doel de netheid voor reizigers en chauffeurs te verbeteren. Alle bussen worden elke avond schoongemaakt en gemiddeld om de drie dagen rijden ze door de buswash.*

*Sinds de start van het project rijden de bussen er beduidend schoner bij. Sinds het begin van de coronacrisis wordt er dagelijks extra schoongemaakt, met bijzondere aandacht voor de chauffeurscabine en de contactpunten van het passagiersgedeelte.*

*De metro heeft een team van vijf voltijdse equivalenten (VTE's) dat instaat voor allerlei klussen in verband met het metro-onderhoud, zoals de metrowash en de verwijdering van graffiti. De metrocarrosserie gaat om de drie weken door de*

Au niveau du nettoyage des trams, l'entretien était jusqu'ici quasi exclusivement réalisé en interne par le personnel de la STIB, dont l'effectif est renforcé par des étudiants durant les deux mois d'été.

En temps normal, le nettoyage des bus est, lui aussi, géré en interne par des agents de la STIB. Il s'agit en grande partie d'agents ayant été déclarés inaptes par la médecine du travail, de façon temporaire ou définitive, et qui sont donc en réintégration. Un renfort d'étudiants est également organisé en juillet et août.

Depuis mars, les exigences d'assainissement à la suite de la crise sanitaire du Covid-19 et l'urgence avec laquelle ces nouvelles normes devaient être mises en œuvre ont nécessité le recours à des sociétés externes pour augmenter rapidement et substantiellement le nombre d'agents en charge du nettoyage, dans les dépôts mais aussi sur le réseau de tram et de bus.

Le nettoyage extérieur des métros est réalisé en interne. Le nettoyage intérieur des rames est confié à un sous-traitant. Le nettoyage des stations de métro et de prémétro est également assuré par un prestataire externe. Je vous invite à me poser une question écrite sur le nombre précis de temps plein et d'équivalents temps plein (ETP) que cela représente.

Une augmentation annuelle est également enregistrée au niveau des budgets consacrés au nettoyage du matériel roulant et des stations.

Pour ce qui est de l'organisation, le nettoyage des véhicules est effectué par les ouvriers de maintenance qui sont au nombre de 200, encadrement non compris. Ils assurent une fonction polyvalente, effectuant les lavages, les entretiens préventifs et les entretiens correctifs. Chacune de ces tâches représente environ un tiers de leur temps.

L'extérieur des trams est lavé à l'eau dans le "tram-wash".

Les compartiments voyageurs et postes de conduite sont nettoyés à l'intérieur, avec inspection des sièges et des plafonds. Un nettoyage du rétroviseur, du pare-brise et des gicleurs est aussi effectué.

L'organisation du nettoyage des bus a été complètement revue en 2019 à travers le projet de

*metrowash en om de zes maanden wordt ze nog grondiger schoongemaakt.*

*De schoonmaak van het interieur gebeurt door een extern bedrijf. Het onderhoudscontract omvat ook noodinterventies.*

*De stations worden dagelijks schoongemaakt. Eerst worden de vuilnisbakken leeggemaakt en wordt het rondslingerend afval verwijderd. Dan volgt de eigenlijke schoonmaak. Afhankelijk van de omvang van het station volgt dan nog een tweede, derde of zelfs een vierde ronde waarbij het rondslingerend afval verwijderd wordt, zodat het er de hele tijd netjes blijft uitzien.*

*De MIVB heeft haar schoonmaakdoelstellingen ten gevolge van de coronacrisis sterk verhoogd: er wordt vaker schoongemaakt met aangepast materiaal en volgens aangepaste methoden, de contactpunten worden vaker gereinigd en de stuurcabines gedesinfecteerd. Sinds maart zijn de schoonmaakteams dan ook aanzienlijk uitgebreid.*

*Schoonmakers mogen geen administratieve boetes uitdelen aan reizigers die voertuigen besmeuren. Dat mogen alleen de veiligheidsagenten van de MIVB.*

*Voor halten aan gemeentewegen neemt de MIVB zo nodig contact op met de gemeentelijke diensten. Voor halten langs gewestwegen wordt een online formulier van Net Brussel ingevuld.*

*Er is geen verdeelsleutel voor de budgetten. Elke wegbeheerder is verantwoordelijk voor de netheid van gevel tot gevel. De enige uitzondering zijn trambeddingen, die Net Brussel volgens een nieuwe overeenkomst schoongemaakt.*

*De overeenkomst tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Net Brussel is nog niet ondertekend omdat de vorige regering niet de nodige middelen heeft vrijgemaakt, maar we proberen dat zo snel mogelijk in orde te brengen.*

*- Het incident is gesloten.*

professionnalisation du nettoyage. L'objectif est d'améliorer la propreté des bus, d'abord pour les clients, mais aussi pour les chauffeurs. Tous les bus sont nettoyés chaque soir : évacuation des déchets et de la poussière, nettoyage des taches sur les sièges. Enfin, le bus passe dans le "bus-wash" tous les trois jours en moyenne, sauf au dépôt Marly, où il y passe tous les jours.

Depuis le lancement de ce projet, la propreté des bus s'est considérablement améliorée, comme le montrent les deux derniers baromètres de satisfaction. Depuis le début de la crise du Covid-19, des nettoyages quotidiens supplémentaires sont réalisés. L'accent est mis sur les postes de conduite des chauffeurs et les points de contacts des compartiments voyageurs.

Le métro dispose d'une brigade "aspect", constituée de cinq ETP et chargée de diverses tâches liées à l'entretien et au nettoyage des rames de métro. Cette brigade procède au nettoyage extérieur dans le "métro-wash" et au nettoyage des graffiti. Un lavage extérieur normal est réalisé toutes les trois semaines et un lavage extérieur à l'acide tous les six mois.

Le nettoyage intérieur des métros est sous-traité. Il comprend notamment le lavage du sol à l'eau effectué de nuit dans tous les métros aux dépôts Delta et Brel prévus pour l'exploitation ou pour la maintenance et de tous les métros garés sur réseau, ainsi que le nettoyage journalier aux terminus avec l'enlèvement des déchets et papiers. Des interventions urgentes sont également prévues dans le contrat de sous-traitance, en cas de salissures importantes.

Les stations sont nettoyées tous les jours de l'année. Une première opération baptisée "propreté d'apparence" consiste à vider les poubelles et enlever les déchets au sol. Ensuite, chaque station est nettoyée : bancs, sièges, rampes, automates de vente, portillons, etc. Après, en fonction de l'importance de la station, suivent une deuxième, troisième, voire une quatrième opération de propreté d'apparence.

L'apparition du Covid-19 a considérablement modifié le niveau d'exigence que la STIB s'est fixé pour le nettoyage des véhicules et des stations : nouvelles fréquences de nettoyage, méthodes et

matériel adaptés, points de contact nettoyés plus souvent, postes de conduite désinfectés.

Depuis le mois de mars, les équipes chargées du nettoyage ont donc été augmentées substantiellement. Je ne reviendrai pas ici en détail sur l'ensemble de ces mesures qui ont déjà été largement expliquées en réponse aux questions précédentes, mais nous investissons beaucoup dans ce domaine pour l'instant.

Sur la question des amendes, les agents d'entretien ne sont pas habilités à délivrer des amendes administratives à l'encontre des voyageurs qui ne respecteraient pas la propreté des véhicules. Cette compétence revient aux agents de sécurité de la STIB.

En ce qui concerne la coopération entre la STIB et les gestionnaires de voirie, pour les arrêts situés en voiries communales, la STIB prend contact avec les autorités communales compétentes, le cas échéant. Pour les arrêts situés en voiries régionales, un avis est envoyé via un formulaire en ligne "Allo Pro Net" de Bruxelles Propreté.

Il n'existe pas de clé de répartition budgétaire en tant que telle. Le principe est que chaque gestionnaire de voirie est responsable de la propreté sur l'ensemble de la voirie de façade à façade, arrêts ou sites propres compris.

La seule exception concerne les sites propres de tram en voirie communale, où la nouvelle convention avec Bruxelles Propreté prévoit que celle-ci en assure le nettoyage.

La convention entre la STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté n'est pas encore signée, bien qu'elle ait été approuvée par le gouvernement et les organes de gestion de la STIB, car le précédent gouvernement n'a pas prévu les crédits nécessaires pour honorer les termes de la convention.

Plusieurs réunions ont eu lieu et sont prévues pour discuter et signer cette convention. Les réunions ont lieu entre les cabinets concernés, la STIB et Bruxelles Propreté. Nous travaillons donc ensemble pour trouver une solution à court terme.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "de onmogelijkheid voor het gewest om de verdeling van taxicheques aan de gemeenten voort te zetten".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag door mevrouw Aurélie Czekalski voorgelezen.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *De taxicheques met een nominale waarde van vijf euro vormen een belangrijk instrument voor het beleid inzake sociale cohesie. Dankzij die cheques kunnen senioren en mensen met een beperking zich makkelijker verplaatsen.*

*Het gewest blijkt momenteel echter niet meer in staat om die cheques te verdelen. De directie Personenvervoer zou geen leverancier meer hebben die de cheques kan drukken en het ontbreken van een nieuw bestek zou de herbevoorrading blokkeren.*

*Waarom kan het gewest momenteel geen taxicheques verdelen onder de gemeenten? Hoelang is de bevoegde gewestelijke dienst al op de hoogte van die situatie?*

*Hebt u een inventaris opgemaakt van de gemeenten die zonder voorraad dreigen te vallen?*

*Welke maatregelen zijn genomen om de situatie op te lossen? Wanneer wordt het nieuwe bestek opgesteld en binnen welke termijn kunnen de gemeenten opnieuw worden bevoorrad?*

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE  
WOLF**

**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'incapacité de la Région à poursuivre la distribution des chèques-taxis aux communes".**

**Mme la présidente.**- En l'absence de l'auteur, la question orale est lue par Mme Aurélie Czekalski.

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Depuis plusieurs années, les chèques taxi d'une valeur faciale de cinq euros constituent un dispositif important dans la mise œuvre des politiques de cohésion sociale aux niveaux communal et régional, permettant notamment aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap de se déplacer plus aisément en Région bruxelloise.

Plusieurs communes recourent à ce service régional pour octroyer des chèques taxi aux publics bénéficiaires sur leur territoire. Le dispositif rencontre un franc succès. Or il semble que la Région ne soit actuellement plus en mesure d'assurer la distribution de ces chèques. En effet, la direction du transport des personnes ne disposerait plus de fournisseur pour l'impression des chèques et l'absence de nouveau cahier des charges aurait pour effet de bloquer le réapprovisionnement.

Cette situation, si elle perdure, risque de mettre à mal le travail réalisé sur le terrain par les services communaux, qui arrivent en rupture de stock alors qu'ils prennent en charge les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Ces usagers ont des difficultés non seulement à se déplacer, mais aussi à financer leurs déplacements.

Pourquoi la Région se trouve-t-elle aujourd'hui dans l'incapacité de distribuer les chèques taxi aux communes ? Depuis quand le service régional compétent est-il au courant de la situation ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik lees u het antwoord voor van de minister-president, die voor deze materie bevoegd is.*

*De aanbesteding voor het drukken en de verdeling van taxicheques liep af op 31 december 2019. Vorig jaar is een nieuwe aanbestedingsprocedure gestart, maar geen enkele inschrijver heeft zich gemeld. De vorige inschrijver, Edenred, wilde het avontuur niet voortzetten, omdat hij zijn diensten volledig richt op elektronische cheques.*

*Hoewel het bedrag van de aanbesteding zelf niet heel hoog is, zijn de bedragen verbonden aan de nominale waarde van de taxicheques die de dienstverlener tijdens de aanbesteding bezit, wel heel hoog. De dienstverlener mag die bedragen ongeveer twee jaar in zijn bezit houden. Daarom komen alleen financieel gezonde bedrijven met een solide ervaring in aanmerking.*

*Het mechanisme is als volgt: het gewest beheert de aanbesteding en de subsidies. De gemeenten kopen hun taxicheques bij de dienstverlener en verdelen ze aan de begunstigden. Zij geven ze uit aan taxi's. Vervolgens dienen de taxichauffeurs ze opnieuw in bij de dienstverlener, die hen uitbetaalt. Het gewest vraagt regelmatig statistieken op bij de dienstverlener om het gebruik ervan na te gaan en de subsidies voor de gemeenten te beheren.*

*We willen met papier blijven werken, omdat een elektronische formule te veel zou kosten en voor meer administratieve rompslomp zou zorgen. Het doelpubliek is immers vaak al wat ouder of heeft een beperking. Een elektronische oplossing brengt kosten mee voor de productie van kaarten voor de gebruikers en kaartlezers voor de taxichauffeurs.*

*Om al die redenen zal het gewest proberen om een nieuwe aanbestedingsprocedure te organiseren met minder strenge voorwaarden inzake*

Avez-vous dressé l'inventaire des communes qui risquent de se retrouver en rupture de stock d'ici la prochaine distribution ?

Quelles sont les mesures prises pour débloquer la situation ? Quand le nouveau cahier des charges sera-t-il établi, et dans quel délai les communes pourront-elles être réapprovisionnées ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cette compétence relevant du ministre-président, je vais vous lire la réponse qu'il m'a transmise.

Le marché portant sur la création, l'impression et la distribution de chèques taxi à valeur universelle sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est venu à échéance le 31 décembre 2019. Un marché a dès lors été relancé l'année dernière, mais aucun soumissionnaire ne s'est manifesté. Le précédent prestataire de services, Edenred, ne souhaitait pas poursuivre l'aventure, car il a réorienté ses services vers le 100 % électronique. Le marché a été rédigé de manière à ce que des entreprises d'expérience, avec une situation financière saine, puissent postuler.

En effet, si le marché en lui-même n'est pas très onéreux, les montants liés à la valeur faciale des chèques taxi détenus pendant le marché par le prestataire de services sont, quant à eux, très importants. Ces montants pouvant être détenus près de deux ans par le prestataire de services, il ne faudrait pas que la société tombe en faillite et parte avec la valeur faciale des chèques.

Pour rappel, le mécanisme est le suivant : la Région gère le marché et les subsides accordés aux communes. Les communes achètent leurs chèques taxi auprès du prestataire de services et les distribuent aux bénéficiaires. Les bénéficiaires les dépensent dans les taxis. Ensuite, les chauffeurs de taxi les remettent au prestataire de services pour se les faire rembourser. La Région demande régulièrement des statistiques au prestataire pour établir le taux d'utilisation des chèques taxi et gérer les subsides accordés aux communes. Le marché doit donc être centralisé auprès de la Région afin d'éviter tout abus.

Nous souhaitons le maintien d'une formule papier parce qu'une formule électronique engagerait beaucoup de frais et causerait des tracasseries.



*markttoegang. Die voorwaarden worden momenteel bestudeerd, want ze kunnen een grote financiële impact hebben in geval van faillissement van de dienstverlener.*

*Elke gemeente bestelt de door haar gewenste hoeveelheid bij de dienstverlener. Sommige gemeenten kopen alleen cheques voor het subsidiebedrag. Andere gemeenten kopen ook nog taxicheques uit eigen middelen bij een andere dienstverlener. Daardoor kunnen ze zelf kiezen of ze het systeem uitbreiden naar andere doelgroepen dan degene die het gewest beoogt.*

*Het gewest zoekt nog naar andere oplossingen. De nieuwe aanbesteding is voor heel binnenkort.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Het gaat om een belangrijke dienst voor de burgers, senioren en personen met beperkte mobiliteit. We moeten die dienst dus in stand houden.*

supplémentaires. En effet, le public bénéficiaire est souvent plus âgé ou porteur d'un handicap. Une solution électronique entraînerait des frais de production de cartes qui risqueraient d'être perdues par les bénéficiaires, comme c'est d'ailleurs déjà souvent le cas avec les chèques papier. De plus, les chauffeurs devraient s'équiper de lecteurs de carte, avec un abonnement au prestataire. Celui-ci serait soit aux frais du chauffeur et, de ce fait, beaucoup ne prendraient pas l'abonnement, soit il serait pris en charge par la Région, ce qui entraînerait un surcoût pour des chèques dont il faut savoir que certains chauffeurs n'en reçoivent qu'un ou deux par an.

Pour toutes ces raisons, la Région tentera de relancer un marché pour des chèques papier en diminuant ses exigences au niveau des conditions d'accès au marché. Ces conditions sont à l'étude, car elles peuvent avoir une incidence financière importante en cas de faillite du prestataire, surtout en cette période difficile. Le but serait d'élargir l'accès à des prestataires tels que des imprimeurs avec comptable ou à des centrales de taxis.

Chaque commune commande la quantité qu'elle veut auprès du prestataire. Au-delà du subsidie, certaines communes achètent des chèques taxi sur fonds propres auprès d'un autre prestataire. Elles peuvent dès lors élargir le système au public qu'elle souhaite sans dépendre des règles de la Région. C'est un choix de la commune.

Certaines communes commandent uniquement pour le montant subsidié, tandis que d'autres ont une politique plus généreuse et en commandent un certain nombre sur fonds propres. La Région ne s'occupe pas des quantités commandées par les communes. Celles-ci doivent seulement justifier les montants commandés dans le cadre du subsidie.

La Région n'a cessé de chercher d'autres solutions. Le nouveau marché sera lancé très prochainement.

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je ne manquerai pas de transmettre vos réponses à M. De Wolf.

Il s'agit d'un service important rendu aux citoyens, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite. Il faut donc veiller à le maintenir.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JULIEN UYTTENDAELE**

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

**EN AAN DE HEER ALAIN MARON,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,  
LEEFMILIEU, ENERGIE EN  
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "het gebruik van sondes voor de  
besproeiing van het bomenerfgoed".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*-  
*Tijdens de commissie voor het Leefmilieu en de  
Energie van 19 februari 2020 heb ik de heer Maron  
vragen gesteld over het bomenplan en het beleid  
voor de vergroening van het gewest. Hij verzekerde  
me dat maatregelen om de groenmassa te  
verhogen, in het bijzonder in de centrale wijken die  
het meest te lijden hebben onder hittegolven, deel  
zullen uitmaken van het bomenplan en dat ze ook  
moeten overeenstemmen met het Natuurplan, dat  
momenteel geëvalueerd wordt.*

*Ondertussen worden er al maatregelen genomen  
om het bomenbestand beter in kaart te brengen en  
te beschermen. Zo laat Leefmilieu Brussel een  
informatie-tool uitwerken om het bomenbestand te  
beheren. Het budget daarvoor bedraagt voorlopig  
285.000 euro. Als de tool getest is, kan Leefmilieu  
Brussel die ook ter beschikking stellen van andere  
overheden.*

*Blijkbaar bestaat er bij Brussel Mobiliteit echter al  
een cartografisch beheersysteem met geo-*

Mon collègue reviendra certainement vers vous ou  
M. Vervoort à propos du suivi et de l'exécution de  
ce marché public.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN  
UYTTENDAELE**

**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,**

**ET À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE  
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE  
ET DE LA DÉMOCRATIE  
PARTICIPATIVE,**

**concernant "l'utilisation de sondes dans la  
gestion de l'arrosage du patrimoine  
arboré".**

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Lors de la  
commission de l'environnement du 19 février 2020,  
j'interrogeais M. Maron sur le plan canopée et plus  
largement sur la politique de végétalisation de la  
Région. Il m'avait assuré que des mesures pour  
augmenter la masse végétale, en particulier dans les  
zones centrales qui souffrent de la chaleur lors des  
canicules, feront partie de cette stratégie et qu'elles  
devront également s'articuler avec le plan nature,  
qui fait actuellement l'objet d'une évaluation.

Avant de voir l'aboutissement de cette stratégie,  
une série de mesures en cours sont destinées à  
mieux connaître et protéger le patrimoine arboré  
existant. Bruxelles Environnement prévoit de se  
doter d'un outil informatique et cartographique  
pour la gestion de son patrimoine arboré. Un budget  
prévisionnel de 285.000 euros a été attribué à cette  
fin. Une fois testé et validé, cet outil pourra être mis  
à la disposition des autres pouvoirs publics qui le  
souhaitent.

*lokalisatie om de kenmerken en de toestand van elk van de 32.000 bomen langs de gewestwegen en in de openbare ruimte op te volgen.*

*Heeft minister Maron kennisgenomen van de tool van Brussel Mobiliteit? Is een vergelijkende studie gemaakt met het bedrag van 285.000 euro dat toegekend is aan Leefmilieu Brussel?*

*Brussel Mobiliteit plant jaarlijks honderden bomen langs de gewestwegen. Worden die jonge bomen systematisch opgenomen in dit cartografische systeem?*

*Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit werken momenteel samen om de technische clausules van de bestekken voor de aanbestedingen voor het bomenbeheer te herzien.*

*Heeft die herziening ook betrekking op de besproeiing van de bomen en het gebruik van tensiometrische sondes? Zulke online sondes meten de waterbehoefte van de bomen en sturen de gegevens door naar een applicatie van de administratie op basis waarvan die de sproeibeurten kan inplannen.*

*Momenteel wordt die technologie gebruikt voor ongeveer 560 jonge bomen. Brussel Mobiliteit besteedt die opdracht uit aan een privébedrijf.*

*De besproeiing behoort evenwel ook tot het takenpakket van de groenmedewerkers die Leefmilieu Brussel heeft aangeworven. Welk deel van die taak wordt precies uitbesteed aan een privéonderneming? Is het wel noodzakelijk om een privébedrijf in te schakelen? Wat is de aard, de termijn en het bedrag van die uitbestedings-overeenkomst?*

Or, il semble qu'il existe déjà un système de gestion cartographique géolocalisé, qui permet à Bruxelles Mobilité de connaître les caractéristiques et l'état de chaque arbre sur les 32.000 que comptent les routes et espaces publics régionaux. Visiblement, cet outil a été testé et approuvé par Bruxelles Mobilité.

Le ministre Maron a-t-il pris connaissance de la méthodologie et du système utilisés ? Une étude comparative a-t-elle été établie avec le budget prévisionnel de 285.000 euros dont s'est dotée Bruxelles Environnement ?

Bruxelles Mobilité plante chaque année plusieurs centaines d'arbres le long des voiries régionales. Ces jeunes arbres sont arrosés régulièrement les trois premières années. Sont-ils systématiquement répertoriés et intégrés dans ce fameux système cartographique dès leur plantation ?

Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité collaborent actuellement pour réviser les clauses techniques des cahiers des charges des marchés de gestion des arbres en voirie, notamment pour mieux intégrer des mesures phytosanitaires, comme le sort réservé aux feuilles d'arbres malades.

L'arrosage des arbres et l'utilisation de sondes tensiométriques sont-ils également prévus dans cette révision ? Les sondes tensiométriques connectées suivent l'efficacité des arrosages en mesurant la demande en eau des arbres, en fonction du climat et de leur physiologie, ainsi que la quantité d'eau disponible dans le sol. Elles envoient les données sur une application, qui permet à l'administration de contrôler régulièrement les plantations, détermine des alertes et, en fonction de celles-ci, planifie les arrosages.

Pour le moment, environ 560 jeunes pousses bénéficient de cette technologie que Bruxelles Mobilité sous-traite à une entreprise privée. "Dès que je reçois un mail, je sais que les arbres d'une certaine zone ont besoin d'être arrosés et je me mets en route", explique l'un des préposés à l'arrosage. C'est assez efficace !

Il semble toutefois que l'arrosage fasse partie des attributions de préposés jardiniers recrutés par Bruxelles Environnement. Dès lors, quelle partie de cette tâche est-elle sous-traitée à une entreprise

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel gebruikt een databank met gps-gegevens en een omschrijving van de toestand van de bomen. Die werkwijze maakt het mogelijk om snel vaststellingen te doen en plannen op langere termijn uit te werken.*

*Brussel Mobiliteit lokaliseert en onderzoekt de bomen die het beheert. Die gegevens worden opgenomen in een geografisch IT-systeem. Die geolokalisatie alsook bepaalde gegevens van de bomen, zoals de soort en de afmetingen, zijn ook beschikbaar op de website Mobigis.*

*Via een opdrachtnemer, die is aangewezen na een openbare aanbesteding, werkt Brussel Mobiliteit een webapplicatie uit die nog een stap verder gaat.*

*De administratie zal die applicatie gebruiken om:*

- een inventaris op te maken van de toestand van elke boom;*
- de onderhoudswerkzaamheden te beheren;*
- toezicht te houden op de werkzaamheden.*

*In de toekomst zullen ook andere gegevens worden verwerkt, zoals gegevens over de grasperken en plantenbakken.*

*Wat de vergelijkende studie en het budget betreft, hadden Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de gemeenten met de hulp van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) een voorontwerp opgezet om de gegevens over de bomen te bundelen. Dat ontwerp werd echter niet afgewerkt wegens een personeelwissel bij de IT-dienst van Leefmilieu Brussel. We onderzoeken momenteel de mogelijkheden om het nieuw leven in te blazen.*

*De technische diensten voor het beheer van de bomen van Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben regelmatig contact met elkaar, onder*

privée ? Cet appel au secteur privé est-il indispensable ? Quels sont la nature, la durée et le montant de ce contrat ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne la connaissance de la méthodologie, Bruxelles Environnement utilise depuis plusieurs années une base de données géolocalisées des arbres situés sur les espaces gérés par la division des espaces verts. Cette base de données contient, à titre informatif, un diagnostic de ces arbres (dimension, maladie, âge, etc.). Cette manière de fonctionner permet de dresser des constats rapides et de travailler à plus long terme, notamment sur des plans de gestion de massifs arborés.

De son côté, Bruxelles Mobilité géolocalise et expertise les arbres qu'elle gère en voirie depuis plus de vingt ans. Ces données sont intégrées dans un système d'information géographique destiné à la cellule plantations de Bruxelles Mobilité. Cette géolocalisation et certaines données des arbres (essence, dimensions, aspect esthétique) sont également consultables depuis plusieurs années sur le site web de Mobigis.

Par ailleurs, par l'intermédiaire d'un contractant désigné par marché public, Bruxelles Mobilité élabore depuis trois ans une application web allant plus loin qu'une simple visualisation des données existantes depuis un ordinateur de bureau.

Les nouveaux objectifs sont les suivants :

- inventaire des événements relatifs à chaque arbre : un opérateur habilité pourra encoder sur le terrain toute observation ou intervention le concernant (taille de branches, abattage, vandalisme, etc.) ;
- gestion des travaux d'entretien : à la suite d'une commande de l'administration pour des travaux d'entretien, l'entrepreneur désigné pourra désigner sur site les arbres concernés et encoder les travaux effectués ;
- contrôle des travaux par l'administration : les contrôleurs de l'administration pourront surveiller la bonne réalisation des travaux.

*andere over de uitwerking van een gemeenschappelijke webapplicatie.*

*Leefmilieu Brussel heeft een samenwerking opgezet met Brussel Mobiliteit om infrarood- en lidarluchtfoto's aan te kopen via de aankoopcentrale van het CIBG. Daardoor zullen de kosten voor teledetectie aanzienlijk verminderen, maar voor een optimaal beheer blijft een inventaris van elke afzonderlijke boom noodzakelijk.*

*De plattegrond van de geplante bomen zal een feit zijn in 2021 in het kader van de nieuwe aanbesteding van Brussel Mobiliteit. Tot dusver werd jaarlijks een derde van die bomen opgenomen in de geüpdatete inventaris.*

*De plattegrond van het bomenbestand dat Leefmilieu Brussel beheert, wordt ad hoc bijgewerkt. Voor een permanente bijwerking is meer personeel nodig.*

*De besproeiingen zijn altijd opgenomen in de bestekken van Brussel Mobiliteit en de tensiometrische sondes sinds 2017. Dat systeem wordt voortgezet, maar het zou te duur zijn om de sondes te gebruiken voor alle 70.000 bomen die Leefmilieu Brussel beheert. De twee eerste jaren na de aanplanting wordt er gesproeid. Daarna wordt dat niet meer nodig geacht voor bomen in groene ruimten. De medewerkers van de groendienst controleren de toestand van de bomen.*

*Brussel Mobiliteit heeft geen personeel om de aanplantingen uit te voeren of te onderhouden en vertrouwt die taken volledig toe aan bedrijven via een openbare aanbesteding.*

*Die aanbesteding voor 1.900.000 euro per jaar wordt gegund voor een periode van maximaal vier jaar en bevat honderden posten, waarvan de besproeiingen en de sondes slechts een klein deel zijn.*

D'autres données relatives à la gestion des plantations seront également intégrées dans le futur (massifs arbustifs, pelouses, jardinières...).

Au sujet de l'étude comparative et du budget, un avant-projet de mutualisation des données des arbres avait été entrepris par les administrations régionales (Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité) et les communes, avec l'aide du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB). Pour des raisons de changement de personnel au sein du service informatique de Bruxelles Environnement, ce projet n'a pas été mené plus loin. Nous examinons aujourd'hui les possibilités de le réactiver.

Les services techniques de gestion des arbres de Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont des contacts réguliers, entre autres sur l'élaboration d'une application web commune.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement a entamé une collaboration avec Bruxelles Mobilité pour l'acquisition récurrente de photographies aériennes infrarouges et de type lidar en passant par la centrale d'achat du CIRB. Cette collaboration permettra une réduction sensible des coûts de télédétection. Toutefois, si ces images permettent une analyse globale de la couverture végétale et de la situation phytosanitaire, un inventaire arbre par arbre reste nécessaire pour une gestion optimale.

La cartographie des arbres plantés sera une réalité dès 2021, en application du nouveau marché de Bruxelles Mobilité sur l'inventaire des arbres. Jusqu'à présent, les nouveaux arbres étaient intégrés dans le système à raison d'un tiers par an, lors de la mise à jour pour la voirie en question.

Pour le patrimoine arboré géré par Bruxelles Environnement, la cartographie est mise à jour de façon ponctuelle. Plus de personnel de terrain serait nécessaire pour effectuer une mise à jour constante de la base de données phytosanitaires et des arbres morts ou abattus.

Les arrosages ont toujours été prévus dans les cahiers des charges de Bruxelles Mobilité. Les sondes tensiométriques le sont depuis 2017. Ce système sera perpétué. Toutefois, il serait trop coûteux de l'appliquer aux 70.000 arbres gérés par Bruxelles Environnement. Un arrosage est assuré

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *De bomen lijken niet op een zeer gecoördineerde wijze te worden beheerd. Een boom moet worden besproeid, of het nu door Leefmilieu Brussel of Brussel Mobiliteit is. We hebben twee cartografische systemen met elk andere functies. Eén enkel systeem was beter en goedkoper geweest.*

*Ik hoop dat u een oplossing vindt, want het heeft geen zin om twee verschillende systemen op te zetten voor eenzelfde opdracht.*

*Ik heb niet begrepen waarom die opdracht wordt uitbesteed.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ten eerste, om over het nodige personeel te beschikken en ten tweede wegens de expertise.*

*- Het incident is gesloten.*

pendant les deux premières années après la plantation ; ensuite, en espace vert, l'arbre est censé puiser lui-même l'eau nécessaire dans le sol. Les jardiniers supervisent visuellement l'état des arbres et observent d'ailleurs des étés de plus en plus secs.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'agents pour réaliser ou entretenir des plantations et confie l'intégralité de ces missions à des entreprises par des marchés publics. Le marché public relatif à la plantation des arbres et leur entretien en période de garantie est un marché stock ou à la commande.

Ce marché et ses reconductions sont conclus pour une durée maximale de quatre ans, conformément à la loi sur les marchés publics. Il comprend des centaines de postes, dont l'arrosage et les sondes tensiométriques ne constituent qu'une petite partie. Le marché s'élève à 1.900.000 euros par an.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- La gestion des arbres n'a pas l'air très coordonnée. Un arbre a besoin d'être arrosé, que ce soit par Bruxelles Environnement ou par Bruxelles Mobilité. Nous avons deux systèmes cartographiques avec chacun une fonctionnalité différente. Il aurait été plus pertinent de créer un système unique, qui aurait coûté moins cher.

La raison pour laquelle nous avons deux systèmes est que quelques personnes sont parties du service informatique et que cela ne permet pas d'unifier les systèmes. Cela me semble surprenant et ne garantit pas une gestion harmonieuse du patrimoine arboré bruxellois. J'espère que vous trouverez une solution, car cela n'a pas de sens de créer deux systèmes différents chargés du même type de mission.

Quant à la privatisation, je n'ai pas compris pourquoi cette mission, qui est pourtant régulière, était sous-traitée.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- D'une part, pour avoir le personnel nécessaire et, de l'autre, pour bénéficier d'une expertise.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
LEILA AGIC**

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

**betreffende "de fietsongevallen".**

**Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).*- Bij 83% van de fietsongevallen is geen motorvoertuig betrokken en bij de meeste ook geen tweede fietser. Dat blijkt uit onderzoek van de Vrije Universiteit Brussel (VUB), Universiteit Gent, Universiteit Utrecht en de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

*Als fietsers vallen of ergens tegenaan rijden, is dat meestal te wijten aan slecht onderhouden infrastructuur en oneffen fietspaden.*

*Paaltjes zijn uiterst gevaarlijk. Vaak staan ze pal op een fietspad om auto's tegen te houden, maar een botsing met een paaltje met 15 of zelfs 20 km/u heeft even zware gevolgen als een frontale botsing tegen een muur. Om het aantal ongevallen te verminderen, moet er dus gewerkt worden aan de fietsinfrastructuur.*

*Er wordt sterk ingezet de aanleg van nieuwe fietspaden, maar hoe vaak worden bestaande gewestelijke fietsroutes (GFR) gecontroleerd en hersteld? Welk budget wordt daarvoor uitgetrokken? Vallen alle types fietspaden die in de Wegcode staan daaronder?*

*Voorts heeft micromobiliteit steeds meer succes. Voor kleine wielen is een wegdek van hoge kwaliteit nodig. Zijn er normen aangenomen die vaststellen in hoeverre een fietspad beschadigd is en voorschrijven wanneer herstel noodzakelijk is?*

*Brussel Mobiliteit heeft gietijzeren paaltjes geplaatst op het nieuwe fietsnetwerk van de Kleine Ring. Zullen er nog meer van die paaltjes geplaatst worden? Waren flexibele paaltjes geen oplossing?*

**QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

**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 "les accidents à vélo".**

**Mme Leila Agic (PS).**- Le jeudi 11 juin est parue une étude sur les accidents de vélo réalisée par la Vrije Universiteit Brussel (VUB) et l'université de Gand, en collaboration avec l'université d'Utrecht et la fondation néerlandaise de recherche sur la sécurité routière. Cette étude met en exergue que 83 % des accidents de vélo n'impliquent pas de véhicule motorisé. Par ailleurs, la majorité des accidents n'implique pas d'autre cycliste.

Dès lors, quelles sont les raisons de ces accidents ? L'étude révèle que la plupart des chutes ou collisions avec un obstacle à vélo sont causées par le manque d'entretien des infrastructures et des pistes cyclables non planes, autrement dit par des potelets, des trous et des bordures.

Le professeur de Geus, responsable de l'étude, a précisé que les potelets étaient extrêmement dangereux et se trouvaient souvent au milieu d'une piste cyclable, dans le but d'arrêter les voitures. Néanmoins, une collision avec un potelet à 15 voire 20 km/h a souvent des conséquences catastrophiques comparables à une collision frontale avec un mur. Il est donc essentiel d'entretenir et d'aménager les infrastructures destinées aux cyclistes afin de réduire le nombre d'accidents.

Alors que la création de nouvelles pistes cyclables est un enjeu majeur, le bon état des pistes existantes ne l'est pas moins. Le réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR) fait-il l'objet d'un contrôle récurrent, et un budget est-il alloué à sa remise en état ? Dans l'affirmative, quels sont la fréquence dudit contrôle et les moyens utilisés ? Tous les types de pistes reconnus ou suggérés par le Code de la route sont-ils visés ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De lopende inspectie van de van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur zal minstens twee jaar duren. Er is één budget voor de renovatie van fietspaden en voetpaden en een ander budget voor paaltjes, verkeersborden en dergelijke.*

*Er ligt nog geen inspectiecyclus voor fietspaden vast. Het is moeilijk om budget dat specifiek voor fietspaden bestemd is, uit de globale budgetten te halen. Fietspaden op de rijbaan worden namelijk tegelijkertijd met die rijbaan geïnspecteerd en onderhouden. De gewestelijke fietsroutes (GFR) liggen bovendien deels op wegen waarvoor de gemeenten bevoegd zijn.*

*Het plan Good Move past gedeeltelijk in de GFR-visie van vroeger. Tussen nu en 2030 willen we ervoor zorgen we dat het hele gewest toegankelijk is met de fiets. De GFR's werden aanvankelijk aangelegd als alternatief voor wegen voor autoverkeer. Nu willen we structurerende fietsnetwerken aanleggen: plus, comfort en wijk. De meeste GFR's van weleer zijn opgenomen in de fietsnetwerken plus en comfort.*

*Op een verkeersader zoals de Keizer Karellaan wordt het verschil duidelijk. De GFR's zijn parallelle routes en dus een pak langer, terwijl Good Move de fietser zijn plaats gunt op de hoofdas, die geen omwegen maakt.*

*Na een audit in 2013 met een fiets die uitgerust was met meetapparatuur is een kadaster opgesteld waarin elk fietspad een score van nul tot tien kreeg. We beslisten om ons voornamelijk toe te leggen op fietspaden die lager scoren dan vijf. Hopelijk wijst*

Compte tenu de l'explosion de la micromobilité, la taille réduite des roues appelle une haute qualité des revêtements cyclables. Des normes ont-elles été adoptées pour définir un degré de dégradation appelant une intervention de rénovation ?

Qu'en est-il de l'équipement des voiries équipées de potelets, principale cause d'accidents de vélo ? Bruxelles Mobilité a placé des potelets en fonte sur l'ensemble du nouveau réseau cyclable de la Petite ceinture. Ce type d'équipement est-il amené à se multiplier ? D'autres équipements plus souples ne pourraient-ils pas être envisagés ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous réalisons une inspection du réseau de pistes cyclables hors voirie qui durera au moins deux ans. Les remises en état du revêtement sont effectuées sur le même budget que les remises en état des trottoirs. Les remises en état des autres équipements - panneaux, potelets... - sont financées sur les budgets inscrits pour ces équipements. Nous n'avons pas encore défini de cycle d'inspection pour les pistes cyclables. Il est difficile d'extraire des budgets globaux les budgets alloués spécifiquement aux pistes cyclables, car les pistes cyclables en voirie sont entretenues et inspectées en même temps que ces voiries. Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) comprennent des tronçons réalisés sur des voiries communales, dont l'inspection relève du gestionnaire communal.

Il est également à noter que le plan Good Move s'inscrit en partie dans la vision des ICR de l'époque. Nous travaillons à la spécialisation des voiries. Pour le vélo, cela signifie que nous voulons rendre Bruxelles totalement cyclable d'ici à 2030. Là où les ICR étaient plutôt construits comme une solution alternative aux voiries automobiles, nous travaillons également sur les réseaux structurants vélo plus (qui correspond plus au moins au RER vélo), vélo confort et vélo quartier. La plupart des voiries ICR de l'époque sont incluses dans les réseaux plus et confort.

La différence est tangible, par exemple sur un axe structurant comme l'avenue Charles-Quint. Les ICR sont des routes parallèles qui guident, de facto, les cyclistes sur un parcours beaucoup plus long. Le nouveau réseau du plan Good Move tient plutôt à



*een tweede audit op verbetering met een gemiddelde score boven de zeven en geen scores meer onder de vijf.*

*Voorts zijn er markerings- en minimum-afstandsnormen voor paaltjes. Helaas worden fietspaden soms tot wegen of parkeerplaatsen als er geen paaltjes staan.*

*Paaltjes moeten voertuigen van de fietspaden weren, maar tegelijkertijd moet sneeuwruimen mogelijk blijven. Flexibele palen zijn helaas onmogelijk op de Kleine Ring door het gebrek aan respect en vandalisme van sommige weggebruikers. We zorgen er momenteel voor dat de gietijzeren paaltjes beter zichtbaar zijn voor fietsers.*

*De komende jaren willen we inzetten op bewustmaking en naleving van de wet. Er zijn mensen die denken dat ze overal mogen parkeren. Die mentaliteit moet anders.*

*Het onderzoek waarnaar u verwees, wees ook uit dat hoe ernstiger het fietsongeval, hoe groter de kans dat er een auto bij betrokken is. De paaltjes zijn dan ook noodzakelijk om de fietsers te beschermen tegen de auto's. Auto's nemen enorm veel plaats in, waardoor fietsinfrastructuur zonder obstakels onmogelijk is.*

donner aux cyclistes la place qui leur revient sur l'axe principal, qui va tout droit.

S'agissant des revêtements et des potelets, après l'audit réalisé avec un vélo de mesure en 2013, un cadastre de l'état de toutes les pistes cyclables a été dressé, avec un score de zéro à dix. Nous avons alors décidé de nous occuper de toutes les pistes cyclables au score inférieur à cinq qui n'étaient pas reprises dans un projet de réaménagement. Cet audit est à refaire dans le but évident de tendre vers un score moyen plus élevé, de préférence au-dessus de sept sur dix - le score d'un asphalte bien posé est de neuf sur dix -, mais également de ne plus enregistrer de scores trop faibles, inférieurs à cinq.

Pour le placement de potelets, afin de limiter le plus possible les accidents, il existe un plan avec des normes, indiquant les marquages et les distances minimales. Malheureusement, il reste nécessaire d'en placer. À défaut, certaines pistes cyclables se transforment en axes routiers ou en simples places de parking. J'aimerais que les potelets ne soient plus nécessaires, car ils peuvent présenter un risque, mais les études ont montré leur utilité.

Les potelets ont pour but de protéger les cyclistes en évitant l'utilisation de la piste cyclable par des véhicules, tout en permettant le déneigement. Concernant les potelets en fonte de la Petite ceinture, vu le manque de respect des usagers et le vandalisme constaté, des potelets souples n'auraient pas été utiles. Le choix s'est porté sur des potelets plus résistants. Nous travaillons actuellement à les rendre plus visibles et mieux signalés pour améliorer la sécurité des cyclistes.

Dans les années à venir, nous voulons aussi nous concentrer sur la sensibilisation et le respect de la loi, parce que la mentalité selon laquelle on peut stationner n'importe où doit vraiment changer.

Comme l'a indiqué lui-même le chercheur principal de l'étude, le professeur de Geus de la Vrije Universiteit Brussel (VUB), plus l'accident est grave, plus il y a de risques qu'une voiture soit impliquée. Comme je l'ai déjà indiqué, les potelets sont placés pour protéger les cyclistes du stationnement sauvage et de la circulation interdite. C'est parce que la voiture occupe tellement d'espace qu'il est impossible de construire des infrastructures cyclables exemptes d'obstacles. C'est donc

**Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans)*.- *Het onveiligheidsgevoel houdt veel mensen tegen. Vooral vrouwen nemen de fiets zelden in Brussel.*

*Het kadaster van 2013 is aan vernieuwing toe. In vergelijking met voetpaden is het lastiger om specifiek aan fietspaden te werken. Fietspaden raken echter sneller beschadigd, wat zwaardere gevolgen kan hebben dan schade aan voetpaden. Daarom vereisen fietspaden gerichte maatregelen.*

*Paaltjes zijn helaas nog nodig, maar we moeten openstaan voor innovatieve alternatieven.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende "de vertraming van lijn 95".**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans)*.- *De voorbije jaren zijn er grote investeringen in de tram gebeurd en gepland. Tramlijnen met een eigen bedding zijn een toekomstgerichte oplossing, want reizigers verwachten van het openbaar vervoer dat het snel en efficiënt is.*

l'utilisation des voitures et l'espace énorme qu'elles requièrent qui doivent être réduits.

**Mme Leila Agic (PS)**.- Je pense en effet que le sentiment d'insécurité reste un grand frein pour bon nombre de personnes, notamment pour les femmes, qui restent sous-représentées parmi les cyclistes bruxellois. Je pense qu'il est donc important de rendre nos pistes cyclables plus sûres.

Vous parlez d'un cadastre de 2013. Cela fait sept ans, il serait temps de le renouveler. Je conçois qu'il est difficile de travailler de manière spécifique sur les pistes cyclables, comme on le fait avec les trottoirs et autres, mais elles se dégradent plus rapidement, ce qui peut avoir des conséquences plus graves que lorsqu'il s'agit des trottoirs. Les pistes cyclables mériteraient donc des mesures spécifiques.

Il est évident que les potelets sont malheureusement souvent nécessaires, mais nous pourrions être ouverts à d'autres solutions innovantes. Nous resterons attentifs à l'état de nos pistes cyclables dans les années à venir et nous comptons sur vous pour y veiller plus régulièrement.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

**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 tramification de la ligne 95".**

**Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Les investissements dans le tram par la STIB sont légion ces dernières années. De nombreux projets sont lancés et d'autres arrivent à leur terme : la ligne 9, la ligne 8, la connexion tram prévue vers Neder-Over-Heembeek, ainsi qu'une nouvelle ligne reliant la gare du Nord à Tour & Taxis et Bockstael.

*Wanneer wordt lijn 95 tot tramlijn omgevormd? Volgens de algemene beleidsverklaring zou tramlijn 95 tegen 2025 het station Brussel-Centraal met Usquare moeten verbinden.*

*Ik krijg echter de indruk dat de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek en de lijn tussen het station Brussel-Noord en Thurn & Taxis voorrang krijgen, terwijl de MIVB haar investeringen in het zuiden van Brussel terugschroeft.*

*Staat tramlijn 95 on hold of valt er vooruitgang te melden? Is er al overleg met de betrokken gemeenten geweest? Wat heeft dat opgeleverd?*

*Staat het project op de agenda van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC)? Zijn er al overlegmomenten met omwonenden en winkeliers georganiseerd?*

*Is er al een vergunning aangevraagd? Hoe ziet het project eruit? Volgt de geplande tramlijn het traject van de huidige buslijn? Komen er nieuwe trajecten? Rijdt de tram het volledige traject in eigen bedding? Welke gevolgen heeft dat voor de openbare ruimte en de parkeergelegenheid?*

*Hoeveel kosten de werken en hoelang zullen ze duren? Hoe communiceert de MIVB over het project? Welke voor- en nadelen heeft de omvorming van bus- tot tramlijn?*

*Waarom geeft de MIVB de voorkeur aan de aanleg van trams in het noorden van Brussel?*

La multiplication des lignes de tram en site propre est une solution d'avenir, car elle garantit la vitesse commerciale. Ce que les usagers attendent de leurs transports en commun, c'est qu'ils arrivent rapidement et les conduisent tout aussi rapidement à leur destination.

Cependant, qu'en est-il de la tramification de la ligne 95 ? Dans la déclaration de politique générale, le gouvernement bruxellois confirme la mise en service de nouvelles lignes de tram d'ici 2025, comme la tramification de lignes de bus structurantes, dont la ligne 95, afin de connecter en priorité la gare Centrale avec le nouveau site Usquare.

Cependant, il semblerait que le tram vers Neder-Over-Heembeek ainsi que la ligne reliant la gare du Nord à Tour & Taxis, au nord de Bruxelles, soient privilégiés. Le sud de Bruxelles est quant à lui abandonné, la STIB y réduisant ses investissements.

Où en est le projet de tramification de la ligne 95 ? Est-il en pause ou y a-t-il des avancées ? Des concertations ont-elles déjà eu lieu avec les communes concernées ? Si oui, quelles en sont les premières conclusions ? Si non, quand sont-elles prévues ?

Ce projet a-t-il été mis à l'ordre du jour de la Commission régionale de la mobilité (CRM) ? Des réunions de participation pour les habitants et commerçants affectés par le tracé du tram ont-elles déjà eu lieu ? Est-ce prévu ? Si oui, quand ?

Quand la demande de permis sera-t-elle déposée ? Quels sont les détails de ce projet ? Le tram suivra-t-il le même cheminement que le bus actuellement ? De nouveaux tronçons seront-ils planifiés ? L'ensemble du parcours sera-t-il en site propre ? Si oui, avec quelles conséquences pour l'espace public et le stationnement ?

Quel sont le coût et la durée d'un tel chantier ? Quelles seront les communications déployées par la STIB ? Quels sont les avantages et inconvénients de tramifier une ligne de bus ?

La décision de la STIB de privilégier le développement des trams au nord de Bruxelles, à Neder-Over-Heembeek et Tour & Taxis, s'inscrit-

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een bus door een tram vervangen biedt talloze voordelen. Een tram van het type T3000 heeft 184 plaatsen, een gelede bus 100. Een tram wordt bovendien volledig elektrisch aangedreven, waardoor hij geen vervuilende stoffen uitstoot. Een tram geeft het grondgebied structuur en reizigers voelen vervoer over rails veelal als comfortabeler aan. De investeringen in infrastructuur en rollend materieel liggen hoger in het geval van een tram, maar over de hele levensduur komt een tram goedkoper uit.*

*Het traject van tramlijn 95 zou grotendeels dat van de huidige buslijn volgen via de Kroonlaan en de Troonstraat. De zuidelijke eindhalte aan de Université libre de Bruxelles (ULB) of Delta, de inpassing ter hoogte van het station Brussel-Centraal en de interactie met de bussen bij Brussel-Luxemburg zijn punten die verdere studie behoeven.*

*Het is nog te vroeg om de gevolgen voor de weg of de parkeergelegenheid te schetsen, maar alles wordt zorgvuldig afgewogen. Als sommige wegen te smal zijn voor een eigen bedding, moeten we verkeerssturende maatregelen overwegen om de invloed van het autoverkeer op de doorstroming van de tram te beperken.*

*De regering noch de MIVB wil de indruk wekken dat een deel van het gewest voorrang krijgt. Het busplan van de MIVB heeft de verbindingen in nagenoeg alle gemeenten verbeterd. De keuze om eerst de trams naar Thurn & Taxis en Neder-Over-Heembeek aan te leggen, is ingegeven door de snelle verstedelijking van die buurten en de mogelijkheid om de vervoerscapaciteit en de aansluitmogelijkheden snel te verbeteren.*

*We zitten nog maar aan het begin van de studiefase. Alle belanghebbenden krijgen inspraak, ook omwonenden en gemeenten.*

*De studies zouden in de loop van 2021 van start gaan. Eerst wordt het tracé bekeken en dan volgt een aanlegstudie en de voorbereiding van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning.*

elle dans une volonté du gouvernement bruxellois ?  
Quelles en sont les raisons ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tramifier une ligne de bus présente de nombreux avantages.

C'est avant tout un moyen d'améliorer la capacité de transport. Un tramway offre une plus grande capacité qu'un bus : un tram T3000 comporte 184 places, contre 100 pour un bus articul e. La question de la capacité de transport a pris encore plus d'importance depuis la crise sanitaire, pendant laquelle nous souhaitons offrir un maximum de places aux voyageurs.

Par ailleurs, dans la mesure où sa traction est entièrement électrique, le tram ne rejette aucun polluant sur son passage. Ensuite, la présence d'un tram structure le territoire. Enfin, la conduite sur rails est généralement consid eree comme plus confortable par les voyageurs.

Le coût d'investissement dans l'infrastructure et le coût du matériel roulant sont plus  elev es pour le tram, mais, sur l'ensemble du cycle de vie, le tram est plus économique.

Pour le tracé de la ligne, il a été retenu que le tram devait reprendre l'essentiel de la ligne de bus 95 actuelle, à savoir la rue du Trône et l'avenue de la Couronne, qui est un axe très structurant de la Région. Le terminus sud de la ligne à l'Université libre de Bruxelles (ULB) ou Delta, l'insertion à hauteur de la gare Centrale ou la cohabitation avec les bus près de la gare de Bruxelles-Luxembourg, sont des points qui devront être examin es plus en détail et discut es avec les communes concernées.

Il est encore trop tôt pour énumérer les incidences locales sur le profil des voiries ou le stationnement, mais il va de soi que ces différents points seront soigneusement soupes es. En tout état de cause, si certaines voiries sont trop étroites pour y aménager un site propre intégral, il faudra envisager de prendre des mesures de gestion du trafic routier afin de limiter l'impact de la circulation automobile sur le fonctionnement de la ligne. Cela cadre parfaitement avec le plan Good Move.

Au sujet du choix, il n'y a aucune volonté de la part du gouvernement ou de la STIB de favoriser un endroit de la Région plutôt qu'un autre. Le plan

*Het is nog te vroeg voor een precies tijdschema, temeer omdat het investeringsbedrag in de komende maanden nog in het meerjaren-investeringsplan van de MIVB moet worden opgenomen.*

directeur bus de la STIB, qui a créé de nouvelles liaisons ou amélioré l'offre de transport dans la quasi-totalité des communes, en témoigne. Le choix de réaliser en priorité les trams de Tour & Taxis et de Neder-Over-Heembeek est lié à l'accélération de l'urbanisation de ces territoires ainsi qu'aux possibilités de développement rapide de projets visant à améliorer la connectivité ou les capacités de transport qui s'y présentaient.

Au stade actuel des choses, l'étude de cette nouvelle ligne de tram ne fait que débiter. Comme pour les lignes de tram actuellement en préparation à plus court terme, l'ensemble des partenaires concernés seront associés aux études, y compris les riverains. Les communes concernées seront, elles aussi, des partenaires privilégiés dans ce cadre.

Les études devraient démarrer dans le courant de l'année 2021. Comme pour le tram de Neder-Over-Heembeek, elles devraient commencer par une étude de définition du tracé et se poursuivre par une étude d'aménagement et de préparation de la demande de permis d'urbanisme.

Il est encore prématuré de donner un calendrier précis, d'autant que le montant de l'investissement doit encore être inscrit au plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB, ce qui devrait être fait dans les prochains mois.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Buslijn 95 is nu populairder dan lijn 71. Bij gebrek aan alternatief zitten de bussen vaak eivol, maar blijkbaar hebt u sinds de aankondiging van de tramlijn nauwelijks wat uitgevoerd. Wie de startdata voor de studies in verband met de tram naar Neder-Over-Heembeek en tramlijn 95 naast elkaar legt, ziet onmiddellijk dat er een politieke keuze is gemaakt.*

**Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Ce tronçon est fortement touché par la congestion. Les navetteurs s'entassent, faute de solution alternative. Face à cette problématique, il a été décidé l'année passée de tramifier cette ligne structurante. La fréquentation du bus 95 a même dépassé celle du bus 71. C'est la ligne la plus fréquentée.

*Als de ombouw van buslijn 95 geen prioriteit meer is, mag u dat gewoon zeggen. De Brusselaar wil duidelijkheid. We weten dat de werken investeringen en tijd vergen, maar u gaat nu pas van start met de studie en het investeringsbedrag moet nog in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB worden opgenomen.*

Cependant, force est de constater en vous entendant que vous avez très peu avancé depuis cette annonce, qui est reprise dans le plan Good Move. Permettez-moi de douter que vous ne favorisiez pas un endroit par rapport à un autre. Vous avez mis la priorité sur le tram de Tour & Taxis et de Neder-Over-Heembeek. Il suffit de comparer les dates de début des études pour le tram de Neder-Over-Heembeek et pour le tram 95 pour constater qu'un choix politique de développement a bien été opéré.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Het blijft een prioriteit, net zoals de keuze voor de andere trajecten. We willen de tramplannen in het regeerakkoord echt realiseren.*

*- 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 verlenging van tramlijn 7".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,**

betreffende "het overleg tussen de MIVB, de gemeente Vorst en Beliris over de verlenging van tramlijn 7 onder of langs het park van Vorst en de renovatie van dit park".

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (*in het Frans*).- *Anderlecht en Ukkel liggen slechts een paar kilometer uit elkaar, maar wie met het openbaar vervoer moet, kan maar beter geduld hebben.*

*De verlenging van tramlijn 7 door Vorst is uitgegroeid tot een grote klassieker in de opeenvolgende gewestelijke beleidsverklaringen. De realiteit sluit echter niet aan bij de*

Si la tramification de la ligne 95 ne figure plus parmi les priorités de la STIB et de la majorité, il suffit de nous le dire. Il faut être clair avec les Bruxellois. Nous savons que ce type de travaux a un coût et prend du temps, mais vous lancez à peine les études et le montant de l'investissement n'a pas encore été inscrit au plan pluriannuel de la STIB. Permettez-moi donc de douter de la volonté de faire aboutir cette tramification.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je vous confirme que ce projet reste prioritaire. Les choix qui sont faits pour les autres trajets le sont aussi en fonction de l'urbanisation des territoires. Nous souhaitons vraiment voir aboutir tous les projets de tramification inscrits dans l'accord de majorité.

*- 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 prolongement de la ligne de tram 7".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,**

concernant "la concertation entre la STIB, la commune de Forest et Beliris quant au prolongement de la ligne de tram 7 sous ou le long du parc de Forest et la rénovation de ce dernier".

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Aller d'Anderlecht à Uccle en transports en commun est une véritable épreuve pour les nerfs. En effet, si les deux communes ne sont distantes que de quelques kilomètres, il faut s'armer de patience pour faire la liaison avec la STIB.

Loin d'être nouvelle, la volonté de prolonger la ligne 7 à travers Forest est un grand classique des dernières déclarations de politique régionale

*verwachtingen van de burger en de politieke beloften.*

*In 2019 voerde de MIVB een studie uit om lijn 7 via metrostation Albert en het park van Vorst tot halte Rochefort te verlengen langs een van de volgende tracés:*

*- ten zuiden van het park van Vorst via de Koningin Maria-Hendrikalaan;*

*- onder het park van Vorst;*

*- ten noorden van het park van Vorst via de Villalaan;*

*- ten noorden van het park van Vorst via de Kemmelberglaan en de Alsebergsesteenweg.*

*Vanwege de efficiëntie ziet de MIVB alleen het traject ten zuiden van en onder het park als mogelijke opties, met voorkeur voor het traject onder het park.*

*Volgens een artikel in La Capitale wordt in het najaar gestart met grootschalige renovatiewerken, die nodig zijn, maar de planning roept vragen op. Het is immers onvoorstelbaar dat het park nu wordt gerenoveerd om het over enkele jaren opnieuw open te gooien om lijn 7 te verlengen.*

*Wanneer plant u de verlenging van tram 7? Hoe en wanneer zult u het publiek daarover raadplegen?*

*Bent u net als de MIVB gewonnen voor het traject onder het park? Hebt u contact met de gemeente Vorst om de renovatie van het park uit te stellen?*

*Zijn de middelen al opgenomen in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB? Wanneer starten de werken? Hoe zit het met de contacten met Beliris?*

*Kunnen we de MIVB-studie over tramlijn 7 krijgen?*

(DPR). Cependant, force est de constater que la réalité n'est pas à la hauteur des attentes des citoyens et des promesses politiques.

En 2019, la STIB a réalisé une étude visant à prolonger la ligne afin de connecter l'arrêt Vanderkindere à l'arrêt Rochefort, en passant par la station Albert et le parc de Forest. Cette étude met en avant quatre tracés :

- par le sud du parc de Forest via l'avenue Reine Marie-Henriette ;

- sous le parc de Forest ;

- par le nord du parc de Forest via l'avenue des Villas ;

- par le nord du parc de Forest via l'avenue du Mont Kemmel et la chaussée d'Alseberg.

Toutefois, la STIB ne retient que le passage par le sud et sous le parc pour des raisons de performances du tram. Parmi ces deux options retenues, l'une d'elles semble avoir la préférence de la STIB, à savoir le tracé sous le parc. Celui-ci est privilégié pour des raisons de coûts fixes inférieurs et d'un impact moindre sur la circulation et le stationnement, comparé au tracé empruntant l'avenue Reine Marie-Henriette.

Un obstacle majeur au choix de la STIB de faire passer le tram sous le parc est le réaménagement prochain de ce dernier. En effet, dans un article de La Capitale paru le 5 juin, on nous apprend que le parc connaîtra des travaux d'envergure en automne de cette année. Cette rénovation est une bonne chose vu l'état du parc. En revanche, le calendrier est interpellant. Il semble en effet inconcevable que le parc soit rénové en 2020 et que des travaux soient effectués dans ce même parc dans quelques années en vue de prolonger la ligne 7, comme le préconise la STIB.

Quel est votre agenda pour la prolongation du tram 7, présente dans le plan Good Move ?

Où en est votre projet de consultation populaire sur le sujet ? Quel est son échéancier ? Comment sera-t-il effectué ?

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Bijna een jaar geleden stelde ik u vragen over de verlenging van tram 7. Het ging toen over de zorgen van de omwonenden, maar ook over de noodzaak om de plannen af te stemmen op de renovatie van metrostation Albert en de renovatie van het park van Vorst.*

*Op 5 juni 2020 vernamen we dat Beliris eindelijk een vergunning voor de heraanleg van het park heeft gekregen. Volgens de media zou de renovatie in het najaar van start gaan.*

*Dat is goed nieuws voor de bezoekers van het park, maar we moeten ook rekening houden met de omwonenden, want er moet ook nog een beslissing worden genomen over de verlenging van tramlijn 7 naar Vorst.*

*Een van de mogelijke tracés zou door middel van 'cut and cover' onder het park worden aangelegd. Dat tracé is duurder en heeft een tijdelijke impact op het beschermde park, maar er komen ook wettelijke beperkingen aan te pas. De in- en uitritten zouden aan de Albertlaan en het Rochefortplein komen.*

*De tweede optie is een tracé langs de Koningin Maria-Hendrikalaan. Dat zou niet alleen heel wat effecten hebben op de mobiliteit en de parkeergelegenheid, maar ook lawaai en trillingen veroorzaken op die kronkelende, hellende en*

Soutenez-vous le choix de la STIB concernant le tracé de la prolongation de la ligne 7 sous le parc ? Si non, pourquoi ?

L'obstacle majeur de faire passer le tram 7 sous le parc est la rénovation prochaine de celui-ci. Le confirmez-vous ? Êtes-vous en contact avec les pouvoirs locaux afin de soutenir le projet de la STIB et donc, par la même occasion, de reporter les travaux prévus dans le parc ?

Confirmez-vous que les budgets sont déjà bloqués dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB ? Quand le PPI prévoit-il le début des travaux ? Où en sont les contacts avec Beliris sur le sujet ?

Pouvez-vous nous faire parvenir l'étude de la STIB sur le tram 7 ?

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Mme la ministre, il y a presque un an, le 8 octobre 2019, je vous avais interrogée sur le dossier relatif à la prolongation du tram 7, sous le parc de Forest ou le long de celui-ci. Nous avons parlé des différentes options, des inquiétudes des riverains, mais aussi de la nécessité de se coordonner non seulement au niveau de la rénovation de la station Albert, mais aussi de celle du parc de Forest pilotée par Beliris.

Le 5 juin dernier, nous avons appris que Beliris a obtenu le permis pour enfin réaménager ce parc. Je dis "enfin", parce que la procédure a été très longue et que les habitants, qu'ils soient forestois ou saint-gillois, ont de nombreuses attentes et espèrent profiter de ce bel espace vert, de son espace rénové et des nouvelles fonctions qu'il proposera. Ce projet prévoit notamment une meilleure accessibilité et des circuits pour les personnes à mobilité réduite, des chemins réaménagés, une signalisation des arbres remarquables et la restauration de la butte, une plaine de jeux avec installations en bois pour enfants d'un à douze ans, la restauration des bâtiments et la création d'un théâtre de verdure, deux fontaines à eau potable, une gestion de l'eau qui favorisera son infiltration ou encore la restauration du mobilier (bancs, lampadaires, poubelles, etc.). Selon la presse, la rénovation devrait commencer cet automne.

Si la nouvelle réjouit les usagers, il faut aussi tenir compte des préoccupations des riverains, en marge



*smalle weg, om nog maar te zwijgen van de impact van periodieke renovatiewerken of de gevolgen voor het uitzicht van de bewoners op het park.*

*Voor deze optie zijn er twee varianten: de ene met een volledig bovengrondse tramlijn 7 en een andere met een tram 7 die metrostation Albert aandoet en vervolgens bovengronds in de Besmelaan de Maria-Hendrikalaan inslaat.*

*De schepen van Mobiliteit van Vorst zei een jaar geleden dat wijzigingen aan het park uit den boze zijn en dat de trambedding bijgevolg ten koste van de parkeergelegenheid gaat. De gemeenteraad sluit geen enkele optie uit, maar geeft duidelijk de voorkeur aan het traject door de Maria-Hendrikalaan.*

*Volgens de impactstudie lijkt de MIVB er de voorkeur aan te geven om tram 7 onder het park van Vorst te laten rijden.*

*Volgens uw antwoord van 8 oktober 2019 had nog geen enkele partij een officiële keuze gemaakt. Voor zover ik weet, is dat nog altijd zo.*

*Op 5 november 2019 werd bekendgemaakt dat er burgeroverleg zou komen, maar sindsdien is daar niets meer over vernomen.*

*Hoe beïnvloedt de aanstaande renovatie van het park van Vorst de keuze voor het traject van tram 7 naar het Rochefortplein?*

*Spreken het gewest, de MIVB, Beliris en de gemeente Vorst met elkaar om alle opties voor de verlenging van tramlijn 7 open te houden?*

*Komt dat burgeroverleg er nog? Wanneer en in welke vorm?*

*Wanneer willen de MIVB en de regering een traject kiezen?*

de ce réaménagement, puisqu'il y a en parallèle une décision encore à prendre dans le cadre de la prolongation de la ligne de tram 7 vers Forest.

Pour rappel, plusieurs options de tracés de cette prolongation vers la place de Rochefort sont possibles. Elles ont été présentées, avec leurs avantages et inconvénients, dans une étude d'impact réalisée par la STIB.

L'une des options potentielles est un tracé sous le parc, via la technique "cut and cover" (ouverture d'une tranchée puis remise dans son pristin état de la surface). Ce tracé a un coût plus important et un impact ponctuel sur le parc classé, mais implique aussi des contraintes légales à respecter. L'entrée se ferait par l'avenue Albert et la sortie au niveau de la place de Rochefort.

La deuxième option prévoit un tracé qui se ferait le long de l'avenue Reine Marie-Henriette, où deux voies de tram seraient intégrées en surface. On peut imaginer l'impact sur la mobilité et le stationnement, avec la suppression d'une bande de stationnement et/ou d'un sens de circulation, mais aussi le bruit et les vibrations que cela entraînerait sur cette voirie sinueuse, pentue et étroite, sans compter l'impact de travaux de rénovations périodiques ou encore les conséquences sur la vue que les riverains auront désormais du parc.

Pour être complet, cette option comporte deux variantes : l'une avec un tracé du tram 7 totalement en surface et donc le contournement de la trémie Albert, ce qui impliquerait l'abattage d'arbres, et l'autre avec le tram 7 entrant dans la station Albert et sortant d'une nouvelle trémie sur l'avenue Besme, le long du parc, pour tourner dans l'avenue Reine Marie-Henriette.

L'échevin de la mobilité de Forest avait, il y a un an, indiqué qu'il n'était pas question de toucher au parc et à ses abords, l'espace pour réaliser ce site propre devant donc être pris sur la bande de stationnement ainsi que sur une bande de circulation, quitte à mettre l'avenue en sens unique. Lors d'une interpellation au conseil communal, le collège n'a formellement fermé aucune porte, même s'il privilégie clairement le passage le long de l'avenue Reine Marie-Henriette.

De son côté, la STIB, selon son étude d'impact, semble privilégier le passage du tram 7 sous le parc de Forest pour sortir à la place de Rochefort et emprunter ensuite la direction de l'avenue Wielemans Ceuppens.

En réponse à ma question du 8 octobre 2019, vous précisiez qu'aucune des parties n'avait encore officiellement choisi d'option, y compris le gouvernement. À ma connaissance, ce n'est toujours pas le cas.

Le 5 novembre 2019, lors d'une présentation par la STIB des différentes options au conseil communal de Forest, il a été annoncé qu'une large concertation citoyenne serait organisée sur le sujet. Un marché devait être lancé au niveau de la STIB pour l'organiser. À l'époque, nous nous réjouissions de cette ouverture à la participation citoyenne. Mais même s'il y a eu la crise du Covid-19 entre-temps, je n'ai plus entendu parler de cette procédure de concertation.

Quelle est, pour la STIB et le gouvernement, l'impact du chantier de rénovation du parc de Forest, prévu dès l'automne, sur le choix du tracé de la prolongation du tram 7 vers la place de Rochefort ?

Existe-t-il, entre la Région, la STIB, Beliris et la commune de Forest - ou entre certains de ces acteurs -, une coordination permettant de laisser ouvertes les différentes options de prolongation du tram 7 sous le parc de Forest ou le long de celui-ci ? À ma connaissance, la commune et Beliris ont décidé d'avancer seuls. Peut-être avez-vous d'autres échos.

Qu'en est-il de la concertation citoyenne annoncée ? Est-elle encore prévue ? Si oui, quand et sous quelle forme ? À défaut, comment tiendrait-on compte des avis des riverains ? Ne seront-ils recevables que dans le cadre de la procédure de permis d'urbanisme, qui a l'inconvénient de ne proposer qu'une seule option, sur laquelle il serait difficile voire impossible de revenir ?

Quels sont les agendas de la STIB et du gouvernement pour le choix du tracé, compte tenu du lancement de la rénovation du parc de Forest et des prochains travaux de rénovation de la station Albert ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft een adviesbureau aangeduid voor de raadpleging van de bevolking. Dat is beschikbaar sinds maart, maar de lockdown heeft de plannen doorkruist. De raadpleging is daarom uitgesteld tot september.*

*Het adviesbureau zal vier infomomenten organiseren, een online enquête uitwerken en een rapport opstellen.*

*Het doelpubliek bestaat uit de omwonenden uit de drie betrokken gemeenten (Vorst, Sint-Gillis en Ukkel) en de gebruikers van de MIVB binnen het gebied. De vier informatiebijeenkomsten omvatten een infoavond waarop de impactstudie wordt voorgesteld, een workshop waarin samen met de burgers de criteria worden uitgewerkt voor een analytisch instrument, een raadpleging overdag in het park en een avond waarop de resultaten worden voorgesteld.*

*De impactstudie was bedoeld om de verschillende mogelijke trajecten met elkaar te vergelijken op basis van een reeks criteria, maar niet om al een keuze te maken. Alle mogelijkheden blijven dus open zolang het gewest de knoop nog niet heeft doorgehakt.*

*Het is de bedoeling om ook de mening van de reizigers en de omwonenden te achterhalen. Dat werd afgestemd met Beliris naar aanleiding van het onderzoeken van de verschillende ondergrondse tracés.*

*De aanstaande herinrichting van het park is alleen van invloed op een mogelijke verlenging van het traject onder het park door, maar niet op de andere mogelijke trajecten.*

*In de huidige versie van het meerjaren-investeringsplan worden middelen uitgetrokken voor de verlenging van lijn 7, maar het exacte budget en het precieze tijdschema kunnen pas bepaald worden wanneer er een traject gekozen is. De studie zal ook het budget voor elke optie nagaan.*

*De impactstudie is al voorgelegd aan de gemeenteraad van Vorst en zal aan bod komen tijdens de raadpleging.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour ce qui concerne la consultation, la STIB a en effet sélectionné un bureau de participation, disponible depuis le mois de mars. Néanmoins, le confinement n'étant pas propice aux rassemblements de citoyens, la consultation citoyenne a été reportée au mois de septembre.

La mission du bureau d'études vise la vulgarisation du propos de l'étude d'impact, l'organisation et l'accompagnement de quatre moments d'information et de consultation, la réalisation et le traitement des résultats d'une enquête en ligne afin d'élargir le public touché, ainsi que l'élaboration d'un rapport illustré d'une dizaine de pages décrivant l'ensemble de la mission.

Le public cible sera composé des riverains des trois communes concernées (Forest, Saint-Gilles et Uccle), des usagers de la zone ainsi que des usagers de la STIB au sein de la zone. Les quatre rencontres prévues consisteront en une soirée d'information avec présentation de l'étude d'impact, un atelier en journée afin de travailler avec les citoyens à l'élaboration d'une grille d'analyse multicritères, une consultation en journée dans le parc ainsi qu'une soirée de présentation des résultats.

S'agissant du tracé et de la coordination entre les différents acteurs, il est important de rappeler que l'étude d'impact qui a été menée n'avait pas pour objectif de déterminer l'une ou l'autre variante mais bien d'analyser et de comparer les différentes solutions sur la base de divers critères.

Plusieurs options sont actuellement envisagées pour le prolongement de la ligne de tram 7 de la station Albert vers la place de Rochefort, que ce soit en sous-sol ou en surface via les voiries. Toutes les possibilités restent ouvertes pour l'instant, la Région ne s'étant pas encore prononcée sur la question.

Le processus consultatif à venir tâchera d'aller encore plus loin en permettant de sonder les avis des voyageurs et des riverains. À cet égard, une coordination avec Beliris a eu lieu lors de l'étude des différents tracés souterrains.

*Ik ben mij bewust van de vertraging die het project heeft opgelopen, maar ik vind de raadpleging van de omwonenden en de gebruikers te belangrijk om die fase over te slaan.*

En ce qui concerne le réaménagement actuel du parc, il n'affecte pas les variantes autres que celle du prolongement sous le parc.

La version actuelle du plan pluriannuel d'investissement (PPI) contient bien des prévisions budgétaires pour le prolongement du tram 7, mais ce n'est qu'une fois la solution retenue que les éléments budgétaires et la planification pourront être fixés. Tout dépendra, bien entendu, des différents choix opérés, et l'étude évaluera aussi le budget nécessaire pour chaque option.

L'étude d'impact a, quant à elle, été déjà diffusée et présentée au conseil communal de Forest. Elle sera également commentée lors du processus consultatif.

Je suis consciente que nous avons pris un peu de retard dans ce dossier, mais nous tenons vraiment à la phase de consultation des riverains et des usagers de cette partie de la ville. J'espère relancer ce projet de prolongation du tram 7 dès le mois de septembre.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *De renovatiewerken aan het park zullen toch pas starten wanneer de beslissing over het traject van de tram genomen is? Anders worden de burgers voor een voldongen feit geplaatst.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Rassurez-moi : les travaux de rénovation du parc ne seront pas lancés avant que la décision sur le tracé du tram ne soit prise ? Il ne faudrait pas venir nous dire qu'il est trop tard pour creuser la tranchée parce que les travaux dans le parc auraient déjà été réalisés. Cela reviendrait à mettre les citoyens devant le fait accompli.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat lijkt mij inderdaad logisch.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cela me paraît logique, en effet.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Wie beheert de werken aan het park?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Qui est à la manœuvre pour les travaux du parc ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Niet Brussel Mobiliteit.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce n'est pas Bruxelles Mobilité.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Ik veronderstel Leefmilieu Brussel. U moet waakzaam zijn en alles goed afstemmen met de andere ministers.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- J'imagine que c'est Bruxelles Environnement. Je serai extrêmement vigilant et, s'il le faut, j'interpellerai d'autres ministres. Je vous invite à bien vous coordonner avec vos collègues du gouvernement afin qu'on ne se retrouve pas dos au mur.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U kunt mij daarover verder ondervragen in deze commissie.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De werken aan het park worden beheerd door de gemeente Vorst en Beliris. Er komen dus geen andere ministers aan te pas.*

*Het belangrijkste is dat de verschillende betrokkenen, met name de gemeente, Beliris, de MIVB en Brussel Mobiliteit, samenwerken. Het adviesbureau dat de werken in het park beheert, wil vooruit en dat wil ook de gemeente. De werken zullen dus starten in oktober. De verantwoordelijken zeggen dat de MIVB ook achteraf nog kan werken aan de verlenging van lijn 7 via het park, maar ik heb sterk de indruk dat ze zich zullen verzetten als die optie gekozen wordt.*

*Het is dan ook belangrijk dat alle opties open blijven en dat de raadpleging van de bevolking niet alleen voor de schijn zal zijn. Ik hoop dat het traject via de Koningin Maria-Hendrikalaan niet opgelegd wordt onder het mom dat de werken al begonnen zijn en dat er dus geen alternatief is.*

*Er zijn vier ontmoetingen met de bevolking gepland, twee 's avonds en twee overdag. Ik hoop dat de twee ontmoetingen overdag in een weekend georganiseerd worden.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour vous éviter d'interpeller d'autres ministres, je vous suggère de continuer à m'interroger dans cette commission.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je tiens à préciser que les travaux dans le parc de Forest sont pilotés par la commune et Beliris, puisqu'il s'agit d'un parc communal. Il n'y a pas d'intervention de la Région ou d'un autre ministre.

Comme je l'ai répété à maintes reprises, y compris lors de mon interpellation du 8 octobre dernier, l'important est que les différents acteurs, à savoir la commune, Beliris, la STIB et Bruxelles Mobilité, travaillent en synergie. Aujourd'hui, le bureau d'études qui gère le projet de rénovation avec Beliris a déclaré souhaiter aller de l'avant, tout comme la commune. Les travaux vont donc commencer en octobre.

Quand nous leur avons posé la question, les responsables ont répondu que l'intervention de la STIB pourrait se faire par après, même si le parc est rénové. C'est fâcheux, car tout sera neuf et il pourrait y avoir une tranchée de dix à quinze mètres de large sur une partie du parc, mais c'est faisable. Leur gestuelle indiquait cependant qu'ils n'étaient pas convaincus par cette solution et qu'ils allaient sans doute s'y opposer.

Je souhaite donc m'assurer que toutes les options restent ouvertes, que la consultation citoyenne sera réelle et que les dés ne sont pas pipés dès le départ. J'espère que l'intention n'est pas d'imposer cette solution par la force parce que le chantier aura commencé. Il ne faudra pas nous dire que le chantier ayant démarré, il ne reste que l'option du tracé avenue Reine Marie-Henriette. Il est important que l'on ne se moque pas des riverains. La concertation citoyenne doit avoir pleinement lieu.

Au niveau de la participation citoyenne, quatre rendez-vous seraient prévus : deux en soirée et deux en journée. J'espère que les deux journées se dérouleront le week-end, pour permettre à ceux qui travaillent de participer également.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De ontmoetingen worden op verschillende plaatsen en op verschillende momenten van de dag georganiseerd, om zoveel mogelijk mensen te bereiken.*

*Beliris bevestigt dat de werken aan het park een eventuele verlenging onder het park door niet in de weg staan, maar alle opties blijven voorlopig open. Het belangrijkste is dat er geen keuze opgedrongen wordt door andere geplande werken. Ik hoor dat dat niet het geval is, maar voor alle zekerheid zal ik het nog eens nagaan.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Het is al 7 juli. De werken starten in oktober en u kunt blijkbaar nog geen duidelijkheid scheppen. De regering moet toch over hefboomen beschikken om desnoods de werken in het park tegen te houden. U moet al het mogelijke doen om voldongen feiten te voorkomen.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De werken zullen meerdere jaren duren. Het moet dus mogelijk zijn om alles, in samenspraak met de gemeente, in fasen te laten verlopen. De werken aan het gebouw zullen bijvoorbeeld geen invloed hebben op een eventuele ondergrondse tramlijn. Er is genoeg te doen in het park om eerst op een andere plaats te beginnen, in afwachting van de raadpleging van de bevolking en de beslissing van de MIVB.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est prévu d'organiser les consultations en différents lieux et à différents moments de la journée et de la semaine. La STIB sait par expérience que c'est important pour toucher les différents publics cibles.

À propos du parc, j'entends bien vos remarques et je ferai en sorte de vous informer des différentes phases. Beliris nous confirme que, d'un point de vue technique, la restauration du parc n'affecte pas le passage du tram sous le parc, mais les options restent ouvertes. Il est surtout important que tout soit bien coordonné et qu'aucune option ne soit imposée par les autres travaux planifiés. On me confirme que ce n'est pas le cas, mais je m'en informerai à nouveau pour m'en assurer définitivement.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je suis inquiet. Nous sommes le 7 juillet, les travaux sont annoncés en octobre et vous n'êtes pas en mesure de nous dire clairement ce qu'il en est. Il faut d'urgence réunir les acteurs et mettre le holà. Je ne peux croire que le gouvernement ne dispose pas de leviers, qu'ils soient politiques ou juridiques, pour empêcher des travaux d'ampleur dans ce parc. Je vous demande de prendre toutes les mesures possibles, sans quoi je crains que le scénario ne soit écrit d'avance.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ces travaux dureront plusieurs années. Dès lors, il serait parfaitement envisageable, à travers vos contacts avec les membres du collège forestois d'une couleur politique proche de la vôtre, d'organiser un phasage des travaux.

Par exemple, les travaux au niveau du bâtiment qui sont prévus dans un premier temps ne devraient pas avoir d'influence sur l'aménagement du tronçon réservé au tram 7 en souterrain. L'intervention à cet endroit pourrait avoir lieu plus tard afin de faciliter la coordination, limiter les nuisances pour les riverains et éviter de compromettre le projet de la STIB.

Il y a suffisamment de travaux à effectuer dans le parc pour commencer par une autre partie et reporter celle-ci, en attente d'une décision de la STIB. Cela permettrait également d'organiser la consultation citoyenne.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb daarover contact met de gemeente, die daarover zeer binnenkort een debat organiseert.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Dat gebeurt vanavond.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "de indienststelling van de trambus door De Lijn".**

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Vanaf 28 juni 2020 rijdt er een trambus van De Lijn, de Ringtrambus, van Brussels Airport tot het UZ Brussel in Jette.*

*De Lijn heeft veertien trambussen besteld. In de vakantieperiode zal er om het halfuur een rijden, vanaf september 2020 om het kwartier.*

*In steden als Metz en Lyon rijden al trambussen, maar de Ringtrambus is de eerste in België. Het traject ligt voornamelijk in Vlaanderen, maar ook deels in het Brussels Gewest.*

*Kunnen inwoners van het Brussels Gewest de trambus nemen met een vervoersbewijs van de MIVB?*

*Wordt de MIVB vergoed voor het deel van het traject dat de trambus in het Brussels Gewest aflegt?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Évidemment. Nous sommes en contact avec la commune de Forest. Indépendamment de leur couleur politique, les communes ont à cœur d'assurer une bonne gestion des travaux. Le conseil communal de Forest doit organiser un débat sur ce sujet très prochainement.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ce débat aura lieu ce soir.

- *Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

**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 en service par De Lijn du trambus".**

**M. David Weytsman (MR).**- La société De Lijn a annoncé la mise en service, le 28 juin 2020, d'un tram-bus qui circulera entre l'aéroport et la commune de Jette via l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (Universitair Ziekenhuis Brussel, UZ Brussel). Ce tram-bus empruntera le ring et desservira entre autres la gare de Vilvorde.

La société flamande De Lijn a effectivement passé commande de quatorze véhicules qui roulent depuis la fin du mois de juin à raison d'un véhicule toutes les 30 minutes, pendant la période des vacances. Cette fréquence sera doublée dès septembre 2020.

Alors que des tram-bus circulent depuis un certain temps déjà dans des villes étrangères comme Metz et Lyon, le tram-bus exploité par De Lijn est une première en Belgique. Son parcours se situera essentiellement en Région flamande, mais aussi pour partie en Région de Bruxelles-Capitale.

*De Lijn mag van het Brussels Gewest deze trambus uitbaten. Waarom krijgt de verlenging van tramlijn 62 naar de luchthaven dan geen fiat van Vlaanderen?*

*Zullen de vervoersnetwerken hun tarieven op elkaar afstemmen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De regels die voor de overige lijnen van De Lijn van kracht zijn inzake vervoersbewijzen, gelden ook voor de trambus.*

*De trambus rijdt op lijn 820 van De Lijn. De vier eerste halten tussen het UZ Brussel en Dikke Beuk bevinden zich in het Brussels Gewest en worden gedeeld met de MIVB. De rest van het traject ligt grotendeels in tariefzone 20 van De Lijn, waarin Jumptickets en MTB-abonnementen geldig zijn. Houders van die vervoersbewijzen kunnen de trambus dus nemen tot en met halte Strombeek-Bever Kerk, ongeveer 5 km vanaf het UZ Brussel.*

*De samenwerkingsovereenkomst van 1991 bepaalt dat er geen vergoedingen zijn voor gewestgrensoverschrijdende lijnen. De Brusselaar heeft wel een breder vervoersaanbod dankzij die trambus.*

*Er is overleg aan de gang met Vlaanderen om tramlijn 62 te verlengen tot de luchthaven. Dat overleg maakt deel uit van de voorbereiding van een breder protocolakkoord dat de mobiliteit tussen beide gewesten moet stroomlijnen. Een evenwichtige verdeling van de nieuwe gewestgrensoverschrijdende lijnen ligt op tafel. Er is nog geen akkoord, maar de gesprekken verlopen constructief.*

*Tariefintegratie maakt openbaar vervoer aantrekkelijker en het aanbod breder. Bovendien geeft tariefintegratie een voorproefje van mobility as a service (MaaS). Het overleg tussen de federale*

L'accès au tram-bus par les riverains du ring habitant la Région de Bruxelles-Capitale sera-t-il possible, moyennant un titre de transport émis par la STIB ?

Des compensations financières sont-elles prévues en faveur de la STIB pour le parcours effectué sur le territoire de notre Région ?

Alors que la société De Lijn obtient l'accord de la Région bruxelloise pour exploiter la ligne de tram-bus, où en est le projet d'extension de la ligne de tram 62 jusqu'à l'aéroport, qui aurait pu être conclu à titre de réciprocité ?

Enfin, l'intégration tarifaire entre les réseaux connaît-elle une évolution ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les règles d'utilisation du tram-bus seront les mêmes que pour les autres lignes de De Lijn.

Les véhicules de type tram-bus de De Lijn circuleront sur la ligne 820 de De Lijn. Les quatre premiers arrêts de la ligne, entre le terminus Jette UZ-VUB et l'Arbre Ballon, sont situés en Région bruxelloise et communs avec la STIB. Le reste de la ligne est très largement englobé dans la zone de l'abonnement métro-tram-bus (MTB). Pour cette partie du trajet, les voyageurs peuvent donc emprunter le tram-bus avec un abonnement MTB ou un titre de transport Jump. De Lijn accepte ces titres dans sa zone tarifaire 20, qui englobe tous les arrêts de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que ceux de la périphérie, notamment ceux de la ligne 820 jusqu'à l'arrêt Strombeek-Bever Kerk inclus, soit environ 5 km de trajet depuis l'hôpital universitaire de Jette.

Les lignes interrégionales sont régies par l'accord de coopération de 1991. La STIB exploite des lignes en Flandre et De Lijn exploite des lignes à Bruxelles. Dans les deux cas, aucun système de compensation n'est prévu. C'est par contre une offre supplémentaire pour les Bruxellois.

Des discussions sont en cours avec la Région flamande concernant la prolongation du tram 62 jusqu'à l'aéroport. Elles s'intègrent dans un cadre plus général de préparation d'un protocole d'accord réglant, à travers plusieurs thématiques, la



*regering, de gewestregeringen en de vier vervoermaatschappijen schiet op.*

*De stuurgroep van het gewestelijk expresnet (GEN) heeft op 23 november 2018 aan het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) voorgesteld om vanaf midden 2019 tariefintegratie in te voeren in Brussel en de Rand. Door de verkiezingen en de regeringsvormingen heeft het ECMM nog geen standpunt ingenomen.*

*Op de vergadering van het ECMM van 17 december 2019 hebben de ministers van Mobiliteit bevestigd dat ze werk willen maken van tariefintegratie. Ze wilden dat de GEN-stuurgroep snel weer zou overleggen met de vervoermaatschappijen. Op 17 januari 2020 werd er een akkoord bereikt over een bijgewerkt voorstel, dat de vier ministers nu moeten goedkeuren. De coronacrisis zorgt voor vertraging, maar de Brusselse regering schiet binnenkort in actie. Hopelijk is dit hoofdstuk over enkele maanden afgerond.*

*Het bijgewerkte voorstel stelt 1 januari 2021 voorop als datum van inwerkingtreding. De vervoermaatschappijen hebben tijd nodig voor de praktische uitvoering.*

*Als die eerste fase rond is, willen de vervoermaatschappijen ook tariefintegratie voor andere ticketformules invoeren. Ze zullen via de GEN-stuurgroep hun voorstellen overmaken aan het ECMM.*

collaboration en matière de mobilité entre les deux Régions.

Un accord global sur les lignes interrégionales est en préparation et a déjà été discuté avec les partenaires flamands. Il prévoit une répartition équilibrée des nouvelles lignes interrégionales, dont le prolongement de la ligne 62 de la STIB vers l'aéroport. Aucun accord définitif n'a encore été conclu, mais les discussions se poursuivent de manière constructive.

L'intégration tarifaire est un objectif majeur pour notre Région. Elle contribue à l'attractivité et au volume de l'offre de transport public pour tous. Elle préfigure également la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS). Les discussions entre le gouvernement fédéral, les trois Régions et les quatre opérateurs sont en cours et le dossier progresse.

Sur la base des travaux menés conjointement par les quatre opérateurs, le comité de pilotage du RER avait décidé, en sa réunion du 23 novembre 2018, de proposer au Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) d'étendre l'intégration tarifaire à Bruxelles et dans sa périphérie après la mi-2019. Avec la tenue des élections et la formation des nouveaux gouvernements, le positionnement du CEMM sur la proposition a été reporté.

Lors de la réunion du CEMM du 17 décembre 2019, les ministres de la mobilité ont confirmé leur souhait d'avancer sur l'intégration tarifaire et demandé que les discussions reprennent rapidement avec les opérateurs au sein du comité de pilotage du RER. En réunion de ce même comité du vendredi 17 janvier 2020, un accord a été trouvé sur une proposition actualisée, que les quatre ministres ont été invités à approuver. La crise du Covid-19 a retardé le dossier, mais le gouvernement bruxellois s'en ressaisira très prochainement. J'espère que ce chapitre pourra être finalisé dans les semaines ou les mois à venir.

Sur le plan opérationnel, un délai de mise en œuvre de neuf mois à un an est nécessaire à dater de la décision du comité de pilotage du RER de janvier dernier, ce qui explique pourquoi la proposition actualisée vise une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Er bestaat inderdaad geen financiële compensatie voor gewestgrensoverschrijdende lijnen. Ik moedig u net aan om die hefboom in te schakelen. Er wordt al lang gesproken over tariefintegratie en over tram 62 en het Brussels Gewest heeft op dat vlak andere belangen dan Vlaanderen. Onderhandelen is dan een optie. De toelatingsaanvraag voor de trambus is laat ingediend, maar het Brussels Gewest heeft zich heel coulant opgesteld. Omgekeerd blijft het dossier van tram 62 maar aanslepen.*

*Ten slotte neem ik nota van de vooropgestelde datum van 1 januari 2021.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Alle debatten hangen samen. We moeten opletten dat we daardoor niet alles blokkeren. We moeten vooruitgang boeken waar dat kan. De verschillende debatten houden momenteel in elk geval gelijke tred, ook al heeft de lockdown wat vertraging veroorzaakt. Ik hoop dat ik het protocolakkoord binnenkort kan voorleggen.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

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

2021. Les opérateurs se réunissent pour travailler sur les modalités de mise en œuvre.

Dès que cette première phase de mise en œuvre de l'intégration tarifaire aura été réalisée, les opérateurs continueront de travailler sur des propositions de formules intégrées pour les abonnements autres que les abonnements standard, qu'ils soumettront au CEMM à travers ce même comité de pilotage du RER.

**M. David Weytsman (MR)**.- Je comprends qu'il n'y ait pas de compensation financière pour le tram-bus si l'accord global interrégional n'en prévoit pas, mais je vous encourage justement à utiliser ce levier. On parle depuis longtemps d'intégration tarifaire et du tram 62 et on a l'impression que les intérêts de la Région bruxelloise et ceux de la Région flamande divergent. N'est-il donc pas possible, parfois, de négocier ? J'ai cru comprendre que les demandes d'autorisations avaient été introduites assez tardivement pour le tram-bus, mais que la Région bruxelloise s'était finalement montrée très ouverte, ce qui est une excellente chose. Telle est d'ailleurs la stratégie actuelle de la Région bruxelloise. En revanche, concernant le tram 62, pour lequel nous avons clairement un intérêt, je constate que le dossier traîne encore, et je le regrette.

Pour le reste, je prends note de la date du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- En effet, tous les débats sont liés et il faut donc éviter de tout bloquer. L'idée est d'avancer là où on peut le faire et, actuellement, tous les débats progressent parallèlement. Nous avons perdu un peu de temps en raison du confinement, car certains moments de concertation ont été annulés. J'espère toutefois que ce protocole d'accord, qui inclura tous ces aspects, aboutira rapidement et que je pourrai prochainement vous le présenter en commission.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY  
COOMANS DE BRACHÈNE**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE**

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

**betreffende "de toestand en het onderhoud  
van de lift van de Marollen".**

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**  
*(in het Frans).- Hij zou een van de aangenaamste  
Brusselse panorama's kunnen bieden, maar ligt er  
vuil en beschadigd bij. Ik heb het over de lift van de  
Marollen, die het Poelaertplein met het  
Breughelplein verbindt. Het onderhoud van deze  
'verticale lijn van de MIVB' is beschamend voor de  
Brusselaars en de toeristen.*

*Een van de twee liften is vaker defect dan in  
werking. Dat heeft lange wachtrijen tot gevolg,  
vooral in het weekend. De liften zijn zeer vaak vuil  
en ze stinken. Door de graffiti en de krassen op het  
glas zie je het uitzicht amper.*

*Mevrouw de minister, is het te veel gevraagd om  
uw diensten te doen zorgen voor een aantrekkelijke  
en veilige openbare ruimte? Of waren dat maar  
vage verkiezingsbeloftes? Waarom wacht u tot de  
burgers klagen over het vuil en het gebrek aan  
onderhoud?*

*Hoe vaak worden de liften schoongemaakt?  
Gebeurt dat door de MIVB, Net Brussel of een  
privébedrijf? Hoe vaak en hoelang waren elk van  
beide liften tijdens het afgelopen jaar defect?*

*Hebben uw diensten maatregelen getroffen om het  
vandalisme een halt toe te roepen? Hoeveel  
camera's zijn er in de installatie? Werken ze  
allemaal? Werden er dankzij camerabeelden al  
vandalen gearresteerd? Wat is het jaarlijkse  
budget voor het onderhoud van de installatie? Is  
dat opgenomen in de MIVB-begroting?*

*Waarom laat u geen ramen plaatsen die minder  
gevoelig zijn voor vandalisme? Zijn er binnenkort  
werken gepland om de ramen te vervangen of om  
de liften te herstellen en beter te beveiligen?*

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

**concernant "l'état et l'entretien de  
l'ascenseur des Marolles".**

**M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Il  
pourrait être l'un des plus agréables panoramas de  
notre capitale. C'est hélas l'un des plus sales et des  
plus dégradés. Je veux parler de l'ascenseur des  
Marolles, qui relie la place Poelaert à la place  
Breughel située en contrebas. À l'origine appelée  
"la ligne verticale de la STIB", raison pour laquelle  
je vous interroge aujourd'hui, son entretien  
quotidien a pourtant de quoi faire honte aux  
Bruxellois, mais aussi aux touristes qui  
l'empruntent pour passer du haut au bas de la ville.

L'un des deux ascenseurs - pas toujours le même,  
rassurez-vous - est bien plus souvent en panne que  
fonctionnel. Il en résulte régulièrement de longues  
files, surtout les week-ends.

Quant à la saleté, elle pique aux yeux, quand ce  
n'est pas l'odeur qui agresse le nez. Et ne parlons  
pas des vues, tant on peine à voir à travers les vitres  
taguées et griffées. Encore un peu de patience, il y  
aura bientôt un trou !

Mme la ministre, serait-ce trop demander que vos  
services fassent leur travail en faveur d'un espace  
public plus attrayant et sécurisant ? Ou n'étaient-ce  
là que de vagues promesses électorales ?

Je vous l'avoue, je suis vraiment lassé de cette  
politique du moindre effort et du laisser-aller. Au  
lieu d'attendre que les citoyens se plaignent de  
l'absence d'entretien et de propreté, ne serait-il pas  
logique que les gestionnaires publics fassent preuve  
d'un peu de proactivité ?

Je profite de l'occasion pour remercier ma collègue  
Florence Frelinx, conseillère CPAS à Bruxelles,  
qui m'a fait part de l'état, tous les jours un peu plus  
déplorable, de ces ascenseurs.

Combien de fois par semaine ce lieu est-il nettoyé ?  
L'est-il par la STIB, Bruxelles Propreté ou un organisme privé ?

Quelle est la durée pendant laquelle chacun des deux ascenseurs a été en panne sur les douze derniers mois ?

Connaissant le vandalisme important qui frappe cette structure, vos services ont-ils mis en place des procédures particulières afin d'y remédier ?

Quel est le nombre de caméras disponibles afin de contrôler l'ensemble de la structure ? Chacune de ces caméras fonctionne-t-elle ? Si c'est le cas, les images enregistrées ont-elles déjà permis d'appréhender certains auteurs d'actes de vandalisme ?

Quel est le coût annuel de l'entretien de ces ascenseurs et de la structure ? Est-il prévu dans le budget de la STIB ?

Sachant que le lieu était à l'origine apprécié des amoureux de Bruxelles, heureux de découvrir des vues et perspectives originales lorsqu'il était possible de voir à travers des vitres, ne serait-il pas envisageable de placer des vitrages moins sensibles au vandalisme ?

Des travaux sont-ils prévus prochainement afin de remplacer ces vitres, ou du moins de les réparer et de mieux sécuriser ces ascenseurs ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De lift van de Marollen wordt dagelijks schoongemaakt, ook tijdens het weekend. De schoonmaak valt ten laste van de MIVB maar wordt uitgevoerd door een onderaannemer voor een jaarlijks bedrag van 33.000 euro. Slijtage kan door een schoonmaakbeurt uiteraard niet worden opgelost.*

*De defecten zijn te wijten aan de blootstelling van de installatie aan vandalisme en aan de wisselende weersomstandigheden. Volgens de cijfers van de MIVB was de ene lift, in 2019, 43 keer buiten dienst en de andere 88 keer. Sinds 30 juni 2020 is een van de liften buiten gebruik. Op 10 juli zou die hersteld moeten zijn. Die lange termijn heeft te maken met de wachttijd voor de wisselstukken, die langer is*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** L'ascenseur Poelaert est nettoyé tous les jours, y compris le week-end. Ce nettoyage, à charge de la STIB, tout comme celui des stations de métro, est effectué par une société sous-traitante pour un montant de 33.000 euros par an. Il ne faut cependant pas négliger l'usure des ascenseurs, qui ne peut pas être résolue par ce nettoyage quotidien.

Sur l'année 2019, la STIB a enregistré 43 pannes pour un ascenseur et 88 pour l'autre. Depuis le 30 juin 2020, l'un des deux ascenseurs est à l'arrêt. Sa remise en service est prévue le 10 juillet. Ce délai important s'explique par le délai nécessaire pour obtenir les pièces de rechange, plus long à cause de la crise sanitaire actuelle.

*wegens de gezondheidscrisis en omdat het om een unieke installatie gaat.*

*Sinds Beliris de lift bouwde, is de MIVB belast met het onderhoud, op basis van een overeenkomst met het gewest. De twee liften krijgen zes onderhoudsbeurten per jaar. In geval van technische storing komt een onderhoudsteam ter plaatse. Ook wordt er gebruikgemaakt van afstandsbewaking, om sneller te kunnen ingrijpen. Er hangt ook een camera in de liftcabine.*

*Voorts werden de deuren en het bedieningssysteem vervangen om de installatie betrouwbaarder te maken.*

*Jaarlijks vindt er een visuele controle van de installatie plaats en om de drie jaar worden er preventieve onderhoudswerken uitgevoerd.*

*De cijfers voor de jaarlijkse kosten zonder de reparatie van schade voor beide liften die ik ontving, lijken mij fout en ik deel ze u dan ook liever niet mee.*

*De ramen van de liften zijn zeer sterk en kregen een bescherm laag tegen graffiti.*

*In het eerste kwartaal van 2021 worden de liften volledig gerenoveerd. Het bestek voor de aanbesteding wordt momenteel opgesteld. De modernisering betreft het elektrische paneel, de bediening en de ramen.*

*Het MIVB-personeel is belast met de bewaking van de site. Zij openen de lift 's ochtends, gaan na of er schade of vuiligheid is en rapporteren dat desgevallend.*

*Er zijn zes camera's, maar de twee camera's in de liften zijn momenteel door een probleem met de bekabeling buiten gebruik. Ze worden in de loop van de komende weken hersteld. Het is al gebeurd dat camerabeelden van bepaalde handelingen aan de politie werden bezorgd.*

*Er vond een projectoproep voor handelszaken rond de lift plaats. In de loop van de zomer wordt er een beslissing genomen. Daarna is er een periode van ongeveer twee maanden nodig om de ruimte toe te wijzen.*

Ces pannes récurrentes sont dues à l'exposition de l'équipement aux intempéries et aux actes de vandalisme. La durée des interruptions de service s'explique par les difficultés d'acquisition des pièces de rechange, dues à la particularité de l'installation, qui est un modèle unique.

Depuis sa construction par Beliris, la STIB est chargée de l'entretien de cet ascenseur, sur la base d'une convention signée avec la Région. Les deux ascenseurs font l'objet d'entretiens réguliers, à raison de six visites par an. Une équipe de maintenance intervient en cas de panne. Un outil de supervision à distance est utilisé afin d'optimiser les délais d'intervention en cas d'avarie. Une caméra est présente dans la cabine au cas où des personnes se retrouveraient bloquées.

Par ailleurs, les portes et l'ensemble du système de commande ont été remplacés. L'équipement a été modernisé dans le but d'augmenter la fiabilité des installations.

Une visite annuelle est également organisée pour effectuer un contrôle visuel de la structure. Une visite trisannuelle permet d'effectuer un entretien préventif de la structure.

Le coût de maintenance annuel fixe hors dégâts pour les deux ascenseurs que l'on m'a communiqué me semble erroné. Je préfère ne pas le relayer auprès de vous.

Les vitres de la cabine sont des vitres à haute résistance, recouvertes d'un filtre anti-graffiti pour les protéger des actes d'incivilité.

Une modernisation complète de ces équipements est prévue pour le premier trimestre 2021. La rédaction du cahier des charges relatif aux travaux est en cours. Ils concerneront notamment le tableau électrique et les commandes, mais également les vitres des cabines.

Le personnel de la STIB est chargé de la surveillance du site, comme c'est le cas pour les stations, par exemple. Les agents multimodaux de la STIB sont notamment chargés de l'ouverture de l'accès aux ascenseurs tous les matins. Ils vérifient et déclarent toutes les avaries rencontrées (graffiti, vandalisme, saleté, etc.).

*Het belangrijkste is echter de aanbesteding voor de noodzakelijke modernisering van het elektrische paneel, de bediening en de ramen.*

**De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans).*- *Uw cijfers stellen mij hoegenaamd niet gerust, want als we in acht nemen dat een herstelling één tot meerdere dagen duurt, kunnen we eruit afleiden dat de lift vaker niet dan wel werkt.*

*U verwijst naar problemen met de werking van de lift, defecte camera's en 33.000 euro schoonmaakkosten, wat duidelijk onvoldoende is. Er is dan ook een grondiger onderzoek van de lift nodig.*

*Die lift is zeer nuttig, want hij verbindt twee belangrijke wijken met elkaar en kan een rol spelen bij de heropstart van het toerisme. Hoe ziet u de rol van deze noodzakelijke verbinding voor de komende tien tot twintig jaar?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Er zijn meerdere acties gepland. Het bestek betreffende de modernisering van de liften vormt een belangrijke stap naar een verbetering.*

*- Het incident is gesloten.*

Il y a six caméras (deux par niveau et une dans chaque ascenseur). Les caméras des ascenseurs sont actuellement hors service à la suite d'un problème de câblage. La réparation est prévue dans les semaines à venir. Des images enregistrées ont déjà été transmises à la police pour des dossiers concernant certains actes.

En ce qui concerne le commerce situé à proximité des installations, un appel d'offres a été clôturé il y a peu et la décision d'attribution devrait être prise au cours de l'été. Il faudra ensuite plus au moins deux mois pour concéder l'espace.

L'élément le plus important est le prochain marché pour les travaux sur le tableau électrique, les commandes et les vitres des cabines, qui sont vraiment nécessaires.

**M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Les chiffres que vous évoquez n'ont pas de quoi me rassurer. Vous dénombrez 43 avaries à un ascenseur et 88 à l'autre, soit un total de 131 avaries en un an. Le temps d'intervention étant d'un à plusieurs jours, surtout lorsqu'une pièce est manquante, autant dire que l'ascenseur est plus souvent en panne qu'en état de fonctionnement.

Vous évoquez la réelle difficulté à faire fonctionner cet ascenseur, les pannes de caméra et un budget de 33.000 euros de nettoyage, manifestement insuffisant au vu de la situation sur place. Une analyse plus profonde doit être entreprise sur cet équipement qui a désormais prouvé son utilité.

Cette ligne verticale en plein cœur de la ville est un atout, car elle permet de joindre deux quartiers importants de la capitale. À l'heure où nous souhaitons relancer le tourisme, une réflexion globale s'impose, qui ne se limite pas à la réparation des caméras. Que souhaitons-nous faire durant les dix à vingt prochaines années pour cet équipement devenu nécessaire ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs actions ont été planifiées. La rédaction du cahier des charges relatif aux travaux qui est en cours constitue une étape importante pour ces ascenseurs.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "het afzien van het gedeeltelijk gratis maken van het Brussels openbaar vervoer".**

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Het gedeeltelijk gratis maken van het openbaar vervoer was een van uw aankondigingen bij de regeringsvorming. In de algemene beleidsverklaring staat dat de Brusselse regering ervoor zou zorgen dat Brusselaars jonger dan 25 en ouder dan 65 jaar vanaf 2020 gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.*

*In de pers vraagt minister van Begroting Sven Gatz zich terecht af of gratis openbaar vervoer nog een prioriteit van de Brusselse regering moet zijn. Dat vereist dus enige verduidelijking.*

*Hoe staat het nu met het gedeeltelijk gratis maken van het openbaar vervoer? Ziet u af van dit voornemen uit de algemene beleidsverklaring?*

*Werkt u aan een alternatieve, misschien gerichtere maatregel? Zo ja, welke? Hoeveel bedraagt de kostprijs ervan? Is die maatregel gericht op dezelfde leeftijdscategorieën? Blijft die beperkt tot het openbaar vervoer? Beoogt hij het aandeel van het openbaar vervoer te verhogen ten opzichte van de andere vervoermiddelen?*

**QUESTION ORALE DE M. DAVID  
WEYTSMAN**

**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'abandon de la gratuité partielle des transports en commun bruxellois".**

**M. David Weytsman (MR).**- La gratuité partielle des transports en commun était une de vos annonces lors de la formation du gouvernement. Nous pouvons lire dans la déclaration de politique générale : "Le gouvernement entend renforcer l'accessibilité des transports publics au moyen d'une tarification adaptée. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement assurera, dès 2020, la gratuité des transports publics pour les Bruxellois de moins de 25 ans et de plus de 65 ans."

Dans la presse, le ministre du budget Sven Gatz se demande, à juste titre, si la gratuité des transports publics doit toujours être une priorité du gouvernement bruxellois. Il déclare même : "Nous devons faire des choix au sein du gouvernement. Chacun devra renoncer à certains de ses rêves." Il évoque notamment la gratuité.

Ces déclarations étant contradictoires, des questions se posent. Nous avons besoin d'une explication claire de votre part.

Qu'en est-il de la gratuité partielle des transports en commun ? Avez-vous renoncé au projet inscrit dans la déclaration de politique générale ?

Travaillez-vous sur une mesure alternative, peut-être davantage ciblée ? Dans l'affirmative, quelle est-elle ? Quel serait son coût ?

Viserait-elle le même public des moins de 25 ans et plus de 65 ans ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ten gevolge van de coronacrisis zijn de begrotingsdebatten uitgesteld tot september en oktober. De meerjarenbegrotingen zouden de data moeten vaststellen waarop gratis openbaar vervoer voor de -25-jarigen en +65-jarigen wordt ingevoerd. Momenteel heeft de regering dat idee niet laten varen en de minister van Financiën heeft alleen verklaard dat erover moet worden gediscussieerd.*

*Ik zal het deels gratis maken van het openbaar vervoer verdedigen, want ik wil het meerderheidsakkoord in zijn geheel steunen. We moeten evenwel rekening houden met de beschikbare budgetten en onderzoeken hoe we alle maatregelen van dat akkoord kunnen uitvoeren. Ik hoop snel een duidelijk antwoord te kunnen geven op deze vraag.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Zonder te willen vooruitlopen op de debatten in de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken, getuigt het van een zeer slecht beheer om deze begrotingsdebatten niet te hebben vervroegd, vooral in het licht van de Covid-19-crisis. Alle gemeenten kunnen immers ramingen maken van de inkomsten van 2021. Bovendien was de budgettaire marge al heel krap gelet op de verbintenissen in de algemene beleidsverklaring.*

*Het was een goed teken geweest mochten de begrotingswerkzaamheden vóór 21 juli zijn gestart. Ze zullen pas in september of oktober plaatsvinden, waardoor er dit jaar niet veel tijd meer overblijft om bepaalde projecten uit te voeren.*

Se limiterait-elle aux transports en commun ou porterait-elle aussi sur d'autres modes, dans le cadre d'une généralisation ?

Viserait-elle à renforcer effectivement la part modale des transports en commun ? Cette dernière question sous-entend que la gratuité, pour sa part, ne poursuit pas un tel objectif.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le savez, les débats budgétaires qui étaient normalement prévus en cette période ont été reportés à septembre et octobre prochains en raison de la crise liée au coronavirus. Les budgets pluriannuels devraient prévoir les dates de mise en place de la gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. À l'heure actuelle, le gouvernement n'a pas abandonné cette idée et le ministre des finances, qui veille à l'équilibre budgétaire, a uniquement déclaré qu'une discussion était nécessaire.

À cette occasion, je défendrai cette décision, car je tiens à soutenir l'accord de majorité dans sa totalité. Toutefois, nous devons tenir compte des budgets disponibles et étudier la manière dont nous pouvons mettre en œuvre toutes les mesures prévues dans l'accord de majorité. J'espère pouvoir rapidement donner une réponse claire à cette question, qui revient presque chaque mois.

**M. David Weytsman (MR).**- Je ne vous aurais évidemment pas posé la question si le calendrier de l'ajustement budgétaire avait été respecté. La crise sanitaire a bon dos. Sans préjuger des débats qui auront eu lieu en commission des finances, il me paraît de très mauvaise gestion, surtout eu égard à la crise du Covid-19, de ne pas avoir anticipé ces débats budgétaires. En effet, toutes les communes peuvent faire des estimations des recettes de 2021. En outre, la marge budgétaire était déjà très étroite par rapport aux engagements de la déclaration de politique générale et elle le sera encore plus demain.

J'aurais trouvé de bon augure de commencer ce travail budgétaire avant le 21 juillet. Si j'ai bien compris, il sera renvoyé au mois de septembre ou d'octobre. Il ne restera pas grand-chose de l'année pour mettre en œuvre certains projets.



**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik hoop snel een antwoord te kunnen geven om dit project zo snel mogelijk uit te voeren. Ik weet evenwel ook hoe flexibel de MIVB is en twijfel er niet aan dat alles in het werk zal worden gesteld om het project te realiseren, zodra de beslissing is genomen.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Niettemin moet de beheersovereenkomst worden gewijzigd, wat tijd vraagt, want alle partners moeten worden gerespecteerd.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

**betreffende "de aanleg van een nieuw fietspad aan de Louizalaan".**

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik vraag al meer dan tien jaar om de groene en openbare ruimten van de Louizalaan te renoveren en te onderhouden, zodat ze opnieuw charme en stijl uitstralen.*

*Allereerst moet de vrijheid om er zich te verplaatsen en te wandelen, altijd en voor iedereen een prioriteit zijn!*

*Al in haar verkiezingsprogramma voor 2009 schreef de MR-fractie dat zij streefde naar veiliger fietsverkeer. Fietsverplaatsingen in de Louizalaan kunnen niet worden aangemoedigd als de openbare ruimte de veiligheid van de fietsers niet garandeert.*

*Op 17 juni 2020 kondigde u op de sociale media aan dat er een nieuw fietspad zou worden aangelegd op de Emile De Motlaan en de Louizalaan. Daartoe is een rijstrook gevormd. Terwijl de Louizalaan enkele kilometers lang is, is*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis consciente que l'année avance et j'espère avoir rapidement une réponse afin de concrétiser ce projet le plus vite possible. Mais je connais aussi la flexibilité de la STIB et sa capacité à faire avancer les projets, et je ne doute pas que, dès la décision prise, tout sera mis en œuvre pour son opérationnalisation.

**M. David Weytsman (MR).**- Cela demande tout de même une modification du contrat de gestion, ce qui prend du temps car il faut respecter tous les partenaires.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

**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'aménagement d'une nouvelle piste cyclable avenue Louise".**

**M. David Weytsman (MR).**- C'est pour relier le centre-ville au bois de la Cambre et à la forêt de Soignes que l'avenue Louise, cette voie rectiligne, d'aspect monumental et bordée de marronniers, fut créée en 1847 par la volonté du roi Léopold II. Densément bâtie de commerces, bureaux et logements, l'avenue Louise doit faire l'objet d'une attention particulière en matière de respect des règles urbanistiques et de changements d'affectation, afin d'y protéger la qualité du patrimoine et des logements. Espaces verts et espaces publics doivent être rénovés et entretenus en leur rendant charme et goût. Je le demande depuis plus de dix ans.

Mais avant tout, la liberté de s'y déplacer et de s'y promener doit être une priorité, à tout moment et pour tout le monde !

Déjà à l'approche des élections de 2009, le groupe MR écrivait dans son programme électoral qu'il

*het nieuwe fietspad maar enkele honderden meters lang. Het kruist het verkeer van de omliggende straten.*

*Dat doet vragen rijzen over de veiligheid van de fietsers op die rijstrook, terwijl het mogelijk was geweest secundaire en zijstraten te gebruiken om aangename en veilige paden te creëren.*

*Wat is uw mening daarover?*

*Nu bevinden de fietsers er zich te midden van het drukke verkeer. We pleiten dus eens te meer voor de aanleg van fietspaden op de Louizalaan, maar niet op om het even welke manier!*

*Waren er andere oplossingen mogelijk? De MR had al oplossingen voorgesteld met een omvorming van de zijwegen of via de groene ruimten.*

*Deze werkzaamheden moeten tegelijk een gelegenheid zijn om de laan opnieuw haar uitstraling van weleer te geven. We willen haar mooier, schoner en groener maken met nieuwe bomen, en veiliger voor iedereen, ook de voetgangers, voor wie het enorm moeilijk is om de laan over te steken.*

*Wat is uw strategie ter zake op korte en middellange termijn? Met welk budget en volgens welke planning?*

*Welke maatregelen zijn genomen om de fietsverplaatsingen veiliger te maken? Welk overleg is gevoerd met de bewoners, handelaars, fietsersverenigingen en de MIVB?*

*Was het na al die jaren niet mogelijk om de heraanleg grondig aan te pakken en fietspaden aan te leggen die voldoen aan de behoeften van de fietsers?*

était attentif à sécuriser la circulation des vélos. On ne peut encourager les déplacements en vélo avenue Louise sans aménager l'espace public pour garantir leur sécurité, affirmons-nous en substance. Mon groupe sera donc votre partenaire dans la réflexion sur ces aménagements.

Des aménagements, il y en a eu, puisque le 17 juin 2020, vous annonciez sur les réseaux sociaux la création d'une nouvelle piste cyclable sur les avenues Émile De Mot et Louise. Pour la créer, une bande de circulation a été transformée. Alors que l'avenue Louise fait plusieurs kilomètres de long, la nouvelle piste cyclable se déploie sur quelques centaines de mètres, à la sortie du tunnel et sur la route principale. Elle croise, de manière dangereuse d'après des cyclistes, la circulation des rues adjacentes.

Des questions se posent quant à la sécurité des cyclistes sur cette bande située au bord de l'axe principal, au milieu de la circulation, alors que les rues secondaires et latérales auraient pu être utilisées pour créer des pistes plus agréables et sécurisées. Je souhaiterais connaître votre opinion à ce propos.

Aujourd'hui, les cyclistes doivent composer avec la circulation intense sur ce tronçon de l'avenue, sans disposer de réels aménagements sécurisés. Nous plaçons donc, une fois de plus, en faveur de l'aménagement de pistes cyclables sur l'avenue Louise, mais pas de n'importe quelle manière !

D'autres solutions étaient-elles possibles ? Le MR avait déjà présenté des solutions passant par la transformation des voiries latérales ou par les espaces verdurisés le long de l'avenue, lesquels sont relativement peu utilisés aujourd'hui.

Ces travaux doivent également être l'occasion de rendre à cette avenue son lustre d'antan. Nous voulons la rendre plus belle, plus propre, plus verte, par la création de nouveaux espaces arborés, et plus sûre pour l'ensemble des usagers, en ce compris pour les piétons, qui ont énormément de difficultés à la traverser.

Quelle est votre stratégie en la matière à court et moyen termes ? Pour quel budget et selon quel calendrier ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *In het kader van de Covid-maatregelen om de fietsverplaatsingen te verbeteren, zijn op verschillende plaatsen wegmarkeringen aangebracht, zoals op de Louizalaan. Het fietspad van de Louizalaan naar de Emile De Motlaan was noodzakelijk, want voordien was het onmogelijk om van de Louizalaan naar de Emile De Motlaan te fietsen. Veel fietsers die naar de Generaal Jacqueslaan wilden fietsen, moesten een grote omweg maken en tramrails oversteken. Sommigen reden zelfs tegen het verkeer in.*

*Dit pad was belangrijk om een deel van de stad te verbinden met belangrijke trekpleisters, zoals de universiteiten. Er blijven nog altijd twee rijstroken voor de auto's, zodat het verkeer er vlot en veilig doorstroomt. De inrichting komt dus alle weggebruikers ten goede.*

*In de omgekeerde richting, van de Emile De Motlaan naar de Louizalaan, was het bestaande fietspad aangelegd op een voetpad, waardoor de fietsers tussen voetgangers moesten rijden. Bovendien moesten ze wat verder van het voetpad afrijden.*

*Die situatie was niet goed voor de voetgangers, noch voor de fietsers, noch voor de autobestuurders. De huidige situatie leidt tot minder conflicten voor alle weggebruikers. Voor kinderen en trage fietsers is het fietspad op het voetpad niettemin behouden.*

*Het budget voor de fietsvoorzieningen in het kader van de Covid-19-maatregelen wordt geraamd op ongeveer 50 euro/m.*

Quelles mesures ont-elles été prises pour sécuriser les déplacements des cyclistes ? Quelles concertations ont-elles été menées avec les habitants, les commerçants, les associations de défense des cyclistes et la STIB ?

Après toutes ces années, n'était-il pas possible de réaliser un travail de fond et d'aménager des pistes cyclables conformes aux besoins des cyclistes, plutôt que de créer de manière hâtive un tronçon qui apparaît à la fois dangereux et désagréable sur la voie principale de l'avenue Louise ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le cadre des mesures Covid visant à améliorer les déplacements cyclistes, des marquages sont prévus à différents endroits, dont l'avenue Louise. La piste cyclable reliant l'avenue Louise à l'avenue Émile De Mot était nécessaire, car il était auparavant impossible de rejoindre cette dernière depuis l'avenue Louise à vélo, la voie latérale ne permettant aux cyclistes que d'aller tout droit, vers le bois de la Cambre.

De nombreux cyclistes voulant rejoindre le boulevard Général Jacques étaient obligés d'effectuer un grand détour, de franchir les rails de tram à pied en portant leur vélo et d'attendre à plusieurs traversées. Certains, ne comprenant pas l'infrastructure, remontaient à contresens un tronçon à sens unique, en prenant ainsi de grands risques sans s'en rendre compte.

Ce lien était important pour relier toute une partie de la ville à des pôles importants comme les universités. Il reste toujours deux bandes automobiles, ce qui permet une fluidité du trafic et plus de sécurité pour les automobilistes. L'aménagement est donc bénéfique pour tous les modes de transport.

Dans le sens inverse, la piste cyclable existante sur l'avenue Émile De Mot en direction de l'avenue Louise a été construite sur un trottoir, ce qui oblige les cyclistes à manœuvrer entre les piétons, puis à descendre une bordure après un rétrécissement du trottoir sur le coin, avec différents obstacles comme des poteaux.

Pareille situation n'était favorable ni aux piétons, ni aux cyclistes, ni aux automobilistes, qui voyaient

*Er is geen globale evaluatie van de nieuwe fietspaden gepland. We zullen geval per geval de situatie bekijken.*

*Omdat de projecten dringend waren, was het niet mogelijk om telkens overleg met de buurtbewoners en handelaars te organiseren, maar dat zal zeker gebeuren als we beslissen om de projecten definitief te maken. De MIVB werd daarentegen wel geraadpleegd over de plannen. Die werden nauwgezet voorbereid en goedgekeurd door de cel Verkeersveiligheid, waarvan we alle opmerkingen hebben gevolgd.*

*Wij werken eveneens aan de zijstraten. Het een sluit het ander niet uit. De bedoeling is om de hele Louizalaan opnieuw in te richten, maar dat vereist een technische en budgettaire analyse. Die is aan de gang in het kader van de meerjarenplanning van Brussel Mobiliteit. De coronacrisis heeft die planning grondig gewijzigd. Daarnaast hebben we afgezien van sommige plannen wegens een negatief advies van de brandweerdienst.*

*We hopen de ontbrekende schakels snel te kunnen voltooiën. De projecten kunnen evenwel pas definitief worden na een ruimere overleg- en participatieprocedure.*

soudainement des cyclistes descendre d'un trottoir. La situation est désormais moins conflictuelle pour tous les modes de déplacement. Pour les enfants et cyclistes lents, la piste cyclable sur le trottoir est néanmoins maintenue pour permettre aux personnes se sentant moins à l'aise dans le trafic de continuer à circuler comme auparavant.

Le budget de réalisation des aménagements cyclables dans le cadre des mesures liées au Covid-19 est estimé à environ 50 euros/m.

Il n'y a pas de plan global d'évaluation pour la totalité des aménagements. Ils sont suivis au cas par cas. Les projets sont variés et suivent des parcours différents, préalablement à des réaménagements dont l'éventuelle pérennisation passera par une procédure consultative plus large. Nous travaillerons piste cyclable par piste cyclable.

Vu l'urgence, il n'était pas possible d'organiser à chaque fois une consultation et une concertation avec les riverains et les commerçants. Je le déplore, car nous manquons là une occasion d'expliquer ce que nous faisons, d'écouter et, éventuellement, d'enrichir un plan. Cela fera évidemment partie du processus si nous décidons de pérenniser ces projets. La STIB, quant à elle, est consultée dans le cadre de l'élaboration des plans.

Le marquage actuel répond à une demande urgente et nécessaire. Ces plans ont fait l'objet d'un travail minutieux et ont été validés par la cellule sécurité routière, dont nous avons suivi toutes les remarques. Le projet répond à une demande de solution à court terme.

L'un n'empêchant pas l'autre, nous travaillons également sur les rues latérales. Un projet définitif d'aménagement de l'avenue Louise est souhaitable, mais il nécessite, vu son envergure, une analyse technique et budgétaire. Celle-ci est en cours dans le cadre du planning pluriannuel des grands projets de Bruxelles Mobilité. La crise du Covid-19 et les mesures qui ont suivi imposent des modifications radicales de la planification. Nous avons également dû abandonner en partie certains projets en raison d'un avis négatif du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu).

Nous espérons donc finaliser rapidement d'importants tronçons manquants. Toutefois, la pérennisation de ces projets ne se fera pas sans

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Er wordt al tien jaar voor een veilig fietspad langs de volledige Louizalaan gepleit. Ik denk niet dat er veel tegenstand van de handelaars zal komen, op voorwaarde dat er overleg met hen wordt gepleegd. Dat lijkt evenwel niet het geval te zijn.*

*Aangezien het fietspad al tien jaar wordt gevraagd, begrijp ik niet dat het nu opeens zo dringend is dat er geen overleg met de fietsersverenigingen, buurtbewoners en handelaars wordt gepleegd. Het is ook niet voldoende om enkel een klein stuk fietspad te creëren tussen de De Motlaan en de Louizalaan, ook al gaat het om het gevaarlijkste stuk.*

*Voorts heb ik uw ambitie op langere termijn niet begrepen. U zegt dat u in fasen te werk zult gaan. Kunt u ons uw plan toelichten? U zegt dat de zijwegen als fietspaden kunnen worden ingericht, maar dan komen er verschillende fietspaden naast elkaar. Uw antwoord is niet duidelijk.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik ben zeker bereid om een ruimer politiek debat te voeren over de noodzaak en de urgentie van de maatregelen die tijdens de gezondheids-crisis zijn genomen.*

passer par des procédures plus consultatives et participatives.

**M. David Weytsman (MR).**- J'ai bien saisi l'idée principale, mais j'avoue ne pas avoir compris certains passages de votre réponse.

Cela fait dix ans que cette piste cyclable est demandée et j'ai moi-même plaidé en faveur d'un urbanisme tactique sur certains grands axes, notamment sur des axes pénétrants. Bien qu'il y ait certaines priorités, il convient de se poser les bonnes questions afin de s'assurer de ne pas créer trop d'embouteillages. Mon groupe souhaite, à l'instar de nombreux riverains, avoir une piste cyclable davantage sécurisée et renforcée sur cet axe. Je ne pense pas qu'il y aura d'ailleurs une forte opposition de la part des commerçants, pour autant que ce dossier soit géré en concertation. Or, nous ne sommes pas ici dans cette dynamique.

J'emprunte cet axe régulièrement et je ne vois pas où est l'urgence - alors que cette piste cyclable est demandée depuis dix ans - qui justifierait l'absence de concertation avec les associations de cyclistes, les habitants et les commerçants. Si l'on ne tient compte que du petit tronçon entre l'avenue Émile De Mot et l'avenue Louise, qui est le plus dangereux, l'aménagement réalisé ne concerne qu'un faible nombre de personnes. Dans la pratique, tout le monde traversait le passage pour piétons bien calmement à côté de son vélo et redémarrait ensuite directement.

À plus long terme, je n'ai vraiment pas compris votre ambition. Vous avez parlé de travailler par tronçon, pourriez-vous dès lors nous présenter un plan ? Vous dites que les rues latérales ou l'espace arboré pourraient être aménagés en pistes cyclables, mais nous aurions alors trois pistes cyclables l'une à côté de l'autre. Outre l'urgence de cet aménagement, je ne comprends donc pas non plus votre vision à moyen et long termes.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous pouvons bien sûr avoir un débat politique plus large sur la nécessité et l'urgence des mesures mises en œuvre lors de la crise sanitaire. Nous avons constaté qu'il était impossible, pour la STIB, de transporter autant de voyageurs qu'en période

*Tijdens de crisis kon de MIVB niet zo veel reizigers vervoeren als gewoonlijk. Bovendien vreesden we dat na de lockdown mensen massaal de auto zouden nemen om overvolle bussen, metro's en trams te vermijden. Daarom hebben we dringende maatregelen genomen om stappen en fietsen aan te moedigen. Dat is ook wat andere steden als Parijs, Londen en Berlijn hebben gedaan.*

*Tijdens de lockdown hebben veel mensen gestapt en gefietst. Het is belangrijk dat zij dat blijven doen voor het woon-werkverkeer. De voornaamste reden waarom mensen niet fietsen in Brussel is het onveiligheidsgevoel. Snel investeren in fietspaden was dus een prioriteit voor ons.*

*De trajecten werden gekozen op basis van het fietsnetwerk plus uit het plan Good Move. Daarnaast wilden we werk maken van de ontbrekende schakels.*

*Op langere termijn willen we de hele Louizalaan aanpakken. De technische en budgettaire analyse is evenwel nog aan de gang. Wij hebben samen met Brussel Mobiliteit een meerjarenplanning voor alle grote werken opgesteld. Het is inderdaad belangrijk om een globale visie van de zone en van alle trajecten langs deze structurerende as te hebben.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik wil geen algemeen debat aangaan, maar as per as bespreken wat haalbaar en noodzakelijk is.*

*Ik beweer niet dat er niets moest worden gedaan met betrekking tot de Louizalaan, maar de gebruikers handelen niet altijd zoals u denkt. De doorgevoerde wijziging heeft volgens mij geen grote meerwaarde. Integendeel, het lijkt me gevaarlijk om de fietsers terug in het verkeer op de hoofdweg te brengen. Ik betreur dat u de fietsersverenigingen niet hebt geraadpleegd. De urgentie is geen voldoende reden om het overleg over te slaan.*

normale. Nous ne pouvions pas non plus laisser se former davantage d'embouteillages causés par un recours massif à la voiture afin d'éviter des transports en commun bondés. C'est la raison pour laquelle nous avons misé en urgence sur un transfert modal vers le vélo et la marche. C'est ce qui a été fait dans d'autres villes comme Paris, Londres ou Berlin.

Pendant la crise du Covid-19, de nombreuses personnes ont opté pour la marche et le vélo. Il s'agit désormais de pérenniser ces habitudes de déplacement pour se rendre au travail. Or on sait qu'à Bruxelles, la première raison pour laquelle le vélo n'est pas utilisé est le sentiment d'insécurité routière. Investir rapidement dans un réseau de pistes cyclables était donc pour nous une priorité. Comme vous l'avez souligné, il s'agit d'un choix politique dont on peut débattre.

Le choix des trajets et des tronçons a été fait sur la base du plan Good Move et du réseau vélo plus, qui en fait partie. Nous avons ensuite voulu combler les liaisons manquantes.

À plus long terme, il est important de travailler sur l'entièreté de l'avenue Louise. Il faut cependant d'abord procéder à une analyse technique et budgétaire, qui est en cours. Nous nous sommes attelés à la réalisation d'un calendrier pluriannuel des grands projets avec Bruxelles Mobilité. L'avenue Louise en fait partie. Comme vous l'avez relevé, il est important d'avoir une vision globale de la zone et de tous les tracés qui passent par cet axe essentiel et structurant de notre Région.

**M. David Weytsman (MR).**- Au mois de mars, j'avais déjà appelé dans L'Écho à réfléchir à cet urbanisme tactique appliqué à Berlin. Je vous suis donc à 200 % sur ce sujet.

Je ne veux pas entrer dans de grands débats généraux, surtout avec Ecolo et Groen. Je souhaite discuter axe par axe et priorité par priorité et analyser ce qui est faisable et nécessaire et ce qui doit être aménagé.

Dans ce cas précis, je ne prétends pas qu'il ne fallait rien faire. Je vous ai dit d'emblée que je comprenais la raison de certaines modifications. Dans la

*Wij vragen al tien jaar tevergeefs dat er iets gebeurt. Ik hoop dat we een duidelijke visie zullen zien in de begrotingsaanpassing en dat er eindelijk budgetten worden vrijgemaakt voor echte werken in plaats van enkele markeringen en paaltjes. De nieuwe fietspaden verbeteren de verkeersveiligheid niet.*

*- 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 kruispunten en de vlotheid  
van het verkeer".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Files zijn niet nieuw in Brussel. In het verleden namen overheden de beslissing om meer plaats vrij te maken voor auto's om dat op te lossen, maar al snel bleken de grenzen daarvan bereikt te zijn. Vandaag kijken we op een andere manier naar mobiliteit in de stad en wordt de ruimte weer evenwichtiger verdeeld over de verschillende manieren om zich te verplaatsen.*

pratique, en tant qu'utilisateurs, comprenez que nous n'agissons pas comme vous le pensez.

Je ne pense pas que cette modification apporte une valeur ajoutée importante. Au contraire, il me semble plutôt dangereux de ramener les cyclistes dans la circulation, sur l'avenue principale. Je me doute bien que vous disposez d'experts plus compétents que moi, mais vous n'avez pas consulté les associations de cyclistes. L'urgence ne peut pas toujours être invoquée pour se passer de consultations.

Concernant la vision à moyen et long termes, cela fait dix ans que nous demandons des aménagements et que nous recevons des réponses approximatives. Je ne peux pas vous en vouloir pour cela, évidemment. Je souhaiterais que l'ajustement budgétaire fasse apparaître une vision claire et des budgets pour commencer des travaux en bonne et due forme au lieu de se contenter de quelques lignes de peinture. Les nouveaux aménagements sont fort légers et, selon moi, ils n'améliorent pas la sécurité routière.

*- 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 "les carrefours et la fluidité du  
trafic".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La question des embouteillages dans notre Région n'est pas nouvelle. Si des décisions en vue d'octroyer davantage de place aux voitures afin d'améliorer l'efficacité du réseau ont été prises à l'époque, les décisions en question ont vite montré leurs limites. Le cas de la célèbre Katy Freeway à Houston illustre à l'extrême cette politique.

*Ook in Brussel werd de openbare ruimte her en der al heringericht. Op sommige plaatsen werden rijstroken afgeschaft. Dat vormt echter aanleiding tot debat, want als we het over een vlotte verkeersdoorstroming hebben, gaat het meestal over de capaciteit van de verkeersassen om het verkeer aan te kunnen. Het adviesbureau Stratec voert echter aan dat niet zozeer de breedte van een weg bepaalt of het verkeer er vlot of gestremd verloopt, maar wel het vlotte verloop van de bewegingen op de kruispunten.*

*Houdt Brussel Mobiliteit rekening met die theorie bij de herinrichting van de Brusselse wegen?*

*Lopen er studies of tellingen om na te gaan welke kruispunten problematisch zijn? Zo ja, met welke frequentie en met behulp van welke instrumenten? Welke maatregelen neemt u om het verkeer er vlotter te doen verlopen? Wanneer werden de recentste en worden de toekomstige werken op problematische kruispunten uitgevoerd? Vinden er na de werken ook studies of tellingen plaats?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het kader van het beleid inzake mobiliteit en de herinrichting van de openbare ruimte voert Brussel Mobiliteit de multimodale inrichting van de wegen en het STOP-principe uit zoals die in Good Move zijn opgenomen.*

*De keuze om een deel van de gewestwegen niet langer aan individuele wagens te laten, maar in te richten voor actieve weggebruikers of het openbaar vervoer, wordt gemaakt op basis van een mobiliteitsstudie en een gerichte impactanalyse.*

Aujourd'hui, la conception de la mobilité en ville a changé. Le tout-à-la-voiture laisse progressivement place à un rééquilibrage de l'espace public pour les différents modes de déplacement.

Dans le cas de Bruxelles, des réaménagements ont déjà pu voir le jour, comme l'atteste le passage du boulevard Général Jacques à une voirie à deux bandes, et d'autres se profilent à l'horizon, comme le démontrent les projets de suppression des autoroutes urbaines.

Néanmoins, la question de l'incidence de la suppression d'une bande de circulation fait toujours débat. De prime abord, lorsque l'on parle de fluidité du trafic en ville, on pense à la capacité des axes d'absorber la circulation. Or, le bureau d'études Stratec avance que ce n'est pas tant la largeur de la voirie qui définit si une ville est embouteillée ou fluide, mais plutôt la capacité des carrefours à gérer les mouvements.

Comment cette théorie s'intègre-t-elle dans la politique de réorganisation de l'espace en voirie ? Bruxelles Mobilité en tient-elle compte dans l'élaboration des réaménagements ?

Des études ou comptages sont-ils réalisés afin de déceler les carrefours problématiques ? Dans l'affirmative, à quelle fréquence et au moyen de quels outils ? Disposez-vous d'une liste des carrefours qui posent problème dans la fluidité du trafic ? Quelles sont les mesures prises pour y améliorer la mobilité ? Quelles sont les dates des derniers et des futurs travaux de réaménagement sur les carrefours qui posent problème ? Des études et comptages sont-ils également réalisés après les travaux ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le cadre de la politique de mobilité et de réorganisation de l'espace en voirie, Bruxelles Mobilité met en œuvre la spécialisation multimodale des voiries ainsi que le principe STOP tels que mentionnés dans le plan régional de mobilité (PRM) Good Move. Ainsi, chaque réaménagement est pensé en fonction de cette nouvelle distribution.

Au vu de la configuration des voiries régionales, le choix de réaffecter l'espace dédié à la voiture automobile individuelle (bande de stationnement



*Afhankelijk van de situatie worden de verkeersstromen, de kruispunten of de parkeermogelijkheden bestudeerd, met als doel een inrichting te kunnen voorstellen die beantwoordt aan de criteria voor de toegankelijkheid voor alle weggebruikers in de zone, voor verkeersveiligheid en voor de organisatie van de verkeersstromen. Zo willen we de negatieve gevolgen van de herinrichting maximaal beperken.*

*Er vinden regelmatig tellingen plaats op kruispunten in het gewest die belangrijke knooppunten vormen. Het project prioritaire assen dat de vorige regering invoerde om een vlotte doorstroming op basis van het STOP-principe te bereiken, wordt stelselmatig uitgevoerd.*

*Ook de vlotte doorstroming van het verkeer op de kruispunten steunt op het STOP-principe. Zo is meer dan de helft van de verkeerslichten uitgerust met een afstandsbediening, zodat het openbaar vervoer vlotter door kan. Voorts proberen we de wachttijd voor fietsers en voetgangers zo veel mogelijk te beperken.*

*Om de autoastroom zo vlot mogelijk te laten verlopen, worden de verkeerslichten op verkeersassen op elkaar afgestemd.*

*Ten slotte kan het onderzoek van bepaalde kruispunten gebeuren in het kader van de herinrichting van een verkeersas. Indien nodig gebeuren er tellingen om een correct beeld van de situatie te krijgen. Ook de programmatie van de verkeerslichten wordt onder de loep genomen.*

*Voor een vlottere doorstroming op de kruispunten zijn onderzoek van de verkeersstromen, een eventuele vereenvoudiging of herinrichting van het kruispunt en een herprogrammatie van de verkeerslichten nodig.*

*De gewestelijke verkeerslichten werken voor 90% dynamisch. Dat houdt in dat ze werken met afstandsbediening, microregulering of een gedifferentieerde programmatie naargelang het tijdstip.*

*Voorts staan er op een aantal kruispunten camera's en zijn er plannen om er nog meer te plaatsen.*

et/ou bande de circulation) au profit des modes actifs (piétons, cyclistes) et/ou au profit des transports en commun fait l'objet d'une étude de mobilité et d'analyse d'impact ciblé.

Ainsi, en fonction de la situation, des études de flux (capacité et organisation), de carrefours (capacité et organisation) et/ou de stationnement sont menées afin de proposer des configurations répondant aux critères d'accessibilité pour tous dans la zone, de sécurité routière ainsi que d'organisation des flux de mobilité. Ces analyses et propositions de réorganisation ont vocation à limiter au maximum les impacts négatifs des réaménagements.

Des comptages sont réalisés de manière régulière sur des carrefours de la Région qui constituent des nœuds importants. Le projet Axes prioritaires, instauré sous la législature précédente dans le but de mettre en place une circulation fluide selon le principe STOP, fait l'objet d'un déploiement progressif.

Il est important de signaler que l'attention portée à la fluidité du trafic aux carrefours est également guidée par le principe STOP. Ainsi, plus de la moitié des carrefours gérés par des feux sont équipés d'une télécommande, afin de favoriser le passage des transports publics. Nous veillons également à réduire les temps d'attente pour les piétons et les vélos.

En ce qui concerne la fluidité de la circulation automobile, les feux sont gérés de manière coordonnée sur tout l'axe, ce qui offre une meilleure dynamique des flux.

Enfin, l'examen de certains carrefours peut être réalisé lors d'une réflexion portant sur le réaménagement d'un axe. À cette occasion, si la situation le nécessite, des comptages sont effectués afin d'obtenir une représentation aussi exacte que possible de la situation. La programmation des grilles de feux est également examinée.

L'amélioration de la mobilité aux carrefours se fait par un examen des flux, une éventuelle simplification ou réorganisation du carrefour ainsi que par une reprogrammation des grilles de feux.

Nonante pour cent des carrefours à feux régionaux sont réglés de façon dynamique. Cela signifie qu'ils

*Dat alles moet het voor Brussel Mobiliteit mogelijk maken om de bovengrondse verkeersstromen in realtime dynamisch te beheren en de kruispunten aan de behoeften aan te passen.*

*Bij een heraanleg pakt Brussel Mobiliteit de gewestwegen gewoonlijk van gevel tot gevel aan, waarbij het ervoor zorgt dat actieve weggebruikers en het openbaar vervoer meer ruimte krijgen, terwijl een optimale doorstroming gegarandeerd blijft. Het houdt bij het ontwerpen van de kruispunten gewoonlijk rekening met de vooraf uitgevoerde tellingen en de verwachte evolutie van het verkeer.*

*De gedane en geplande werken aan problematische kruispunten opsommen komt in feite neer op het opsommen van nagenoeg alle werken van Brussel Mobiliteit.*

*De lopende werken betreffen de aanleg van fietspaden op de Kleine Ring en de Jules De Troozsquare. Daarna volgen werken waarvoor het gewest een stedenbouwkundige vergunning aanvraag of kreeg.*

*Het verkeerscentrum van Brussel Mobiliteit registreert na werken gewoonlijk continu de gegevens over de verkeersstromen. Desgevallend voert het agentschap ook tellingen ter plaatse uit.*

*- Het incident is gesloten.*

sont soit télécommandés - pour les transports en commun -, soit qu'ils font l'objet d'une microrégulation ou d'une programmation différente selon les besoins horaires : les grilles de feux changent en fonction de l'heure de pointe du matin, de l'heure de pointe du soir, de la semaine et du week-end.

Par ailleurs, certains carrefours sont équipés de caméras et un programme régional vise à équiper de nombreux carrefours de ce dispositif.

Tous ces éléments permettront à Bruxelles Mobilité de mettre en place une gestion dynamique des flux de surface en temps réel. Ainsi, les carrefours pourront être adaptés en fonction des besoins, toujours selon le principe STOP.

Pour ce qui est des travaux de réaménagement de Bruxelles Mobilité, ceux-ci concernent généralement le réaménagement complet, de façade à façade, de voiries régionales. Dans le cadre de ces travaux, l'espace est généralement redistribué au profit des modes actifs et des transports en commun, tandis qu'une fluidité optimale est garantie.

Cet objectif n'est pas le seul visé par ces projets, mais il fait partie des différents éléments pris en compte. Dans la plupart des projets, Bruxelles Mobilité tient compte des mesures effectuées avant les travaux et de l'évolution prévue du trafic pour calculer les dimensions des carrefours.

L'énumération des carrefours dont l'amélioration a été réalisée ou est en cours ou programmée revient donc à citer tous les travaux de Bruxelles Mobilité.

Les chantiers en cours concernent la "cyclabilisation" de la Petite ceinture (entre la rue Terre-Neuve et l'avenue Louise, et entre la place du Trône et la porte de Namur) et du square de Trooz. Ils seront suivis des projets pour lesquels nous avons demandé ou obtenu un permis d'urbanisme.

Des comptages sont généralement effectués après les travaux par enregistrement en continu des données de trafic par le centre de mobilité de Bruxelles Mobilité. Le cas échéant, des comptages sont également effectués sur le terrain.

*- L'incident est clos.*

**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 examens voor het rijbewijs B in het Brussels Gewest".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG  
VAN MEVROUW FRANÇOISE  
SCHEPMANS,**

**betreffende "de verlenging van de vervaldatum van de rijbewijzen post-Covid".**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- Niet alle kandidaten voor een rijbewijs B kunnen op dezelfde behandeling rekenen voor ze hun praktische proef kunnen afleggen. Wie al ingeschreven was om dat examen af te leggen tijdens de lockdownperiode, kreeg een uitstel van verschillende maanden, maar wie ingeschreven was voor september of oktober, kreeg dat uitstel niet. Die laatsten zullen dus minder goed voorbereid zijn, aangezien ze niet konden oefenen tijdens de periode waarin je niet met meer dan een persoon in een wagen mocht zitten. Dat is niet eerlijk, zeker aangezien het hele traject voor veel mensen een dure grap is.

*Er is ook een probleem met het praktijkexamen zelf. In het examencentrum van Schaarbeek mogen leerlingen van bepaalde rijsscholen blijkbaar geen examen afleggen omdat de achterste ruiten van de wagens van de rijsschool niet naar beneden kunnen.*

*Hoe werden de agenda's van de praktijkexamens beheerd tijdens de lockdown? Klopt het dat de praktijkexamens die tijdens die periode gepland waren, uitgesteld werden tot september en oktober?*

**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 "les examens pour l'obtention du permis de conduire B en Région bruxelloise".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME  
FRANÇOISE SCHEPMANS,**

**concernant "la prolongation de la limite de validité des permis de conduire post-Covid".**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- La situation des candidats au permis de conduire de catégorie B semble singulièrement se compliquer ces dernières semaines. Ainsi, une série d'entre eux ne bénéficieront manifestement pas du même traitement que d'autres avant de passer leur épreuve pratique.

En effet, bien que de très nombreux candidats ou candidates inscrits pour présenter l'examen pratique pendant le confinement aient bénéficié - et c'est bien normal - d'un report de plusieurs mois pour présenter l'épreuve pratique, d'autres, pour lesquels la date de l'examen pratique était fixée après cette période, en septembre ou en octobre, n'ont pas bénéficié de report. Il est donc à craindre que ces derniers soient moins bien préparés, puisqu'ils n'ont évidemment pas pu conduire pendant la période où il était interdit de se trouver à plusieurs dans la même voiture. Or vous connaissez le budget total que peut représenter le parcours d'un élève, de l'examen théorique à l'examen pratique, et vous savez aussi que tout le monde n'est pas égal devant ces dépenses.

Il semble également que l'examen pratique lui-même pose problème. Le 17 juin, nous apprenions sur BX1 qu'au centre d'examen de Schaarbeek, les

*Dat betekent dat er nu, na de lockdown, veel meer examens georganiseerd moeten worden. Worden daarvoor bijkomende examinatoren aangeworven? Enkele weken geleden bleek het zelfs niet meer mogelijk om een afspraak te maken voor de bekwaamheidsproef, zonder dat de kandidaten daar meer uitleg over kregen.*

*Klopt het dat de examinatoren bepaalde kandidaten uitsluiten van het praktijkexamen? Welke wettelijke basis hebben zij daarvoor? Hoeveel weigeringen werden er al geregistreerd?*

*Hoe ziet het tijdschema er dan verder uit voor de geweigerde kandidaten? Zijn er oplossingen in de maak om de gezondheid van kandidaten en examinatoren tijdens de examens optimaal te garanderen?*

*Hoe organiseren de rijsscholen zich om auto's aan te bieden die voldoende veilig zijn? Welke vormen van ondersteuning biedt het gewest daarbij?*

élèves de certaines auto-écoles sont refusés à l'examen pratique du permis B sous prétexte que les vitres arrière de la voiture de l'auto-école dans laquelle ils se sont préparés ne s'ouvrent pas vers le bas.

Comment s'est déroulée, pendant le confinement, la gestion des calendriers des examens pratiques pour le permis B dans les centres d'examen de la Région? Confirmez-vous le report des examens pratiques aux mois de septembre et octobre pour les candidats qui devaient présenter l'épreuve pratique pendant la période de confinement?

Maintenant que les examens pratiques ont repris, comment l'afflux des demandes de rendez-vous est-il géré? Les candidats ont en effet des dates à respecter. Des examinateurs supplémentaires ont-ils été engagés pour combler le retard? Il m'a été rapporté qu'il y a deux ou trois semaines, il n'était même plus possible de prendre rendez-vous pour le test d'aptitude, sans qu'aucune information complémentaire puisse être fournie aux candidats.

Confirmez-vous le refus par les examinateurs de certains élèves lors de l'examen pratique? Sur quelles bases légales ces refus sont-ils motivés? Combien ont déjà été enregistrés?

S'agissant du calendrier, que se passe-t-il concrètement en cas de refus d'un élève? Des solutions sont-elles d'application ou à l'étude pour garantir une sécurité sanitaire optimale aux examinateurs et élèves pendant les examens, notamment en ce qui concerne la ventilation de l'habitacle du véhicule? Dans l'affirmative, lesquelles?

De même, comment les auto-écoles s'organisent-elles pour fournir des véhicules offrant un niveau de sécurité et de ventilation suffisant pour les moniteurs, les élèves et les examinateurs? Quelles sont les formes de soutien proposées par la Région à ces acteurs?

Au vu de l'actualité, il s'agit là de questions essentielles, car le permis de conduire reste fondamental pour de nombreux citoyens, même si nous préférerions qu'ils optent pour le vélo.

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener wordt de toegevoegde mondelinge vraag door de heer David Weytsman voorgelezen.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Tijdens de coronacrisis zijn heel wat ondernemingen en instellingen gesloten, waaronder de centra voor de rijexamens. Door de lockdownregels konden mensen niet oefenen voor hun rijexamen en het examen ook niet afleggen.*

*U antwoordde eerder op een schriftelijke vraag dat dat niet uw bevoegdheid is, maar door de zesde staatshervorming is het geweest bevoegd geworden voor de rijopleidingen en de examencentra. Enkel de officiële documenten vallen nog onder de federale bevoegdheid.*

*In Vlaanderen en Wallonië werd de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen verlengd, in Vlaanderen met vier maanden. Overweegt u ook zo'n verlenging en met hoeveel tijd?*

*De wachttijd voor een praktijkexamen is doorgaans vrij lang. Hoe zullen de examencentra de extra toevloed aan kandidaten verwerken? Is er een wachtlijst? Hoe wordt die opgesteld? Krijgen bepaalde kandidaten voorrang?*

*Zo'n 25.000 mensen wachten om hun rijexamen af te leggen. Daarvoor zal een verlenging van de termijnen met vier maanden niet volstaan. Welke oplossingen zijn er als het voorlopig rijbewijs toch te vroeg verloopt?*

**Mme la présidente.**- En l'absence de l'auteure, la question orale jointe est lue par M. David Weytsman.

**M. David Weytsman (MR).**- Mme la ministre, la pandémie du Covid-19 a provoqué la fermeture de nombreuses entreprises et institutions, dont les centres d'examen du permis de conduire. Les cessations d'activités empêchaient quiconque de s'exercer grâce aux formations de conduite, mais aussi de passer les étapes nécessaires à l'obtention du permis de conduire. Mme Schepmans vous a fait part de cette situation lors d'une question écrite. Vous lui avez répondu que cela ne relevait pas de vos compétences.

Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour les règles d'obtention du permis de conduire et la sécurité routière. La formation à la conduite, les auto-écoles et les centres d'examen ont été régionalisés. Il est vrai que les documents officiels restent du ressort du niveau fédéral, mais l'organisation des cours et des examens est devenue régionale.

La prolongation des permis a eu lieu en Wallonie et en Flandre. Votre porte-parole déclarait par ailleurs dans la presse que l'idée était d'aller dans le même sens que la Flandre, à savoir de rajouter un délai de quatre mois après le confinement.

La fermeture des centres a entraîné des conséquences sur les permis provisoires arrivés à expiration pendant la pandémie. Un délai supplémentaire serait-il envisageable ? De combien de temps, le cas échéant ?

Le délai d'attente pour passer un examen pratique est en général plutôt long. Comment les centres ont-ils prévu de gérer cet afflux potentiel ? Une liste d'attente a-t-elle été mise en place ? Comment celle-ci a-t-elle été organisée ? A-t-on privilégié les personnes pour lesquelles la date butoir était proche ?

Enfin, 25.000 personnes attendent de passer leur examen pratique, ce qui représente un délai allant bien au-delà des quatre mois de l'après-confinement. Quelle est la solution envisagée si le permis provisoire expire entre-temps ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De rijopleidingen zijn geregionaliseerd, maar het voorlopige rijbewijs is nog steeds een federale bevoegdheid. De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer heeft de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen verlengd tot 30 september 2020, conform het koninklijk besluit in het kader van de coronacrisis.*

*De rijlessen en -examens werden opgeschort vanaf 16 maart, conform de beslissingen in het kader van de bijzondere machten voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.*

*De examencentra kregen de aanbeveling om hun activiteiten weer op te starten in fasen. Op 18 mei hervatten de theoretische examens, de risicoperceptietests, de praktijkexamens voor rijbewijs AM en A en de manoeuvres voor rijbewijs C, D en E. De rest volgde op 25 mei.*

*Ongeveer vierhonderd examens moesten door de pandemie geannuleerd worden. Ondertussen konden de agenda's moeilijk beheerd worden, aangezien de examencentra pas heel laat wisten wanneer ze opnieuw examens zouden kunnen organiseren.*

*Zodra de beslissing was genomen, werden de getroffen kandidaten gecontacteerd. Zij kregen voorrang bij het plannen van een nieuwe afspraak. Om overvolle agenda's te vermijden, hebben de examencentra een reservatiesysteem ingevoerd voor alle examens. Nog niet iedereen heeft zich kunnen inschrijven, niet zozeer door een tekort aan plaatsen, maar eerder doordat ze zelf om persoonlijke redenen geen gepaste datum vinden.*

*Volgens de examencentra zijn de wachttijden niet bijzonder veel langer dan voor de coronacrisis. Bij het centrum Sécurité automobile zijn bijvoorbeeld nog een paar plaatsen vrij vóór 15 juli 2020. De centra hebben dan ook geen extra examinatoren aangeworven. Die zijn ook niet zo eenvoudig te vinden, want je hebt er een erkenning voor nodig. De centra gaan ervan uit dat de achterstand ingelopen is tegen september.*

*Toen de examens hervatten, vreesden sommige examinatoren voor hun gezondheid, aangezien de sociale afstand onmogelijk te handhaven is tijdens een rijexamen. De directies en de vakbonden hebben afspraken gemaakt over preventieve*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le permis de conduire provisoire, bien que la formation à la conduite ait été régionalisée, la matière relative au permis de conduire provisoire n'a pas été transférée aux Régions à la suite de la sixième réforme de l'État. Le document du Sénat à ce propos stipule que le permis de conduire provisoire, le permis à points et les règles en matière de déchéance continuent de relever de la compétence fédérale.

Le Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF Mobilité et Transports) a de ce fait prévu la prolongation de la validité des permis provisoires jusqu'au 30 septembre 2020, conformément à l'arrêté royal pris dans le cadre de la crise du Covid-19.

En ce qui concerne le calendrier des examens, la formation et les examens du permis de conduire ont été suspendus à partir du 16 mars, conformément aux décisions prises dans le cadre des pouvoirs spéciaux conférés au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à la suite de la crise du Covid-19.

Il a été conseillé aux directeurs des centres d'examen de reprendre leurs activités en phases successives. Deux dates importantes sont à prendre en compte : le 18 mai, les examens théoriques, les tests de perception de risques, les examens pratiques AM et A et les manoeuvres C, D et E ont repris, et le 25 mai, nous sommes passés aux examens sur la voie publique pour les catégories C, D et E, aux examens pratiques pour les catégories B et G, et aux examens de réintégration.

Environ 400 examens ont dû être annulés à la suite de la pandémie. Tous les examens ont pu reprendre à partir du 25 mai. Il n'y a pas eu de gestion des calendriers, puisque les centres ne savaient pas quand ils pourraient reprendre leurs activités et ont été informés assez tardivement des dates de reprise.

Une fois la décision prise, les candidats ont été contactés et priorité leur a été donnée pour la reprise. Afin de limiter l'affluence et les attroupements aux centres d'examen, ces derniers ont mis en place un système de réservation pour tous les examens. Les candidats sont libres de prendre rendez-vous au moment qui leur convient le mieux. Tous n'ont pas encore pu s'inscrire, pas forcément pour une question de manque de place,

*maatregelen, zoals onder meer het feit dat alle vier de ramen open moeten. Kleinere wagens, waarbij de ramen achteraan alleen schuin gezet kunnen worden, werden eerst niet toegelaten, maar zijn ondertussen wel weer welkom. Ik heb geen cijfers over het aantal weigeringen.*

*Veel weigeringen zijn het gevolg van het feit dat de documenten die nodig zijn om het praktijkexamen te mogen afleggen, verlopen zijn. Het Brussels Gewest heeft een ontwerpbesluit opgesteld om de geldigheid daarvan te verlengen tot 30 december 2020, met uitzondering van het voorlopige rijbewijs, dat onder de federale bevoegdheid valt. Die documenten attesteren:*

- *het slagen voor het theoretische examen;*
- *het aantal gereden uren;*
- *het slagen voor de risicoperceptietest;*
- *de maximale duur van de stage;*
- *de opleiding op het vlak van eerste hulp op de weg;*
- *het slagen voor de rijproef op een verkeersvrij terrein;*
- *het slagen voor de bekwaamheidstest;*
- *de kredietpunten.*

*De regering heeft het ontwerpbesluit al goedgekeurd, maar de Raad van State verwerpt het dringende karakter ervan. Daarom heeft de regering een nieuw ontwerp ingediend bij de Raad van State. Op 2 juli keurde de regering de tekst goed in tweede lezing en die treedt dus in werking vanaf de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Ondertussen konden mensen van wie een document verliep, dus geen geldig praktijkexamen afleggen.*

*Het gewest heeft zelf geen preventieve maatregelen opgelegd en laat elke actor vrij om zelf te bepalen hoe de gezondheid van de betrokkenen gegarandeerd kan worden. We hebben hen wel aangeraden om de aanbevelingen te volgen van de*

mais souvent pour une question de convenance personnelle.

Selon les centres d'examen, les temps d'attente ne sont pas spécifiquement plus longs qu'avant la crise sanitaire. Le calendrier du centre d'examen Sécurité automobile est prévu jusqu'au 15 juillet 2020 et ce centre nous a informés que quelques places étaient vacantes avant cette date.

Les centres d'examen n'ont pas embauché de nouveaux examinateurs. Cette profession n'est pas très répandue et est très réglementée, avec notamment la nécessité d'être agréé. Les centres espèrent rattraper le retard d'ici le mois de septembre.

Lors de la reprise des activités des centres d'examen, certains examinateurs ont craint pour leur santé, étant donné que la distanciation sociale d'1,5 m. ne pouvait être respectée. Il a été décidé entre la direction et les représentants syndicaux que des mesures soient mises en place, dont la bonne aération des véhicules, en ouvrant totalement les quatre fenêtres. Des petits véhicules ayant des vitres arrières s'ouvrant en compas n'ont initialement pas été acceptés. Ils le sont désormais à nouveau. Nous ne disposons pas de chiffres concernant le nombre de refus, ceux-ci n'étant pas comptabilisés par les centres d'examen.

De nombreux refus sont la conséquence de la fin de la période de validité des documents nécessaires à l'admission des examens du permis de conduire. Pour pouvoir présenter un examen pratique dans le cadre du permis de conduire, le candidat doit présenter une série de documents en cours de validité. La Région bruxelloise a préparé un projet d'arrêté prévoyant la prolongation de la validité jusqu'au 30 décembre 2020 des documents nécessaires à l'admission aux examens, autres que le permis de conduire provisoire, qui relève de la compétence fédérale. Ces documents concernent :

- la réussite à l'examen théorique ;
- les heures de conduite ;
- la réussite au test de perception des risques ;

*Federale Overheidsdienst (FOD) Werkgelegenheid.*

*De rijsscholen mogen plexiglas schermen in hun wagens installeren. Het mondkapje is verplicht, omdat de sociale afstand niet kan worden gehandhaafd. De twee examen centra hebben daarbovenop nog extra maatregelen genomen.*

*De rijsscholen konden dezelfde hulp krijgen als alle Belgische privéondernemingen. Het ontwerpbesluit voorziet in een vermindering van de jaarlijkse belasting op de erkende rijsscholen en de opleidingscentra voor examinatoren, tot een zesde van het normale bedrag.*

- la durée maximale de stage visée par plusieurs articles ;

- les dispenses et attestations de formation relatives aux premiers secours en route ;

- la réussite de l'épreuve sur un terrain isolé de la circulation ;

- les attestations d'aptitude à la conduite visées dans l'arrêté ;

- les points de crédit.

Actuellement, ce projet d'arrêté de pouvoirs spéciaux a été validé par le gouvernement, mais le Conseil d'État a rejeté le caractère urgent de la demande. Un nouvel arrêté a été présenté et une nouvelle demande d'avis a donc été introduite auprès du Conseil d'État, car nous sommes convaincus de l'urgence en la matière. Le texte en deuxième lecture a été validé le 2 juillet par le gouvernement et pourra donc entrer en application à la suite de sa publication au Moniteur belge, que j'espère très rapide.

En attendant la publication officielle dudit arrêté, les candidats dont la validité de l'un des documents précités est arrivée à échéance n'ont pas pu présenter l'examen pratique, conformément à l'arrêté relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur.

Pour les mesures relatives aux véhicules, la Région a décidé de ne pas émettre de restrictions supplémentaires et de laisser la possibilité à chaque acteur du secteur d'organiser les mesures sanitaires à mettre en place. Nous n'avons pu qu'inciter ces acteurs à suivre les recommandations émises dans le guide générique publié par le service public fédéral Emploi (SPF Emploi).

Les auto-écoles sont libres d'installer des parois en plexiglas dans leur voiture. L'utilisation du masque est obligatoire, car la distanciation sociale ne peut pas être respectée. Les deux centres d'examen ont également adopté une série de mesures afin d'assurer un maximum de sécurité à chacun.

Par ailleurs, les écoles de conduite ont pu bénéficier des aides apportées à toutes les entreprises privées



**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- *Diegenen die hun rijexamen zouden afleggen tijdens de lockdownperiode, hebben dus uitstel gekregen tot 30 september. Iemand die voor begin oktober zijn examen moest afleggen, maar tijdens de lockdown niet kon oefenen, krijgt tijd tot december dankzij een nieuw besluit. Heb ik dat goed begrepen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Het besluit houdt in dat alle noodzakelijke documenten behalve het voorlopige rijbewijs, geldig blijven tot 30 december. Het voorlopige rijbewijs valt echter onder de federale bevoegdheid en is slechts verlengd tot 30 september.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- *Zo worden diegenen van wie het voorlopige rijbewijs kort na 30 september verloopt, benadeeld. Ook zij werden immers getroffen door de lockdown. Het nieuwe besluit is trouwens nog niet van kracht en dus moeten ook diegenen van wie de documenten tijdens de lockdown verlopen, afwachten.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Het besluit verschijnt een van de komende dagen in het Belgisch Staatsblad. Ik had daar graag een aantal dringende maatregelen aan toegevoegd, maar dat bleek helaas onmogelijk.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- *Heeft het besluit terugwerkende kracht en geldt de verlenging van de termijnen dus ook voor de documenten die ondertussen al verlopen zijn?*

en Belgique. Le projet d'arrêté prévoit également une réduction des redevances annuelles dues par les écoles de conduite agréées et les centres de formation initiale pour les examinateurs. Celles-ci sont réduites à concurrence d'un sixième du montant exigible pour l'année 2020.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Les personnes qui devaient passer le permis pendant la période du confinement ont donc obtenu une prolongation jusqu'au 30 septembre. Dans le cas qui m'a été rapporté, une personne qui devait le passer au plus tard début octobre et qui n'a pas eu la possibilité de s'entraîner pendant le confinement bénéficiera d'un report jusqu'au mois de décembre grâce au nouvel arrêté pris par la Région. Ai-je bien compris ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le nouvel arrêté porte sur tous les aspects régionalisés concernant les documents requis pour l'admission à l'examen. Ceux-ci restent valables jusqu'au 30 décembre. Quant au permis de conduire provisoire, il s'agit d'une compétence fédérale. La date de validité de ces permis a été reportée jusqu'au 30 septembre, mais je ne pense pas qu'il y ait une prolongation prévue.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il s'agit tout de même d'une discrimination pour ceux dont le permis arrive à échéance juste après le 30 septembre. Ceux-là ont tout autant été pénalisés par le confinement. Par ailleurs, les personnes dont le permis a expiré pendant le confinement sont donc actuellement en attente.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'arrêté est passé en deuxième lecture et sa publication au Moniteur belge devrait avoir lieu dans les prochains jours. Je sais que le message est difficile à entendre pour ces personnes. J'aurais bien voulu faire passer cet arrêté avec toute une série de mesures d'urgence, mais cela n'a pas été possible.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- L'arrêté aura-t-il bien un effet rétroactif ? Les permis qui ont expiré vont pouvoir être prolongés ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ja.*

*- De incidenten zijn 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 "het einde van de  
afzonderingsmaatregelen voor de  
slechtzienden in de voertuigen MIVB-TEC-  
De Lijn".**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (*in het Frans*).- *Slechtzienden hadden het al erg moeilijk tijdens de lockdown, en nu de maatregelen versoepeld zijn, zijn ze er niet veel beter aan toe. De chauffeur van tram of bus is moeilijk bereikbaar, de pijlen op de grond zien zij niet. Ze kunnen ook niet nagaan of de andere reizigers wel voldoende afstand houden van hen. Dat doet de vraag rijzen of blinden en slechtzienden geen bijkomend risico vormen voor anderen en voor zichzelf.*

*De lockdown heeft de ongelijkheid in de samenleving nog aangescherpt. Dat geldt ook voor de slechtzienden, die veel van hun oriëntatiepunten verloren. Het is onze taak om daar wat aan te doen.*

*Bent u op de hoogte van de moeilijkheden die slechtzienden ondervinden op het openbaar vervoer in het Brussels Gewest? Welke problemen worden er voornamelijk gemeld door de betrokkenen en de verenigingen?*

*Werden er specifieke maatregelen getroffen om slechtzienden te ondersteunen in het openbaar vervoer?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Oui.*

*- Les incidents sont 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 "le déconfinement pour les  
personnes malvoyantes dans les véhicules  
STIB-TEC-De Lijn".**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- *Après plusieurs mois de confinement, il semble bien que le déconfinement constitue parfois une épreuve supplémentaire pour les personnes malvoyantes. Ces dernières se sentent abandonnées, privées de repères, désorientées. En effet, on peut facilement imaginer les difficultés que cela peut représenter : accès difficile au chauffeur du bus ou du tram, impossibilité de suivre les nouveaux marquages au sol.*

*On peut aussi se poser la question du respect des gestes barrières vis-à-vis des personnes malvoyantes par les autres usagers des transports publics. Comme l'écrit la Fédération des aveugles de France sur son site web : "Pour les personnes aveugles ou malvoyantes, le déconfinement pose de façon très concrète la question du respect ou plus exactement de la bonne compréhension des gestes barrières. Les personnes aveugles ou malvoyantes ne font pas partie a priori des personnes vulnérables, mais leur façon d'aborder le monde et les autres, sans voir, peut représenter un danger supplémentaire pour les autres et pour elles-mêmes." La question du respect des distances physiques semble centrale pour bon nombre de malvoyants.*

*Le confinement a été difficile à vivre pour une série de nos concitoyens et les inégalités ont été fortement exacerbées. Pour les personnes*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB ontving inderdaad een aantal meldingen van problemen waarmee blinden en slechtzienden nu geconfronteerd worden: het naleven van de afstandsregels, het niet meer kunnen instappen via de deur vooraan, de onmogelijkheid om samen met de chauffeur na te gaan of ze wel op het juiste voertuig zitten. De MIVB ging daarover het gesprek aan met de verenigingen en vraagt dat zij hun leden erop zouden wijzen dat ze zich zo goed mogelijk herkenbaar moeten maken met een witte stok. Aan haar personeelsleden vroeg de MIVB om extra aandachtig te zijn voor mensen met een witte stok.*

*De maatschappij overweegt ook om de procedure voor begeleiding aan de halten te wijzigen zodat het MIVB-personeel de slechtzienden kan begeleiden. Zij mogen zelf ook een eigen begeleider meebrengen, die daarenboven gratis reist als hij of zij de kaart 'gratis begeleider' kan voorleggen.*

*Tot slot kunnen slechtzienden ook een beroep doen op TaxiBus, de dienst van de MIVB die mensen van deur tot deur brengt. Dat vermindert weliswaar de autonomie van de slechtziende, maar in deze crisistijden kan het toch een geruststellende oplossing zijn.*

malvoyantes qui ont perdu beaucoup de repères pendant et sans doute depuis la crise, la situation a été encore plus difficile à vivre. Si cela se confirme dans notre Région, il faut que nous prenions ce problème à bras-le-corps.

Avez-vous connaissance de difficultés rencontrées par des personnes malvoyantes dans les transports publics - que ce soit la STIB, De Lijn, les TEC ou la SNCB - qui circulent dans notre Région ? Dans l'affirmative, quels sont les problèmes principalement mentionnés par ces personnes ou par les associations actives dans le secteur, à savoir la Ligue Braille, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et Unia ?

Des actions spécifiques ont-elles été entreprises pour aider les personnes malvoyantes qui rencontreraient des problèmes dans les transports publics qui circulent sur le territoire de notre Région ? Si oui, lesquelles ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne la connaissance des désagréments existants, la STIB a reçu des notifications de quelques clients déficients visuels qui sont mis en difficulté par la distanciation physique, la suppression de l'accès par la porte avant dans les bus et trams, ainsi qu'en raison de l'impossibilité de vérifier avec le chauffeur que le véhicule en question est celui qu'ils requièrent.

La STIB a dialogué avec les associations, qui concèdent qu'il ne s'agit pas d'un problème limité au transport. La STIB leur a demandé de rappeler à leurs membres de s'identifier autant que possible avec une canne blanche.

En interne, la STIB a demandé à son personnel d'être particulièrement attentif aux personnes munies d'une canne blanche aux arrêts. L'aide des autres usagers ne constitue qu'un renfort.

En ce qui concerne l'assistance en station, à la suite du dialogue avec le secteur associatif, la STIB étudie actuellement la mise en place d'une modification de procédure, qui permet au personnel de guider les personnes déficientes visuelles, comme elles le sont durant la randonnée pédestre.

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans)*.- *Het doet me plezier dat u uw goede wil toont. Het is niet meer dan rechtvaardig dat een samenleving aandacht en zorg besteedt aan deze discrete groep van mensen die extra moeilijkheden ondervinden. Ik hoop dat uw aandacht niet verslapt en dat u samen met de verenigingen geschikte maatregelen blijft uitwerken.*

*- Het incident is gesloten.*

La STIB rappelle que les personnes déficientes visuelles peuvent également avoir recours à un accompagnateur de leur choix, lequel circule gratuitement si la personne en situation de handicap possède la carte "accompagnateur gratuit".

Elles peuvent aussi avoir recours à TaxiBus, la solution de transport de porte-à-porte de la STIB qui, si elle amoindrit l'autonomie, offre dans cette situation de crise une réponse potentiellement rassurante pour les utilisateurs.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Je me réjouis de constater que vous êtes de bonne volonté. Nous avons effectivement tendance à oublier ces personnes, qui se font plutôt discrètes, mais nous vivons dans une société juste et équilibrée, de sorte qu'il est de notre devoir de nous préoccuper également des personnes en difficulté.

Je vous invite dès lors à rester attentive à cette question et à considérer les initiatives à prendre en concertation avec les personnes concernées et les associations actives dans le secteur.

*- L'incident est clos.*