



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 13 OCTOBRE 2020**

SESSION 2020-2021

**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 13 OKTOBER 2020**

ZITTING 2020-2021

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. 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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Delphine Chabbert 1

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 signalisation des voies spéciales franchissables par les transports scolaires".

Question orale de Mme Leila Agic 2

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 promotion de l'usage de l'application Fix My Street par les cyclistes".

Question orale de M. David Weytsman 5

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

concernant "l'état des lieux sur le réaménagement du rond-point Schuman".

Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 8

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 gestion des box vélo par cycloparking.brussels".

Question orale jointe de Mme Els Rochette, 8

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Delphine Chabbert 1

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

betreffende "de signalisatie van de speciale overrijdbare stroken door het schoolvervoer".

Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 2

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

betreffende "de bevordering van het gebruik van de app Fix My Street door fietsers".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 5

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

betreffende "de stand van zaken over de heraanleg van de Schumanrotonde".

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 8

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

betreffende "het beheer van de fietsboxen door cycloparking.brussels".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette, 8

concernant "l'évaluation du plan global de lutte contre le vol de vélos".		betreffende "de evaluatie van het globaal plan tegen fietsdiefstal".	
Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,	8	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	8
concernant "le vol de vélos et la sécurisation des parkings vélos Bourse et De Brouckère".		betreffende "de fietsdiefstal en de beveiliging van de fietsparkings Beurs en De Brouckère".	
Question orale de M. Arnaud Verstraete	18	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete	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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "le déploiement des appareils de mesure pour détecter la fraude au filtre à particules".		betreffende "de uitrol van de meetapparatuur voor het opsporen van roetfilterfraude".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	20	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	20
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la plateforme Osiris et l'avancement des chantiers en vue de l'amélioration de l'espace public".		betreffende "het platform Osiris en de vooruitgang van de bouwplaatsen ter verbetering van de openbare ruimte".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	24	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	24
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la durée des chantiers STIB impliquant le remplacement de voies dans le quartier de l'Altitude Cent".		betreffende "de duur van de werken van de MIVB voor de vervanging van sporen in de wijk Hoogte Honderd".	
Question orale de M. Christophe De Beukelaer	26	Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	26
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

concernant "les scan-cars et les cartes de stationnement pour personnes handicapées".		betreffende "de scan-cars en de parkeerkaarten voor personen met een handicap".
Question orale de M. Marc-Jean Ghysse	28	Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "l'avis d'interruption de la ligne de tram 51".		betreffende "de bekendmaking van de onderbreking van tramlijn 51".
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	31	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "les écueils du projet de gare routière internationale sur le site d'Érasme".		betreffende "de hinderpalen voor het project voor een internationale busterminal aan Erasmus".
Question orale de Mme Ingrid Parmentier	33	Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "les nuisances du chantier du métro 3 pour les riverains du boulevard Jamar".		betreffende "de hinder van de werken aan metro 3 voor de omwonenden aan de Jamarlaan".
Question orale de Mme Latifa Aït Baala	37	Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "la mise en place d'une troisième piste cyclable sur le boulevard Lambert".		betreffende "de aanleg van een derde fietspad aan de Lambertlaan".
Question orale de Mme Latifa Aït Baala	40	Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "l'extension des emplacements de stationnement pour les femmes enceintes".		betreffende "de uitbreiding van de parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen".	
Question orale de Mme Isabelle Emmery	42	Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery	42
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la sécurisation du pont de la rue Gray".		betreffende "de beveiliging van de brug aan de Graystraat".	
Question orale de Mme Ariane de Lobkowicz	44	Mondelinge vraag van mevrouw Ariane de Lobkowicz	44
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la politique de poursuite des auteurs de graffitis et d'actes de vandalisme par la STIB".		betreffende "de vervolging van graffitimakers en vandalen door de MIVB".	
Question orale de Mme Fadila Laanan	45	Mondelinge vraag van mevrouw Fadila Laanan	45
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les pistes cyclables sur la E40 et le projet Parkway".		betreffende "de fietspaden op de E40 en het Parkway-project".	
Question orale de Mme Leila Agic	47	Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	47
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la sécurité aux alentours du canal de Bruxelles".		betreffende "de veiligheid in de omgeving van het Kanaal van Brussel".	
Demande d'explications de Mme Ingrid Parmentier	49	Vraag om uitleg van mevrouw Ingrid Parmentier	49

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 politiques régionales en faveur des piétons et leur état d'avancement".

Discussion – Orateurs :

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Sadik Köksal (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 56

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 du patrimoine arboré".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Lotte Stoops (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

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

betreffende "het gewestbeleid voor de voetgangers en de stappen die gezet zijn".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Sadik Köksal (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 56

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 beheer van het bomenerfgoed".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Lotte Stoops (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

1107 **QUESTION ORALE DE MME DELPHINE CHABBERT**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DELPHINE CHABBERT

1107 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,

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

1107 concernant "la signalisation des voies spéciales franchissables par les transports scolaires".

betreffende "de signalisatie van de speciale overrijdbare stroken door het schoolvervoer".

1109 **Mme Delphine Chabbert (PS).**- Interrogé au mois de juin dernier, le Ministre-Président nous informait d'une concertation entre votre cabinet et le sien au sujet du transport scolaire et plus particulièrement, de la signalisation routière.

Mevrouw Delphine Chabbert (PS) *(in het Frans).*- In juni zei de minister-president dat uw kabinet en het zijne overleg hadden gepleegd over de bewegwijzering in het kader van het schoolvervoer.

En effet, certaines parties de sites propres de la STIB sont déjà utilisables par les bus scolaires mais les panneaux qui indiquent ceux-ci ne sont toujours pas déployés de manière générale. Les transports scolaires peuvent donc, en théorie, prendre les voies franchissables mais le manque de signalisation après chaque intersection en empêche l'usage.

Op sommige delen van de eigen beddingen van de MIVB zijn schoolbussen toegelaten, maar de verkeersborden die dat aanduiden, zijn niet overal aangebracht. Door het gebrek aan bewegwijzering worden de overrijdbare stroken te weinig gebruikt voor schoolvervoer.

Déjà en temps normal, des difficultés liées au bien-être et à la santé peuvent émerger et donner lieu à de l'absentéisme scolaire, voire à une déscolarisation. Avec la crise sanitaire, la distanciation sociale et le port du masque, ces difficultés risquent bien de prendre une tournure désagréable pour ces enfants qui passent parfois de nombreuses heures par semaine dans les bus scolaires.

De problematiek van het absentéisme van schoolgaande jongeren om sociale of medische redenen, dreigt te verergeren door de veiligheidsmaatregelen in het kader van de gezondheids crisis. Vaak zijn het ook die jongeren die vele uren op de schoolbus doorbrengen. Een betere signalisatie van de overrijdbare stroken kan ertoe bijdragen dat die tijd gereduceerd wordt.

Une signalisation adéquate des voies spéciales franchissables, après chaque intersection, permettrait de réduire le temps de trajet.

1111 Avez-vous eu des contacts avec le cabinet du ministre-président pour enfin régler concrètement la question de la signalisation des voies franchissables et ainsi permettre aux transports scolaires, notamment à destination des écoles spécialisées, d'utiliser réellement tous les sites propres de la STIB ?

Hebt u contact opgenomen met het kabinet van de minister-president om de kwestie van de bewegwijzering te regelen, zodat werkelijk alle eigen beddingen van de MIVB voor schoolvervoer benut worden?

Le cas échéant, que manque-t-il pour mettre en œuvre la signalisation après chaque carrefour ?

Wat is er nodig om de verkeersborden na elk kruispunt aan te brengen?

1113 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les contacts, je vous renvoie à la réponse à une question posée au ministre-président en juin.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- Wat het overleg met het kabinet van de minister-president betreft, verwijst ik naar het antwoord van de minister-president op een vraag die hem in juni werd gesteld.

En ce qui concerne la mise en œuvre, il convient de distinguer la bande bus du site spécial franchissable.

Eerst en vooral wil ik wijzen op het onderscheid tussen een busstrook en een bijzondere overrijdbare bedding. Tot een busstrook hebben enkel de voertuigen van het openbaar vervoer, de taxi's en de schoolbussen toegang. Fietsen, bromfietsen, motorfietsen, autocars en voertuigen voor verplaatsingen tussen

L'accès à la bande bus est réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, aux taxis et aux véhicules affectés au transport scolaire. Les vélos, cyclomoteurs, motos, autocars et les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pourvus du panneau spécifique

peuvent également emprunter la bande bus, en fonction des symboles indiqués sur le signal F17.

L'accès au site spécial franchissable est réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun. Les taxis, vélos, cyclomoteurs, motos, autocars et les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pourvus du panneau spécifique peuvent également emprunter le site spécial franchissable, en fonction des symboles indiqués sur le signal F18.

Les véhicules affectés au transport scolaire ne sont donc pas autorisés sur les sites spéciaux franchissables. Il faudrait, pour ce faire, modifier le Code de la route.

Nous allons examiner, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, où il pourrait être possible de transformer un signal F18 en signal F17, en tenant compte de la vitesse commerciale des lignes de transport public, et par exemple du programme d'investissement Avanti.

1117 **Mme Delphine Chabbert (PS).**- Je vais lire la réponse que vous avez fournie la semaine dernière. Je ne siége pas dans cette commission et j'ignorais donc qu'une question avait déjà été posée concernant le transport des personnes porteuses d'un handicap.

Vous avez esquissé la solution : transformer un maximum de voies F18 en voies F17. J'entends que vous y travaillez et nous suivrons attentivement ce processus.

S'agissant de la modification du Code de la route, je sais que, comme souvent, la question renvoie à un autre niveau de compétence. Nous travaillerons donc avec nos collègues au niveau fédéral sur ce point. Il est mineur à notre niveau, mais ses effets sont majeurs pour les usagers.

- *L'incident est clos.*

1121 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

1121 **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,**

1121 **concernant "la promotion de l'usage de l'application Fix My Street par les cyclistes".**

1123 **Mme Leila Agic (PS).**- Bruxelles Mobilité est à l'origine de l'initiative Fix My Street. Il s'agit d'une application permettant d'avertir les autorités d'incidents, tels que des dépôts clandestins, des trous dans le trottoir, des signalisations ou éclairages publics défectueux. Cette application est simple d'usage. En effet, il suffit d'encoder les coordonnées de l'incident, d'en prendre une photo et de l'envoyer. Selon le type d'incident, l'information citoyenne est transférée aux services communaux ou régionaux compétents.

de woning en de werkplek mogen de busstrook gebruiken, indien het F17-verkeersbord aangebracht is.

Tot een bijzondere overrijdbare bedding hebben enkel de voertuigen van het openbaar vervoer toegang. Fietsen, bromfietsen, motorfietsen, autocars en voertuigen voor verplaatsingen tussen de woning en de werkplek mogen de busstrook gebruiken, indien het F18-verkeersbord aangebracht is. Schoolbussen mogen dus nooit op een bijzondere overrijdbare bedding rijden. Om daar verandering in te brengen, zou de Wegcode gewijzigd moeten worden.

Samen met Brussel Mobiliteit zal ik nagaan of het mogelijk is om de F18-borden te wijzigen in F17-borden zonder dat de reïssnelheid en de efficiëntie van het openbaar vervoer in het gedrang komen.

Mevrouw Delphine Chabbert (PS) *(in het Frans).*- *Omdat ik geen lid ben van deze commissie, wist ik niet dat er vorige week een gelijkaardige vraag is gesteld over het vervoer van mensen met een handicap. Ik zal uw antwoord lezen.*

U stelt voor om zoveel mogelijk F18-wegen in F17-wegen om te zetten. We zullen uw inspanningen op dat vlak nauwlettend volgen.

Voor een wijziging van de Wegcode is de federale overheid bevoegd. We zullen onze federale collega's erover aanspreken. Deze kleine wijziging zou immers zeer voordelig zijn voor de gebruikers.

- *Het incident is gesloten.*

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 bevordering van het gebruik van de app Fix My Street door fietsers".

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit heeft de applicatie Fix My Street ingevoerd. Daarmee kunnen Brusselaars de overheid op de hoogte brengen van problemen als sluikstorten, kapotte voetpaden of bewegwijzering enzovoort. Het volstaat om de locatie aan te geven en een foto op te sturen. Naargelang het soort probleem wordt de informatie naar de bevoegde gemeentelijke of gewestelijke dienst gestuurd.*

Cette application est très populaire et le nombre d'incidents notifiés est impressionnant. À titre d'exemple, 40.000 incidents ont été signalés en 2018. Le délai d'intervention des autorités compétentes dépend de l'emplacement et de la gêne occasionnée par l'incident. Pour les dépôts clandestins par exemple, Bruxelles Propreté dispose d'un délai de 24 heures pour intervenir.

Cette application peut s'avérer un outil précieux pour les cyclistes circulant dans les dix-neuf communes bruxelloises, sachant qu'une majorité d'incidents impliquant des cyclistes sont causés par le manque d'entretien des infrastructures et des pistes cyclables non planes (potelets, trous, bordures). Il est essentiel d'entretenir et d'aménager les infrastructures destinées aux cyclistes afin de réduire au maximum le nombre d'incidents. À cet effet, Fix My Street pourrait permettre de signaler les trous et autres dangers divers sur les pistes cyclables.

Cette pratique permettrait, d'une part, aux autorités compétentes de réparer ces incidents et, d'autre part, de prévenir les cyclistes de la présence d'un danger sur le parcours qu'ils empruntent. De fait, si la création d'un plus grand nombre de pistes cyclables sécurisées représente un défi majeur pour notre Région, l'entretien et la remise en état du réseau existant ne le sont pas moins.

Actuellement, seule la présence de verre sur une piste cyclable peut être signalée. Il n'est ainsi pas possible de signaler un trou ou un défaut de revêtement dangereux spécifique à une piste cyclable protégée ou suggérée, alors que les cyclistes bruxellois méritent légitimement que plus d'efforts soient consentis pour garantir et maintenir une excellente qualité des revêtements qui leurs sont dévolus.

¹¹²⁵ Signalons également que certains nouveaux modes de micromobilité, comme les trottinettes, sont souvent équipés de roues de moins de dix pouces et sont donc particulièrement sensibles aux défauts de revêtement.

À notre sens, prévoir un signalage propre aux pistes cyclables permettrait d'optimiser leur remise en état rapide et d'évaluer la qualité de leur maintien en bon état.

À l'heure où l'on promeut la mobilité douce et les déplacements à vélo, il est important d'assurer un maximum de sécurité sur les pistes cyclables.

Est-il prévu d'étendre les options de signalage aux incidents pouvant survenir sur des pistes cyclables, autres que la présence de verre ? Autrement dit, le suivi spécifique des pistes cyclables protégées et suggérées fera-t-il prochainement l'objet de signalements spécifiques dans l'application Fix My Street ?

Les utilisateurs de deux roues pourront-ils signaler de manière spécifique les revêtements défectueux dangereux ?

Des délais d'intervention réduits pourront-ils être garantis en conséquence ? Quelles mesures envisagez-vous à cet effet ? Dans l'affirmative, est-il prévu de mener une campagne de

De app is bijzonder populair. Zo werden er in 2018 40.000 problemen gemeld. De interventietermijn hangt af van de hinder die door het probleem wordt veroorzaakt en van de locatie.

Ook voor fietsers zou de app zeer nuttig kunnen zijn, zeker omdat de meeste fietsongelukken veroorzaakt worden door een gebrekkig onderhoud van de fietsinfrastructuur en door oneffen fietspaden.

Indien gebreken aan de fietsinfrastructuur via Fix My Street gemeld werden, zou de bevoegde overheid daarover kunnen worden aangesproken en zouden de fietsers kunnen worden gewaarschuwd. Niet alleen de uitbreiding van het fietspadennetwerk, maar ook het onderhoud is een grote uitdaging voor het gewest.

Momenteel kunnen burgers enkel melden dat er glas op een fietspad ligt, terwijl andere problemen met fietspaden niet kunnen worden aangegeven. Overigens zijn oneffenheden in het wegdek bijzonder gevaarlijk voor bepaalde nieuwe voertuigen, zoals steps.

Als burgers via Fix My Street ook problemen met fietspaden kunnen melden, wordt het mogelijk om ze sneller te herstellen. Nu de overheid zachte mobiliteit promoot, is het belangrijk dat ze voor veilige fietspaden zorgt.

Zullen burgers in de toekomst ook andere problemen met fietspaden kunnen melden? Wordt het mogelijk om specifieke problemen met beveiligde fietspaden en fietssuggestiestroken te melden? Zullen gebruikers van tweewielers gebreken aan het wegdek kunnen melden?

Wordt het mogelijk om de problemen binnen een beperkte termijn op te lossen? Plant u een bewustmakingscampagne om fietsers in te lichten over de mogelijkheid om problemen met fietspaden te melden via Fix My Street?

sensibilisation destinée aux cyclistes afin de les informer de la possibilité d'effectuer des signalements à propos des incidents survenant sur les pistes cyclables ?

¹¹²⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La récente réorganisation des catégories de Fix My Street proposée par Bruxelles Mobilité a permis d'inclure une rubrique spécifiquement dédiée aux pistes cyclables et d'étendre les options de signalement pour les cyclistes.

Il sera ainsi possible de signaler, dans une sous-catégorie "pistes cyclables" les défauts suivantes :

- piste endommagée ;
- verre sur piste cyclable ;
- souci de marquage ;
- bordure à abaisser ;
- neige - verglas.

Il a également été prévu d'inclure les sous-catégories suivantes concernant les cyclistes dans la rubrique "mobilier urbain" :

- arceau vélo ;
- compteurs vélos : endommagé / ne fonctionne pas / open data erroné.

La mise en œuvre effective de ces améliorations est prévue dans les prochaines semaines et sera réalisée par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), l'opérateur informatique partenaire de Bruxelles Mobilité dans le développement de l'application Fix My Street.

En ce qui concerne les délais d'intervention, le signalement des défauts situés sur voiries régionales sera directement envoyé à la Région. Il ne passera plus par les communes comme avant. Cela permettra un traitement plus rapide des signalements, donc des délais de réparation.

Il est tout à fait envisageable de promouvoir l'application Fix My Street auprès du public cible des cyclistes. Bruxelles Mobilité a déjà une visibilité importante auprès de la communauté des cyclistes, notamment via la page Facebook Bike for Brussels, et dispose des moyens nécessaires pour augmenter la visibilité de l'application par le biais d'une campagne ciblée sur les réseaux sociaux.

¹¹³¹ **Mme Leila Agic (PS).**- Je suis ravie d'apprendre que des améliorations seront apportées prochainement à l'application et au site Fix My Street, afin que les cyclistes puissent signaler les incidents qu'ils rencontrent au cours de leurs déplacements.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Onlangs heeft Brussel Mobiliteit de app Fix My Street laten bijwerken om hem aantrekkelijker te maken voor fietsers.*

In de subcategorie 'fietspaden' zullen voortaan de volgende problemen gemeld kunnen worden: beschadigde fietspaden, glas op fietspaden, problemen met de wegmarkering, te hoge stoepranden en sneeuw en ijsel. Ook komen er in de rubriek 'stadsmeubilair' twee nieuwe subcategorieën: fietsbeugels en fiets-telsystemen.

De wijzigingen zullen in de loop van de komende weken worden doorgevoerd door het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG), die de app beheert in opdracht van Brussel Mobiliteit.

Wat de interventietermijn betreft, zullen de meldingen onmiddellijk aan het gewest worden bezorgd, en niet eerst aan de gemeenten zoals vroeger. Daardoor zou de herstellingstermijn korter moeten worden.

Het is zeker mogelijk om een bewustmakingscampagne voor fietsers op het getouw te zetten. Brussel Mobiliteit communiceert nu al met die doelgroep via de Facebookpagina Bike for Brussels en beschikt bovendien over de nodige middelen om via de sociale media een gerichte campagne over Fix My Street te voeren.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Ik ben erg tevreden over de geplande wijzigingen aan de app Fix My Street en over de kortere behandelingstermijn, die van essentieel belang is opdat de Brusselaars de app zouden gebruiken.*

Je me réjouis également du raccourcissement des délais de traitement par la Région. C'est un élément essentiel pour encourager les usagers à utiliser cette application.

Une fois la mise en place effective, il faudra prévoir une communication à ce sujet, afin que les cyclistes soient au courant de l'existence d'un onglet spécifique à leur intention.

Nous ne manquerons pas de suivre ce dossier dans les prochaines semaines.

- *L'incident est clos.*

1135 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1135 **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,**

1135 **concernant "l'état des lieux sur le réaménagement du rond-point Schuman".**

1137 **M. David Weytsman (MR).**- Ce n'est un secret pour personne dans cette salle : je suis favorable à un réaménagement du rond-point Schuman. Comme j'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de le dire, une telle entreprise serait bénéfique tant pour l'image de Bruxelles à travers le monde que pour la qualité de vie des riverains.

Faisant suite à notre dernier échange, mes questions sont les suivantes. Quel est l'agenda des travaux finalement arrêté ? Je vous interroge à ce sujet car ma question a été posée avant le début de l'enquête publique.

Avez-vous pu apporter des modifications au projet fort minéral de Pascal Smet, comme vous vous y étiez engagée, notamment en matière de verdurisation de l'espace ? Actuellement, ce projet consiste à supprimer la végétation en pleine terre, ce qui lui confère pourtant un caractère perméable, afin d'aménager à la place un espace au caractère plus minéral. Selon mes informations, 73 arbres seraient abattus et de la végétation serait installée sur le pourtour.

Je suis conscient des problèmes de sol bétonné que vous rencontrez, mais plusieurs experts m'ont confirmé qu'il y avait moyen de faire beaucoup mieux. Je plaide vraiment pour que cette partie de Bruxelles soit plus verte et fasse ainsi le lien entre le parc du Cinquantenaire et le parc Léopold. Avez-vous étudié les possibilités de modifier ce projet ?

Par ailleurs, de nombreux acteurs publics et privés organisent des manifestations et grands événements culturels sur cette place. Cela semble incompatible avec le projet actuel. Je le regrette, évidemment ! Je pense que le rond-point Schuman, rebaptisé

Zodra de wijzigingen zijn doorgevoerd, dienen de fietsers daarvan op de hoogte gebracht te worden.

- *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 stand van zaken over de heraanleg van de Schumanrotonde".

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *De heraanleg van de Schumanrotonde is een goede zaak voor het imago van Brussel en voor de levenskwaliteit van de buurtbewoners.*

Hoever staat het hiermee? Hebt u zoals aangekondigd wijzigingen kunnen aanbrengen in het plan van toenmalig minister Pascal Smet, met name wat de vergroening van de site betreft? Blijkbaar moeten er 73 bomen sneuvelen en zou er alleen beplanting komen aan de rand van de rotonde.

Verschillende experts verzekerden me dat er ondanks de problematische betonnen ondergrond, veel meer mogelijkheden zijn om deze plek te vergroenen. Op die manier kan de rotonde ook de verbinding vormen tussen het Jubelpark en het Leopoldpark.

Verder betreur ik het feit dat de Schumanrotonde na de werken nog moeilijk gebruikt zal kunnen worden als treffpunt voor manifestaties en culturele evenementen, zoals dat nu het geval is. Hebt u op dat vlak ook correcties kunnen aanbrengen?

Bovendien zou de luifel, zoals die gepland is in de laatste versie van de plannen (ook de 'donut' genoemd), het zicht op het iconische Berlaymontgebouw beperken. Dat zou toch al te gek zijn. Is daar iets aan gedaan?

Tot slot wil ik ook de mobiliteitsproblemen aankaarten. De aanpassing van de rotonde zal voor meer verkeer zorgen in de aanpalende woonwijken in Etterbeek. Bovendien zal de rustige Blijde Inkomstlaan, waar veel gefietst wordt, veranderen in een stadsautosnelweg. Dat zal voor nog meer vervuiling zorgen in het Jubelpark.

demain place Schuman, doit demeurer un lieu de rencontre et de convivialité. Avez-vous pu apporter des corrections en ce sens ?

Par ailleurs, dans la dernière version du projet dont j'ai connaissance, l'auvent - également appelé "donut" - devait entraver la vue depuis le rond-point sur le bâtiment emblématique du Berlaymont. Il s'agirait d'un non-sens. Le rond-point est le seul endroit offrant une telle vue de pied du Berlaymont. Ce problème est-il sur le point d'être résolu ?

Ma dernière question porte sur la mobilité. Ce réaménagement entraînera certainement un report du trafic automobile sur les quartiers résidentiels environnants à Etterbeek. Les plans montrent incontestablement la création d'une nouvelle autoroute urbaine à l'entrée du parc du Cinquantenaire. L'avenue de la Joyeuse Entrée, en tant qu'entrée du parc actuellement paisible et empruntée quotidiennement par les cyclistes, sera demain transformée en autoroute urbaine qui polluera encore davantage le parc du Cinquantenaire. Sur le plan des principes, je regrette qu'il n'y ait pas eu de modifications comme nous l'avions souhaité avant le lancement de l'enquête publique.

¹¹³⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le savez probablement, la demande de permis a été introduite juste avant les élections de 2019 par mon prédécesseur Pascal Smet.

Pour ce qui est du calendrier, le dossier est actuellement au stade de l'enquête publique. Cette dernière sera l'occasion de faire évoluer le projet sur la base de l'ensemble des remarques et suggestions. Lorsqu'elle sera clôturée et après l'apport d'éventuelles modifications au projet, le permis d'urbanisme sera délivré et le cahier des charges terminé. Une fois l'entrepreneur sélectionné (procédure de marché public), les travaux pourront commencer.

La coordination des travaux est en cours, pilotée par Beliris avec Bruxelles Mobilité en appui. Bruxelles Mobilité attire l'attention sur la possibilité de travaux des concessionnaires dans la zone en dehors des phases de réaménagement prévues.

J'en viens au projet de Pascal Smet. Bien que la présence des installations souterraines et des tunnels empêche la plantation d'essences de grande ampleur, des solutions ont été trouvées pour verduriser l'espace public. Ainsi, partout où le sous-sol le permet, un arbre sera planté, ce qui ne se limite pas à comparer le nombre d'arbres abattus avec le nombre d'arbres plantés.

En effet, de nombreux arbustes et plantes vertes prévus ne sont pas comptabilisés dans le tableau récapitulatif :

- des bandes de plantations continues (arbres et massifs végétaux variés) seront plantées sur l'avenue de Cortenbergh ;

- la zone à droite de la sortie du tunnel sur l'avenue de la Joyeuse Entrée sera transformée en parterre verdurisé ;

Ik betreur het dat het plan niet is aangepast voor de aanvang van het openbaar onderzoek.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De vergunningsaanvraag werd net voor de verkiezingen van 2019 ingediend door mijn voorganger Pascal Smet.*

Het dossier zit momenteel in de fase van het openbaar onderzoek, waarbij rekening gehouden kan worden met alle opmerkingen en suggesties. Na eventuele aanpassingen kan de stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd en het bestek afgewerkt. Zodra er een aannemer is aangesteld (via een openbare aanbesteding), kunnen de werken beginnen. Beliris en Brussel Mobiliteit coördineren de werken.

Ondergrondse installaties en tunnels vormen inderdaad een hinderpaal om het plein helemaal te vergroenen, maar er is gewerkt aan oplossingen. Overal waar mogelijk zullen bomen geplant worden. Daarnaast zijn een hele reeks struiken en planten niet opgenomen in de overzichtstabel: er komen er op de Cortenberghlaan, op de Blijde Inkomstlaan rechts naast de uitgang van de tunnel en op het dak van de luifel.

Op het plein zelf komt maar een kleine groene zone met struiken, net om ervoor te zorgen dat er nog manifestaties en evenementen kunnen plaatsvinden.

- l'auvent sera surmonté d'une toiture verte permettant de ne pas contribuer à l'effet d'îlot de chaleur.

Le projet prévoit actuellement que la place elle-même ne soit verdurisée qu'en petite partie (sous la forme d'un long banc planté d'arbustes) pour la raison évoquée à la troisième question, à savoir l'organisation de nombreux événements et manifestations impliquant des restrictions.

¹¹⁴¹ Concernant les corrections que vous demandez, la conception de la place est compatible avec l'organisation d'événements et de manifestations. En plusieurs endroits de l'espace public, des raccordements aux régies (eau, électricité) seront prévus pour les commerces temporaires et magasins éphémères, ainsi que pour les autres événements qui se dérouleront sur la place.

Ces raccordements seront subtilement intégrés dans le mobilier urbain et, par conséquent, protégés contre le vandalisme. Il ne sera donc pas nécessaire d'utiliser des générateurs de courant ou autres armoires d'électricité provisoires, qui pourraient engendrer des problèmes d'entremêlement des câbles et conduites pour acheminer l'eau et l'électricité à l'emplacement prévu. Les activités commerciales et de restauration aux abords de la place Schuman et de la petite rue de la Loi auront plus de place pour se développer et ne seront pas séparées du reste de l'espace public par le trafic automobile.

En ce qui concerne l'auvent, la vue sur le Berlaymont et les autres bâtiments emblématiques reste dégagée. Par la suppression du trafic automobile, de nouveaux points de vue seront créés sur ces mêmes éléments.

¹¹⁴³ **M. David Weytsman (MR).**-

(Inaudible)

La personne qui va délivrer le permis, c'est le créateur du projet, à savoir Pascal Smet. J'espère que si vous entendez les habitants et les commerçants, vous aurez les coudées assez franches pour recréer un nouveau rond-point conforme aux attentes des institutions, des habitants et des commerçants du quartier.

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La demande de permis n'a pas été retirée car nous voulons que le projet avance. Il s'agit d'un emplacement hautement symbolique de Bruxelles, qui mérite d'être attractif. Étant donné l'enquête publique en cours, je ne peux m'exprimer sur d'éventuelles modifications. Le but d'une telle enquête n'est pas de tirer des conclusions hâtives. Si nous devons reprendre le dossier depuis le début, nous perdrons deux ou trois ans. Or, ce projet doit avancer, tout en procédant aux adaptations nécessaires.

Concernant les autoroutes qui s'y rejoignent, je vous renvoie vers le plan Good Move. Les axes et maillages prévus permettront de réduire l'impact sur les quartiers proches de la place Schuman. Les études de mobilité réalisées en amont du projet répondaient

Bij de heraanleg van het plein wordt ook gezorgd voor water- en elektriciteitsaansluitingen, die onopvallend zijn ingewerkt in de vaste bouwelementen en dus niet gevandaliseerd zullen kunnen worden. Het zal in de toekomst dus niet meer nodig zijn om met generatoren te werken bij evenementen.

De handelszaken en eetgelegenheden rond het Schumanplein en in de kleine Wetstraat zullen meer ruimte hebben om activiteiten te ontplooiën, zonder gehinderd te worden door het autoverkeer.

De luifel zal het zicht op het Berlaymontgebouw en de andere iconische gebouwen in de omgeving niet beperken. Door het autovrij maken van het gebied komen er net meer uitzichtpunten bij.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*-

(Onverstaanbaar)

De stedenbouwkundige vergunning voor dit project zal worden afgeleverd door de persoon die het uitwerkte, namelijk Pascal Smet. Ik hoop dat u voldoende bewegingsruimte zult hebben om op basis van de verzuchtingen van de buurtbewoners en de handelaars uit de omgeving de plannen voor de rotonde grondig aan te passen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De vergunningsaanvraag is niet ingetrokken omdat ik niet van nul wil herbeginnen met dit project. Dan verliezen we immers twee à drie jaar. Het gaat om een plek met grote symbolische waarde, die best wel in de kijker gezet mag worden.*

Omdat het openbaar onderzoek nog aan de gang is, kan ik me niet uitspreken over eventuele aanpassingen.

Wat de autosnelwegen betreft, verwijs ik naar Good Move. Daarin staan ingrepen aangekondigd om de impact van het verkeer op de wijken rond het Schumanplein te verminderen.

à cet objectif. Nous reviendrons vers vous dès que l'enquête publique sera terminée et que le permis définitif sera délivré.

1147 **M. David Weytsman (MR)**.- Sur le principe, je vous fais confiance. J'espère que vous tiendrez effectivement compte de l'avis de tout le monde.

Sur la méthode, je suis quelque peu étonné, puisque vous avez obtenu un projet qui n'était manifestement pas à la hauteur de vos attentes. Une modification aurait été possible à ce moment-là, qui eût été moins chronophage que le lancement d'une consultation suivi d'une nouvelle demande de permis. L'histoire montrera qui de nous deux a raison.

Pour l'avenue de la Joyeuse Entrée, c'est une catastrophe, puisque le flux automobile est déplacé d'un rond-point dépourvu d'habitations vers une avenue longée d'habitations et une entrée dans le parc, qui est un endroit de connexion pour les cyclistes et les automobilistes.

Je suis très étonné que vous me renvoyiez vers le plan Good Move, car cela ne semble pas figurer dans les principes que vous appliquez dans d'autres parcs ou bois sur lesquels vous travaillez en ce moment.

- *L'incident est clos.*

1151 **QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

1151 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,

1151 concernant "la gestion des box vélo par cycloparking.brussels".

1153 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS ROCHETTE,**

1153 concernant "l'évaluation du plan global de lutte contre le vol de vélos".

1155 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

1155 concernant "le vol de vélos et la sécurisation des parkings vélos Bourse et De Brouckère".

1157 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- Cycloparking est développée par l'asbl Cyclo, une entreprise d'économie sociale bruxelloise qui promeut le vélo par l'équipement et l'entretien du vélo, le recyclage, la culture du vélo ainsi que la formation et l'innovation.

Cycloparking gère et développe l'offre de parkings vélo sécurisés en Région bruxelloise. La structure a été lancée en 2016 dans le cadre d'un cofinancement de l'Union européenne et

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik kan me vinden in uw uitgangspunt en hoop dat u rekening zult houden met de verzuchtingen van alle betrokkenen.*

Bij uw aanpak stel ik me wel vragen. U had het project kunnen aanpassen op het moment dat u er verantwoordelijk voor werd. Dat had allicht minder tijd gevegd dan een openbaar onderzoek instellen en een nieuwe bouwvergunning aanvragen.

Voor de Blijde Inkomstlaan is de heraanleg een ramp. Ze zal veel meer verkeer te slikken krijgen.

Ik ben verbaasd dat u me naar Good Move verwijst. Dat doet u immers niet in verband met de andere parken en bossen die u momenteel bekijkt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende "het beheer van de fietsboxen door cycloparking.brussels".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE,

betreffende "de evaluatie van het globaal plan tegen fietsdiefstal".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de fietsdiefstal en de beveiliging van de fietsparkings Beurs en De Brouckère".

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Cycloparking is een initiatief van de Brusselse vzw Cyclo, een sociale-economieonderneming die via onderhoud, recyclage, vorming en innovatie het gebruik van de fiets wil stimuleren.*

Cycloparking biedt sinds 2016 veilige fietsparkeerplaatsen aan in het Brussels Gewest en onderhoudt deze ook. De vzw krijgt

de la Région de Bruxelles-Capitale, via le Fonds européen de développement régional (Feder) pour la période 2014-2020. Elle agit indirectement pour le compte de la Région et collabore avec dix-sept des dix-neuf communes, ainsi que Bruxelles Mobilité, Bike for Brussels et parking.brussels.

Ainsi, Cycloparking annonce sur son site "alimenter et animer une plate-forme web permettant aux cyclistes fréquents, en manque de solutions pour garer leur vélo, de trouver des places de parking à contrôle d'accès près de chez eux ou sur leurs trajets". Elle précise par ailleurs que l'attribution des places et les procédures d'abonnement sont uniformes et transparentes. Une carte interactive permettrait d'analyser la demande et d'objectiver le placement de nouveaux boxes et la recherche de solutions alternatives telles que parkings d'entreprise, garages, friches urbaines ou locaux inoccupés.

Tout cela semble évidemment fort adéquat pour quiconque souhaite se lancer dans la pratique quotidienne du vélo. Mais il y a un sérieux bémol : lorsque vous demandez à obtenir une place dans un box à vélos à proximité de chez vous sur la plate-forme Cycloparking, il n'y a plus rien après le courriel d'inscription : pas de nouvelles, pas de délai, pas de liste d'attente, pas d'indication, même vague, sur la mise à disposition prochaine d'un emplacement pour vélo. Rien ! On ne sait pas si on l'obtiendra un jour ou jamais.

¹¹⁵⁹ En cherchant un peu plus loin, on apprend que Cycloparking ne communique pas sur les listes d'attentes.

Cela peut représenter un solide frein à la pratique du vélo puisque l'une des craintes essentielles des cyclistes est de se voir voler leur deux-roues, surtout quand il s'agit d'une version électrique très onéreuse.

Or, en observant en détail la répartition des boxes à vélos sur le territoire régional, on se rend compte que les Bruxellois ne sont pas tous égaux devant la protection de leur vélo. Pour ceux qui n'ont pas la chance de disposer d'un garage ou d'un local à vélos dans leur habitation - et croyez bien que cela concerne la majorité des Bruxellois, des dizaines de milliers de familles - il ne leur reste que le vélo pliable à entreposer chez eux ou le risque de se le faire voler en voirie.

Sachant que la crise sanitaire actuelle a encouragé des milliers de Bruxellois à utiliser leur vélo, notamment afin d'éviter les transports en commun, pourriez-vous me donner une estimation de l'augmentation observée depuis la mi-mars dans la Région ?

Avez-vous par ailleurs constaté une augmentation en corollaire du nombre de demandes pour des boxes à vélos ? De quel ordre ? Pourriez-vous corroborer les chiffres que j'ai entendus ? Des budgets spécifiques ont-ils été dégagés par le gouvernement bruxellois pour répondre à ces demandes ?

La plate-forme Cycloparking annonce 427 boxes installés pour l'ensemble de la Région et 2.224 vélos à l'abri : disposez-vous du

hiervoor subsidies van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en van het Brussels Gewest.

Op haar website verkondigt Cycloparking dat het "zorgt voor de informatietoever en het beheer van een uniek webplatform. Regelmatige fietsers die geen oplossingen vinden om hun fiets veilig onder te brengen, vinden hierop parkeerplaatsen met toegangscontrole in hun buurt of op hun reisweg." Via een interactieve kaart analyseert de vzw waar er nieuwe fietsboxen nodig zijn of waar er mogelijk alternatieven voorhanden zijn, zoals bedrijfsparkings of leegstaande gebouwen.

Dat lijkt allemaal heel handig voor wie zich dagelijks per fiets wil verplaatsen, maar het is niet allemaal rozegeur en maneschijn. Als je via de website van Cycloparking een plaats aanvraagt in een fietsbox, krijg je daarvan geen bevestiging. Je weet dus niet of en wanneer er een plaats beschikbaar is voor je fiets.

Cycloparking geeft ook geen informatie over wachtlijsten.

Dat steekt het fietsgebruik stokken in de wielen, want fietsers willen er zeker van zijn dat hun fiets niet gestolen kan worden, zeker als het om een elektrisch exemplaar gaat.

Bovendien zijn de fietsboxen niet gelijk verdeeld over het Brusselse grondgebied.

Sinds de coronacrisis zijn duizenden Brusselaars zich per fiets beginnen te verplaatsen, met name om het openbaar vervoer te kunnen mijden. Kunt u een schatting geven van de stijging van het aantal fietsers sinds midden maart?

Komt deze stijging overeen met een stijging van het aantal aanvragen voor een fietsbox? Heeft de regering middelen vrijgemaakt om hieraan tegemoet te komen?

Volgens Cycloparking zijn er 427 fietsboxen geïnstalleerd op het Brusselse grondgebied, goed voor 2.224 fietsen. Hoeveel nieuwe fietsboxen zullen er in de loop van 2020 nog geïnstalleerd worden door het gewest en de gemeenten?

nombre de nouveaux boxes à vélos qui seront installés pour la fin 2020 par la Région et les communes ?

¹¹⁶¹ Vos services ont-ils étudié des solutions complémentaires, ainsi qu'une meilleure répartition des boxes à vélos, pour répondre rapidement aux requêtes ?

En collaboration avec Cycloparking, avez-vous formulé des propositions afin que son service soit réellement transparent et qu'elle donne enfin des délais plus précis et plus rassurants pour les nouveaux utilisateurs de deux-roues ne disposant pas de garage ?

Vos services s'emploient-ils actuellement à convaincre les communes de Saint-Josse-ten-Noode et Woluwe-Saint-Lambert de rejoindre la plate-forme Cycloparking ? Il est en effet assez surréaliste que ces deux communes fassent cavalier seul. Connaissez-vous les raisons de cette non-adhésion ?

Sachant que dans la plupart des communes, la première carte de riverain pour un véhicule revient à 10 euros par an, comment justifiez-vous que la place au sein d'un box à vélos et d'un box à vélos cargos soient respectivement de 60 euros et 120 euros par an ?

¹¹⁶³ **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Le 24 mars 2016, le gouvernement bruxellois a approuvé un plan d'action contre le vol de vélos, qui est intégré dans les objectifs M5.1 et M5.3 du plan global de sécurité et de prévention (PGSP).*

Ce plan se décline en 29 actions dans différents domaines : infrastructure, répression, évaluation, engagement et éducation.

La plupart de celles-ci ont été menées à bien ou sont en cours d'exécution. L'évaluation aura lieu cette année et sera certainement utile dans le cadre du nouveau PGSP.

Le plan global de lutte contre le vol de vélos a-t-il déjà été évalué ? Quelles sont les premières conclusions ? Quand et comment cette évaluation sera-t-elle rendue publique ?

¹¹⁶⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le vol de vélos est un problème majeur à Bruxelles, y compris dans les parkings vélos sécurisés des stations de métro Bourse et De Brouckère, qui sont pourtant surveillés jour et nuit par des caméras et un gardien.*

Un plan d'action contre le vol de vélos a été approuvé par le précédent gouvernement bruxellois en 2016, dans le cadre de la

Wordt er naar bijkomende oplossingen gekeken, en naar een betere spreiding van de fietsboxen?

Werkt u aan een betere transparantie van Cycloparking?

Waarom willen Sint-Joost-ten-Node en Sint-Lambrechts-Woluwe niet samenwerken met Cycloparking? Proberen uw diensten deze twee gemeenten te overhalen om er alsnog in te stappen?

Hoe komt het dat een stalplaats voor een fiets 60 euro per jaar kost (voor een bakfiets zelfs 120 euro per jaar), terwijl een bewonerskaart voor een auto maar op 10 euro per jaar komt?

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)- De Brusselse regering keurde op 24 maart 2016 een Fietsdiefstalactieplan goed. Dat plan is geïntegreerd in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP), meer bepaald in doelstellingen M5.1 en M5.3.

Er stonden 29 acties in, op verschillende vlakken: infrastructuur (aanleg beveiligde fietsstallingen), handhaving (bijvoorbeeld een proefproject rond lokfietsen), evaluatie (statistieken, in kaart brengen van de hotspots), engagement (alle partners doen samenwerken aan de preventie en follow-up van fietsdiefstal) en educatie (preventiecampagnes rond fietsdiefstal).

De meeste van die acties werden verwezenlijkt of zijn in uitvoering. De evaluatie moet dit jaar, in 2020, plaatsvinden. Als fietsdiefstal wordt opgenomen in het nieuwe GVPP 2021-2024, zal die evaluatie zeker van pas komen.

Werd het globaal plan tegen fietsdiefstal al geëvalueerd? Wat zijn de eerste bevindingen? Wanneer en hoe wordt die evaluatie publiek gemaakt?

Als de evaluatie nog niet afgerond is, welke stappen onderneemt u dan en wanneer zal de evaluatie klaar zijn?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)- Fietsdiefstal is een groot probleem in Brussel. Zelfs in de beveiligde fietsparkings bij de metrostations Beurs en De Brouckère blijkt de bewaking niet volledig waterdicht. De media berichtten dat meerdere gebruikers al moesten vaststellen dat hun fiets, ondanks de bewaking, gevandaliseerd of gestolen werd. Sinds de opening van beide fietsparkings, samen goed om 1.100 fietsen te stallen,

politique cyclable de Bruxelles Mobilité. Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) a inscrit la lutte contre le vol de vélos dans son plan global de sécurité et de prévention (PGSP). Un groupe de travail réunissant les zones de police, les associations de cyclistes, les vélocistes et la Région de Bruxelles-Capitale coordonne les actions à divers niveaux.

Le plan d'action 2016 est toujours en vigueur et est en cours d'évaluation.

¹¹⁶⁷ *La réunion sur le vandalisme dans les parkings vélos Bourse et De Brouckère a-t-elle eu lieu ? Qui y participait ? Quelles en furent les conclusions ? Des adaptations sont-elles nécessaires et prévues ?*

Le gardien des parkings est-il un employé de parking.brussels ? Quel est le coût de ce gardiennage ?

Pourquoi l'installation d'un box à vélos prend-elle tellement de temps ? Le délai diffère-t-il d'une commune à l'autre ? Pourquoi les citoyens ne sont-ils pas mieux informés à ce sujet ?

Si nous voulons augmenter le nombre de cyclistes à Bruxelles, nous avons besoin de plus de places de parking sécurisées.

Qu'en est-il de l'évaluation du plan d'action contre le vol de vélos ? Quand le nouveau plan d'action sera-t-il présenté ? Combien de fois le groupe de travail contre le vol de vélos s'est-il réuni ? Comment se passent la coopération et la coordination entre les différents acteurs ?

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Ma réponse sera assez longue, afin de répondre aux nombreuses questions.*

¹¹⁷¹ *(poursuivant en français)*

stelde parking.brussels een tiental feiten van vandalisme, diefstal en poging tot diefstal vast.

Voor een parking die dag en nacht met camera's wordt bewaakt en waar tevens een opzichter aanwezig is van 19 uur tot 9 uur 's ochtends van dinsdag tot zaterdag en de klok rond van zondag tot dinsdag, is dat toch opvallend.

Nochtans werd al in 2016 een Fietsdiefstalactieplan goedgekeurd door de vorige Brusselse regering. Het actieplan maakt deel uit van het fietsbeleid van Brussel Mobiliteit en ook Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) heeft de strijd tegen fietsdiefstal in zijn Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) opgenomen. De politiezones, fietsverenigingen, fietshandelaars en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest coördineren binnen een taskforce fietsdiefstal de acties op verschillende niveaus: infrastructuur, preventie en repressie, bewustmaking enzovoort.

Ik heb begrepen dat het actieplan van 2016 nog altijd van kracht is en wordt geëvalueerd. Op basis daarvan zal de regering een nieuw beleidsplan opstellen.

Heeft de geplande bijeenkomst over vandalisme aan de fietsparkings aan de Beurs en De Brouckère ondertussen plaatsgevonden? Welke partijen namen daaraan deel? Welke conclusies werden er getrokken? Kunnen de fietsparkings efficiënter beveiligd worden? Zijn er aanpassingen nodig en gepland?

Is de opzichter die de parkings bewaakt, een werknemer van parking.brussels? Welke middelen zijn uitgetrokken voor de bewaking? Kunnen die niet efficiënter besteed worden?

Waarom moet op de plaatsing van een fietsbox zo lang gewacht worden? Welke wachttijd geldt vandaag? Verschilt die van gemeente tot gemeente? Waarom krijgen burgers daarover niet meer informatie?

Als we het aantal fietsers in Brussel willen opkrikken, hebben we meer beveiligde parkeerplaatsen nodig. Niemand wil dat zijn nieuwe fiets gestolen wordt. Nochtans is dat hier schering en inslag.

Wat is de stand van zaken van de evaluatie van het Fietsdiefstalactieplan? Wanneer wordt het nieuwe beleidsplan voorgesteld? Hoe zit het met de taskforce fietsdiefstal, die samengesteld is uit de politiezones, fietsverenigingen, handelaars en het gewest? Hoe vaak is die al bijeengeroepen? Hoe verloopt de samenwerking en de coördinatie tussen de voormelde actoren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Ik zal proberen om de vele vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Mijn antwoord zal dan ook iets langer zijn.

(verder in het Frans)

Concernant le nombre de cyclistes, il est encore trop tôt pour vous communiquer des chiffres d'augmentation complets et fiables pour 2020, étant donné la réduction globale des déplacements pendant quelque temps. Néanmoins, pour le mois de septembre, les deux premières semaines semblent indiquer une augmentation de 75 % du nombre de cyclistes par rapport à la même période en 2019. Pour les dernières semaines, la hausse est encore plus marquée et s'élève à 87 %. Il est cependant prématuré d'en tirer des conclusions dans le contexte de déconfinement actuel. La situation doit encore se stabiliser.

Par ailleurs, la qualité de l'infrastructure cyclable est cruciale. La principale raison évoquée par les non-adeptes du vélo est le sentiment d'insécurité routière. Le vol de vélos reste également un frein très important au développement de la pratique du vélo. Nos objectifs ambitieux en matière de transfert modal sont ralentis par ce phénomène.

Un cycliste qui se fait voler son vélo est découragé. Certaines études indiquent que près d'une victime de vol sur trois ne fait plus de vélo. Le nombre de personnes qui n'osent pas faire du vélo par peur du vol est difficile à estimer mais, quoi qu'il en soit, ce sont autant d'occasions manquées.

Le nombre de vols de vélos signalés à la police a augmenté de 27 % entre 2016 et 2019, et ce en dépit du précédent plan d'action contre le vol de vélos de 2016. Malgré la simplification des procédures de dépôt de plainte, qui se fait maintenant en ligne, seule une minorité de vols est déclarée.

¹¹⁷³ (poursuivant en néerlandais)

Le plan d'action contre le vol de vélos a fait l'objet d'une évaluation au printemps 2020, qui a été présentée le 23 juin au groupe de travail sur le vol de vélos. Ce dernier rassemble des représentants des associations de cyclistes, des zones de police, des communes, des vélocistes, du parquet et de Bruxelles Prévention et sécurité (BPS).

Une publication de l'évaluation n'est pas prévue car il s'agit d'un document technique, qui intéresse surtout les parties prenantes. L'administration travaille à une mise à jour du plan d'action, qui sera disponible à la fin de l'année.

La plupart des actions ont déjà été menées ou sont en cours. Cependant, l'impact sur le nombre de vols de vélos n'est pas encore visible, en raison de la forte augmentation du nombre de cyclistes et de signalements de vols.

La plate-forme d'enregistrement des vélos mybike.brussels, qui existe depuis mars 2019, est un succès puisque plus de 15.000 vélos y ont été enregistrés. Quelque 20 % des vélos enregistrés sont retrouvés, contre 4 % de vélos non enregistrés. Le système a probablement aussi un effet dissuasif, qui est difficilement mesurable.

(Inaudible)

Er zijn nog geen globale en betrouwbare cijfers van de stijging van het aantal fietsers dit jaar, maar tijdens de twee eerste weken van september 2020 zijn er alvast 75% meer geteld dan tijdens dezelfde periode in 2019. De tweede helft van september stijgt dit cijfer zelfs naar 87%.

Van cruciaal belang hierbij is de staat van de fietsinfrastructuur. Als mensen zich niet willen verplaatsen per fiets, is dat in eerste instantie omdat ze zich niet veilig voelen op de weg. Een tweede belangrijke hinderpaal is fietsdiefstal. Onderzoek wijst uit dat één op de drie mensen van wie de fiets gestolen werd, nadien niet meer durven te fietsen.

Het aantal fietsdiefstallen dat bij de politie werd aangegeven, is tussen 2016 en 2019 met 27% gestegen, en dit in weerwil van een actieplan tegen fietsdiefstal, dat in 2016 werd opgestart. Bovendien wordt nog steeds slechts een minderheid van die diefstallen aangegeven.

(verder in het Nederlands)

Een evaluatie van het Fietsdiefstalactieplan vond plaats in het voorjaar van 2020 (inclusief wat vertraging door de coronacrisis) en werd op 23 juni aan de taskforce fietsdiefstal voorgesteld. Die taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van de fietsverenigingen (Cyclo, Pro Velo), de politiezones, de gemeenten, de fietshandelaars, het parket en Brussel Preventie & Veiligheid (BPV).

Er zijn verder geen plannen om de evaluatie te publiceren, aangezien het om veeleer technische informatie gaat, die vooral de stakeholders interesseert. De administratie werkt nu aan een actualisering van het actieplan met de bedoeling tegen het einde van dit jaar een eerste versie af te hebben.

Het merendeel van de acties werd al uitgevoerd of is aan de gang. De impact op het aantal fietsdiefstallen is echter nog niet meteen zichtbaar: niet alleen het aantal fietsers maar ook de aangiftebereidheid stijgt snel, al wordt een groot aantal fietsdiefstallen nog steeds niet gemeld.

Wat alvast wel een succes is, is mybike.brussels. Dat fietsregistratieplatform bestaat sinds maart 2019 en er werden sindsdien al meer dan 15.000 fietsen geregistreerd. Van de gestolen fietsen die geregistreerd zijn met de sticker, wordt tot 20% teruggevonden. Bij niet-geregistreerde fietsen ligt dat percentage op 4%. Waarschijnlijk heeft het systeem ook een

¹¹⁷⁵ *(poursuivant en français)*

Mybike.brussels est une nouvelle plate-forme qui vous permet d'enregistrer et d'identifier votre vélo à l'aide du nouvel autocollant afin de réduire le risque de vol et de recel. La procédure est très facile puisque l'autocollant est livré directement chez vous.

Parmi les actions du plan de 2016 qui n'ont pas encore été réalisées, citons l'augmentation du nombre d'emplacements de stationnement pour vélos dans les rues et les bâtiments. Nous terminons actuellement la rédaction d'un plan directeur global, mais nous prenons déjà de nombreuses mesures, comme je l'ai expliqué la semaine dernière.

(Inaudible)

Concernant la gestion des boxes à vélos par Cycloparking, le nombre de demandes pour une place dans un parking à vélos (box ou parking riverain) a en effet augmenté, ainsi que la liste d'attente. Avant la crise du coronavirus, on comptait un peu plus de 2.000 places sécurisées (boxes et parkings riverains) et une liste d'attente d'environ 4.000 personnes. L'offre actuelle comprend 2.660 places et la liste d'attente compte près de 6.700 personnes. L'offre atteint aujourd'hui 460 boxes et six parkings à vélos riverains. D'autres projets sont en cours de réalisation pour la fin de cette année en vue d'augmenter l'offre. Le travail ne manque pas et nous avons donc vraiment besoin de ce plan directeur.

Comme je l'ai déjà mentionné la semaine dernière, dans le cadre de la première partie du plan de relance qui prévoit des mesures pour 2020, 500.000 euros de subventions supplémentaires ont été mis à la disposition des communes au profit du stationnement des vélos, comme l'installation de boxes, d'arceaux et éventuellement de parkings à vélos pour les riverains et les quartiers. Le nombre de boxes à vélos devrait atteindre 500 unités d'ici la fin 2020, portant l'offre de places au sein de ces boxes à 2.500.

¹¹⁷⁷ Depuis un an, parking.brussels développe la possibilité de louer des espaces dans certains quartiers auprès de particuliers afin de les transformer en parkings pour vélos. En décembre 2019, un projet pilote avait été lancé à Bruxelles, à hauteur de la rue de Nancy. Ce projet ayant rencontré un succès important, nous avons décidé d'augmenter sa capacité (28 vélos classiques et 3 places de vélo cargo). En septembre 2020, l'expérience a été rééditée à Saint-Gilles où un nouveau parking pour les riverains a été créé (12 places classiques et 2 places cargo).

Parking.brussels indique que les boxes à vélos doivent servir de solution dans des quartiers où le bâti existant ne permet pas de créer du stationnement hors voirie. Dans tous les cas,

ontradend effect, maar dat is moeilijk te meten, want we kunnen niet weten welke fietsen op het punt stonden gestolen te worden, maar uiteindelijk niet gestolen werden door die sticker.

(Onverstaanbaar)

(verder in het Frans)

Een punt uit het Fietsdiefstalactieplan van 2016 dat niet gerealiseerd werd, is de verhoging van het aantal fietsparkeerplaatsen op straat en in gebouwen. We leggen de laatste hand aan het masterplan en nemen al heel wat maatregelen, die ik vorige week heb toegelicht.

(Onverstaanbaar)

Het aantal aanvragen voor een fietsparkeerplaats in een fietsbox of op een buurtparking is toegenomen. Ook de wachtlijst werd langer. Voor de coronacrisis telde Cycloparking ongeveer 2.000 beveiligde fietsparkeerplaatsen en stonden 4.000 mensen op de wachtlijst. Cycloparking biedt nu 460 fietsboxen en 6 fietsparkings aan. Er lopen nog projecten om tegen het einde van het jaar het aanbod te verhogen.

In het kader van het eerste deel van het herstelplan dat maatregelen bevat voor 2020, werd een bedrag van 500.000 euro vrijgemaakt voor subsidies aan de gemeenten om fietsparkeergelegenheid te realiseren. Zo zouden tegen eind 2020 500 fietsboxen plaats moeten bieden aan 2.500 fietsen.

Sinds een jaar biedt parking.brussels in een aantal buurten de mogelijkheid om privéruimte te verhuren om die als fietsparking in te richten. In 2019 ging een proefproject van start in de Nancystraat in Brussel. Omdat het project zo succesvol was, beslisten we de capaciteit ervan op te trekken. In september 2020 werd in Sint-Gillis het proefproject herhaald met de aanleg van een buurtparking.

Parking.brussels stelt dat fietsboxen een oplossing zijn voor buurten waar het niet mogelijk is om fietsparkeerplaatsen in gebouwen in te richten. In ieder geval moet de voorkeur gaan naar parkeren buiten de weg. Daarom is parking.brussels op zoek naar ruimtes in openbare en gemeentelijke gebouwen, die

le stationnement hors voirie doit être privilégié. De ce fait, parking.brussels est à la recherche d'espaces vacants (rez-de-chaussée commerciaux, cours intérieures, espaces résiduels) au sein des bâtiments publics ou des propriétés communales, qui pourraient facilement être aménagés en parkings pour vélos. J'invite donc les communes, les entreprises et les particuliers ayant des espaces disponibles à contacter parking.brussels.

La transparence de la procédure développée par Cycloparking est garantie dans ses conditions d'utilisation. Cycloparking permet la gestion des abonnements et constitue le point de contact unique de la Région bruxelloise pour les questions liées à l'obtention d'un emplacement pour vélo sécurisé. Cycloparking n'est pas responsable du déploiement ni de la planification des infrastructures en voirie. Notre Région, à travers Bruxelles Mobilité et parking.brussels, et les communes restent compétentes pour le développement de l'offre, c'est-à-dire l'installation de boxes en voirie et la création de parkings pour vélos mis à la disposition des riverains. Je le répète, il nous reste encore beaucoup de travail dans ce domaine.

¹¹⁷⁹ Il y a près de deux ans, des contacts ont été pris avec les communes de Woluwe-Saint-Lambert et de Saint-Josse-ten-Noode. Malgré plusieurs relances, la réponse est restée la même : ces communes ne voient pas le besoin de déléguer la gestion de leurs boxes à vélos à parking.brussels et de les proposer sur la plate-forme Cycloparking. De ce fait, les tarifs et les conditions d'accès pour les usagers des boxes de ces communes diffèrent de ceux des dix-sept autres communes.

Les 60 euros par an demandés pour un abonnement dans un box à vélos ou un parking riverain garantissent que les bénéficiaires utilisent leur place de manière quotidienne ou quasi quotidienne. Le but est de s'assurer que ces boxes soient bien utilisés par des personnes qui en ont réellement besoin, et non comme un endroit de stockage. Par ailleurs, ces 60 euros par an - soit 5 euros par mois - ne permettent même pas de couvrir les frais d'exploitation (personnel de maintenance, nettoyage, remplacement des batteries, petites réparations, etc.).

Symboliquement, par rapport au prix d'une carte riverain, ce montant peut paraître élevé, voire anormal. Un abonnement dans un box à vélos ou un parking riverain vous garantit néanmoins d'avoir une place de stationnement pour vélo disponible tous les jours.

¹¹⁸¹ (poursuivant en néerlandais)

Pour ce qui est des parkings vélos aux stations de métro Bourse et De Brouckère, Bruxelles Mobilité, le propriétaire et parking.brussels se sont consultés, en étroite concertation avec la STIB. Des ajustements seront effectués au niveau du tourniquet pour empêcher toute utilisation malveillante.

Les employés du point vélo assurent un contrôle social actif durant les heures de travail et la société de gardiennage de la STIB prend ensuite le relais.

gemakkelijk als fietsparking kunnen worden ingericht. Ik nodig dan ook de gemeenten, ondernemingen en particulieren die ruimte beschikbaar hebben, uit om contact op te nemen met parking.brussels.

De transparantie van de procedure wordt in de gebruiksvoorwaarden van Cycloparking gegarandeerd. De vzw beheert de abonnementen en is het unieke contactpunt met het Brussels Gewest voor het verkrijgen van een beveiligde fietsparkeerplaats. Cycloparking is niet verantwoordelijk voor de infrastructuur op straat. Het gewest, in het bijzonder Brussel Mobiliteit en parking.brussels, en de gemeenten blijven bevoegd voor het aanbod, namelijk de installatie van fietsboxen op straat en de aanleg van fietsparkeerplaatsen voor buurtbewoners.

Al bijna twee jaar lang wordt tevergeefs geprobeerd om de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Joost-ten-Node te overtuigen om het beheer van hun fietsboxen over te hevelen naar parking.brussels en ze op het fietsplatform Cycloparking aan te bieden. Hun weigering verklaart waarom de tarieven en de voorwaarden voor de fietsboxen in deze gemeenten verschillen van de andere gemeenten in het gewest.

Het abonnementsgeld van 60 euro per jaar garandeert zo goed als dagelijks een plaats in een fietsbox of buurtparking. Het is de bedoeling dat de parkeerplaatsen verhuurd worden aan fietsers die ze echt nodig hebben. Dit bedrag dekt overigens niet de exploitatiekosten.

Het abonnement kan in vergelijking met een bewonerskaart duur lijken, maar het garandeert wel een dagelijkse fietsparkeerplaats.

(verder in het Nederlands)

Over de fietsstallingen aan metrohaltes Beurs en De Brouckère is er, in nauwe samenspraak met de MIVB, inderdaad overleg geweest tussen Brussel Mobiliteit, de eigenaar, en parking.brussels, de uitbater van de infrastructuur. Er komen aanpassingen aan het draaihek om kwaadwillig gebruik onmogelijk te maken.

La pression sur l'espace public est particulièrement élevée dans les communes proches du Pentagone et les boxes à vélos ne suffiront pas, à terme, à satisfaire la demande de parkings sécurisés. L'agence parking.brussels travaille de manière proactive à l'aménagement de parkings vélos de quartier dans des immeubles vides.

Le groupe de travail se réunit une à deux fois par an. Il se rencontre également pour l'évaluation du plan d'action. Huit réunions ont eu lieu depuis décembre 2013.

Nous sommes donc confrontés à un défi majeur qui nécessite tout un panel de solutions. Il s'agit d'un travail de longue haleine. Dès que le plan directeur sera prêt, je le présenterai à cette commission.

Tijdens de werkuren is er actieve sociale controle door de werknemers van het fietspunt. Buiten de werkuren is de beveiligingsfirma van de MIVB belast met het toezicht.

De druk op de openbare ruimte is, vooral in gemeenten direct rond de Vijfhoek, bijzonder hoog. Voor een fietsbox moet meestal een parkeerplaats sneuvelen. Op termijn zullen fietsboxen niet volstaan om aan de vraag naar beveiligde stallingen te voldoen, vooral in die wijken. Parking.brussels werkt proactief aan de inrichting van buurtstallingen in leegstaande panden. Na een stalling in de Marollen ging er vorige week nog een open in Sint-Gillis.

De taskforce komt een tot twee keer per jaar samen, sinds december 2013 gebeurde dat acht keer. Ze komt ook nog samen voor de evaluatie van het beleidsplan.

We staan dus voor een grote uitdaging, waarvoor geen mirakeloplossing bestaat. Er is nood aan een waaier van oplossingen, waaronder nieuwe openbare fietsstallingen, zoals die aan het Spiegelplein of bij het Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi), en buurtstallingen die parking.brussels huurt van bedrijven of particulieren die plaats hebben. Dat is een werk van lange adem. Zodra het masterplan klaar is, kom ik het in deze commissie voorstellen.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Het verheugt me dat u erkent dat fietsers ontmoedigd worden door de vele fietsdiefstallen. Door de hellingen in het Brussels Gewest gaat het vaak om elektrische fietsen, die duur zijn.*

Ik vrees dat uw voorstel van ordonnantie om fietsen te registreren aan de hand van stickers van mybike.brussels maar een lapmiddel is. Ik verwijs graag naar een reportage over fietsdiefstal in Parijs, die even ernstig is als in Brussel. Daaruit blijkt dat de gestolen fietsen in het verre buitenland worden doorverkocht. Het spreekt voor zich dat wanneer een fiets in het Oostblok opduikt, een sticker geen zin heeft.

U zegt dat er aan de 427 fietsboxen 33 werden toegevoegd. Beantwoorden 460 fietsboxen aan de vraag? Met 6.700 aanvragen op de wachtlijst lijkt me dat weinig waarschijnlijk. U kunt maar beter op uw hoede zijn, want uw collega bij de stad Brussel heeft bevestigd dat er geen fietsboxen meer in voorraad zijn. Het is wel verrassend dat de stad Luik onlangs nog een tiental fietsboxen heeft geïnstalleerd.

Nu de winter eraan komt, vragen duizenden Brusselaars zich af of ze dagelijks zullen blijven fietsen of hun fiets enkel nog op zondag buiten halen tot het weer lente wordt.

¹¹⁸⁵ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- Je suis heureux que vous confirmiez ce constat : de nombreux cyclistes potentiels sont découragés par le très grand nombre de vols de vélos. Comme en témoigne mon entourage, après un troisième vol, beaucoup sont prêts à renoncer au vélo, se disant qu'il peut revenir relativement cher de se tourner vers ce moyen de transport en Région bruxelloise compte tenu du peu d'attention portée à cette problématique.

Comme vous le savez, il ne s'agit plus de simples vélos comme ceux que l'on utilisait il y a une quinzaine d'années ou plus. Aujourd'hui, surtout dans notre Région où la déclivité est importante, les usagers tendent à s'équiper de vélos suffisamment adaptés à cette spécificité. Beaucoup sont électriques et donc plus chers. Je crains dès lors que votre proposition concernant les autocollants de mybike.brussels soit un pis-aller. Je vous invite d'ailleurs à découvrir un excellent reportage réalisé à Paris, où le recel de vélos est aussi important qu'à Bruxelles. Cette analyse montre bien que la plupart sont envoyés extrêmement loin à l'étranger. Autant dire que quand un vélo se retrouve dans les pays de l'Est ou ailleurs, l'autocollant en question prête à sourire.

J'entends que 33 boxes à vélos ont été ajoutés aux 427 que j'évoquais plus tôt, portant leur nombre à 460. Cela répondra-t-il suffisamment à la demande ? Poser la question, c'est y répondre. Avec 6.700 demandes en attente, selon les chiffres dont vous nous faites part, cela paraît très improbable. Je vous encourage donc à vous tenir sur le qui-vive, parce que votre collègue de la Ville de Bruxelles m'a confirmé que les boxes à vélos sont en

rupture de stock. Sachant que Liège vient de s'équiper de dizaines de nouveaux boxes, cela semble tout de même surprenant.

Je vous attends donc au tournant et reviendrai très prochainement sur ce point parce que des milliers de Bruxellois en attente, à l'approche de l'hiver, sont en train de se demander s'ils vont continuer la pratique du cyclisme au quotidien ou se contenter de faire un peu de vélo le dimanche et remiser leur engin jusqu'au printemps.

¹¹⁸⁷ **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que l'évaluation soit terminée, car la crise du coronavirus a retardé de nombreux dossiers.*

Le groupe de travail sur le vol de vélos rassemble tous les partenaires importants pour réfléchir à une approche efficace contre ce phénomène en Région bruxelloise.

La plate-forme mybike.brussels est un excellent outil mais n'est qu'un instrument parmi d'autres. Il faudrait la faire connaître plus largement aux nouveaux cyclistes.

Enfin, j'attends avec impatience votre présentation, à l'automne, du nouveau plan d'action contre le vol de vélos.

¹¹⁸⁹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les membres de la commission pourraient-ils obtenir une copie de l'évaluation du plan d'action contre le vol de vélos ?*

Les vols de vélos sont-ils le fait de personnes isolées ou de bandes ? Les 20 % de vélos retrouvés grâce à l'autocollant constituent une amélioration significative, mais néanmoins insuffisante.

Je soutiens entièrement votre idée de parkings vélos de quartier. C'est un modèle qui a fait ses preuves à Anvers.

¹¹⁹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Il convient de distinguer les voleurs de bicyclettes occasionnels et les voleurs organisés.*

Ces derniers doivent être poursuivis par la police et le parquet, en recourant entre autres à des vélos-appâts. L'autocollant de mybike.brussels a un effet dissuasif sur les voleurs occasionnels. Le nombre de cyclistes qui enregistrent leur vélo sur la

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Het is knap dat de evaluatie al is afgerond. Heel veel dossiers hebben door de coronacrisis vertraging opgelopen. Dat de evaluatie al op 23 juni kon worden voorgesteld, is dan ook goed nieuws.

In de taskforce fietsdiefstal zijn alle belangrijke partners vertegenwoordigd. Dat is de perfecte club van mensen om na te denken over een efficiënte aanpak tegen fietsdiefstal in het Brussels Gewest.

Het fietsregistratieplatform mybike.brussels is een heel goed instrument. Van de gestolen fietsen wordt 20% teruggevonden en dat is niet niks. Het platform is evenwel slechts een van de vele instrumenten, - in het vorige fietsplan stonden 26 verschillende acties -, maar het lijkt me nuttig om mybike.brussels nog breder bekend te maken bij nieuwe fietsers. Daarvan zijn er de voorbije maanden immers veel bij gekomen en het is niet zeker dat zij allemaal het platform kennen.

Ten slotte kijk ik uit naar het nieuwe fietsdiefstalactieplan dat u in het najaar zult voorstellen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunnen de commissieleden een kopie krijgen van de evaluatie van het Fietsdiefstalactieplan?

Wie zit er eigenlijk achter die diefstallen? Zijn het bendes of individuele dieven? Is dat bekend? Zijn daar bij de politie of het parket mensen specifiek mee bezig? U zegt dat 20% van de gestolen geregistreerde fietsen wordt teruggevonden, tegenover 4% zonder sticker. Dat is een aanzienlijke verbetering, maar toch. Veel Brusselaars hebben het gevoel dat er niets aan fietsdiefstallen gedaan wordt.

Ik steun ten volle uw idee van buurtparkings. Dat is een model dat uitstekend werkt, niet alleen voor fietsen, maar ook voor wagens. In Antwerpen verhuren parkeermakelaars privéparkings in wijken, waardoor er veel minder auto's op straat moeten parkeren. Dat zou ook voor fietsen nuttig zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- We moeten een onderscheid maken tussen occasionele fietsdieven en georganiseerde fietsdieven.

Tegen fietsdievenbendes moeten politie en parket gericht optreden, onder andere met de inzet van lokfietsen. Op occasionele fietsdieven heeft de sticker van mybike.brussels dan weer een ontradend effect. Van de gestolen fietsen met

plate-forme est en augmentation depuis qu'il est possible de commander l'autocollant en ligne et de le coller soi-même sur son vélo.

L'évaluation n'est pas un document destiné à la publication mais je présenterai avec plaisir le plan directeur, qui intégrera les éléments d'évaluation, dès qu'il sera disponible.

¹¹⁹³ *(poursuivant en français)*

Les associations de cyclistes sont associées aux travaux du groupe de travail. Quant aux zones de police, elles organisent de plus en plus d'actions afin que le parquet soit alerté et que toute la chaîne juridique puisse suivre son cours contre les bandes organisées de voleurs de vélos.

¹¹⁹⁵ *(poursuivant en néerlandais)*

Des pourparlers sont en cours avec des instances privées pour transformer des parkings existants, en nous inspirant des expériences concluantes menées ailleurs.

Le plan directeur sur le stationnement des vélos est presque prêt. Le plan d'action contre le vol de vélos sera d'abord discuté en interne d'ici la fin de 2020 et diffusé en externe un peu plus tard.

¹¹⁹⁷ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Mme la ministre, vous dites que la police doit faire son travail. Soit vous faites preuve de naïveté, soit vous êtes de mauvaise foi ! La police a déjà des équipes dans certaines zones, mais dans la plupart des cas, elle n'engage pas de poursuites, alors qu'il est désormais possible de suivre la plupart des vélos de grande valeur, car ils sont munis d'une puce.

Je regrette le manque de transparence sur les parkings pour vélos. Les cyclistes ignorent s'ils auront une place dans trois jours, trois mois ou trois ans ! Or c'est un élément essentiel pour la pratique du vélo ! Je regrette de ne pas avoir obtenu de réponse à ce sujet.

¹¹⁹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai jamais dit que seule la police était en cause. J'ai dit qu'il était important d'associer dans le groupe de travail la police et le parquet. Toute la chaîne doit suivre. Je ne nie pas que certaines zones de police mènent des actions, mais parfois, le parquet ne suit pas. Il importe de bien comprendre le problème pour trouver une

zo'n sticker wordt 20% teruggevonden, tegenover 4% zonder. Dat is echter slechts een van de maatregelen die werken. Wat de bekendmaking van mybike.brussels onder nieuwe fietsers betreft, kan ik alvast melden dat veel meer fietsers hun fiets registreren sinds ze de sticker online kunnen aanvragen en zelf op hun fiets kunnen plakken. Vroeger moesten fietsers daarvoor een gravure laten aanbrengen. Als je de registratiecijfers van de afgelopen twintig jaar bekijkt, zie je duidelijk een grote toename sinds anderhalf jaar, dus sinds de invoering van mybike.brussels.

De evaluatie is geen afgewerkt document dat we kunnen bekendmaken, maar zodra het masterplan er is, zal ik dat met veel plezier voorstellen. De evaluatie-elementen worden daarin natuurlijk verwerkt.

Voorts vroeg u hoe de taskforce, de parketten en de politie de georganiseerde fietsdiefstallen aanpakken.

(verder in het Frans)

De fietsersverenigingen nemen deel aan de werkzaamheden van de taskforce. De politiezones van hun kant organiseren meer en meer acties, zodat de aandacht van het parket op de kwestie gevestigd wordt en het hele rechtsapparaat kan worden gemobiliseerd tegen de georganiseerde fietsdieven.

(verder in het Nederlands)

Er werd een vergelijking gemaakt met Antwerpen. Er lopen inderdaad gesprekken met privé-instanties om bestaande parkings om te vormen. Het is te vroeg om al in detail te gaan en te zien hoever we gaan. We proberen alleszins inspiratie te halen uit goede voorbeelden elders.

Er zijn twee plannen. Ten eerste bestaat er een masterplan inzake fietsparkings. Dat is bijna klaar. Daarnaast is er ook een actieplan inzake fietsdiefstal. Dat zal eerst intern worden besproken, tegen eind 2020, en iets later dan extern worden verspreid.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- *U zegt dat de politie haar werk moet doen. Ofwel bent u naïef ofwel bent u van kwade wil! De politie patrouilleert wel in bepaalde wijken, maar er wordt geen vervolging ingesteld, terwijl dure fietsen meestal wel een chip hebben.*

Ik betreur het gebrek aan transparantie over de fietsparkings. Fietsers moeten weten of ze een parkeerplaats zullen hebben binnen drie dagen, drie maanden of drie jaar. Ik heb op die vraag geen antwoord gekregen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik heb nooit de verantwoordelijkheid alleen bij de politie gelegd. Ik heb gezegd dat het essentieel is dat de politie en het parket in de taskforce vertegenwoordigd zijn en dat de hele keten moet volgen. Ik ontken niet dat politiezones acties voeren en dat het parket soms niet vervolgt. We moeten het probleem*

solution ensemble. C'est pourquoi tous les partenaires doivent être réunis pour élaborer un plan d'action contre le vol de vélos. Un plan d'action sur le stationnement des vélos sera publié, je l'espère, cette année. Nous savons que c'est urgent et nécessaire.

- Les incidents sont clos.

1203 **QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

1203 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,

1203 concernant "le déploiement des appareils de mesure pour détecter la fraude au filtre à particules".

1205 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le problème de la fraude au filtre à particules figure depuis des années en bonne place de l'agenda politique belge. En 2018, les Régions bruxelloise, flamande et wallonne ont chargé le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) d'une étude sur les appareils et la procédure à privilégier. Selon cette étude, le test d'opacité actuel ne permet pas de détecter les problèmes de filtres, alors qu'un véhicule diesel en infraction émet mille fois plus de particules fines et de suie.*

1207 (poursuivant en français)

Ce chiffre m'a frappé parce qu'il indique qu'il suffit qu'une voiture sur mille ait ce problème de filtre à Bruxelles pour annihiler les efforts consentis par toutes les autres voitures pour améliorer la qualité de l'air. L'impact de ce problème est énorme !

1209 (poursuivant en néerlandais)

Nous avons besoin d'un nouveau test capable de contrôler très précisément les émissions de particules. De plus, un test commun aux trois Régions doit permettre d'éviter les effets d'aubaine entre les centres de contrôle technique.

Pour l'exécution de ce contrôle, nous attendons toujours le cadre législatif décrivant les procédures d'homologation et de test. Or, la ministre flamande de la mobilité, Lydia Peeters, vient de déclarer que l'élaboration du cadre nécessaire n'était plus une priorité, dans l'attente de nouvelles directives européennes.

Avez-vous déjà consulté vos homologues flamand et wallon au sujet des étapes nécessaires au déploiement des appareils de mesure ?

Ces derniers ont-ils déjà été sélectionnés ? Quelles étapes reste-t-il à accomplir avant leur sélection ?

goed begrijpen om het te kunnen oplossen. Daarom moeten alle partners samen een actieplan tegen fietsdiefstal uitwerken. Een fietsparkeeractieplan wordt hopelijk dit jaar nog gepubliceerd. Dat is dringend.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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

betreffende "de uitrol van de meetapparatuur voor het opsporen van roetfilterfraude".

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het probleem van de roetfilterfraude staat al enkele jaren hoog op de Belgische politieke agenda. Duizenden of zelfs tienduizenden dieselmotoren rijden zonder of met een defecte roetfilter. Het Brussels Gewest gaf in 2018 samen met het Vlaams en Waals Gewest, de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), de opdracht om een studie uit te voeren naar de te kiezen apparatuur en procedure. Uit de studie blijkt dat de huidige roettest (opaciteitsmeting) de problemen met roetfilters niet kan vaststellen. Nochtans stoten diesels met een defecte of verwijderde roetfilter duizend keer meer fijnstof en roet uit.

(verder in het Frans)

Als één wagen op de duizend zonder of met een defecte roetfilter in Brussel rondrijdt, worden alle inspanningen van de andere auto-eigenaars om de luchtkwaliteit te verbeteren, tenietgedaan. De impact van dit probleem is enorm!

(verder in het Nederlands)

Er is nood aan een nieuwe test die de uitstoot van roetdeeltjes heel nauwkeurig kan controleren. Een gezamenlijke test voor de drie gewesten moet vermijden dat er aan toerisme tussen autokeuringscentra wordt gedaan. Als Vlaanderen bijvoorbeeld geen nieuwe meetapparaten invoert, zouden veel Brusselaars namelijk geneigd kunnen zijn hun auto's door de minder strenge Vlaamse keuringscentra te laten controleren.

Voor de uitvoering van die controle blijft het echter wachten op het wetgevende kader dat de homologatie en testprocedures beschrijft. Vlaams minister voor Mobiliteit Peeters gaf enkele weken geleden aan dat de uitwerking van het nodige wetgevende kader niet langer een prioriteit is en dat ze wil wachten op nieuwe Europese richtlijnen. Voor Groen is de strijd voor een gezonde lucht echter wel nog steeds een absolute prioriteit.

En quoi le cadre réglementaire doit-il encore être adapté ?

Comment éviter les effets d'aubaine pour les automobilistes, étant donné le libre choix du centre de contrôle technique ?

Quand seront déployés les appareils de mesure visant à détecter la fraude au filtre à particules ? Le seront-ils dans les trois Régions en même temps ?

¹²¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - Fin juin, une concertation a eu lieu entre les trois cabinets régionaux au sujet de l'introduction des compteurs PN pour contrôler les filtres à particules. Les trois Régions ont convenu de conclure un accord de coopération pour le choix et l'achat des appareils.

La Flandre veut remplacer le test d'opacité actuel par le test avec compteur PN et a transmis une proposition de convention pour décider du choix de l'appareil.

La Wallonie a déjà décidé des normes à appliquer et du type d'appareil, mais attend que le marché du compteur PN s'ouvre davantage.

La technologie est donc déjà choisie, mais l'appareil précis n'a pas encore été sélectionné. Les étapes suivantes restent nécessaires :

- la rédaction du cahier des charges ;
- la définition des critères d'attribution ;
- l'homologation des appareils ;
- le choix des appareils ;
- l'achat et la mise en service des appareils.

¹²¹³ *Actuellement, le compteur PN n'est pas reconnu par la Commission européenne. Cependant, si la directive européenne ne peut être modifiée avant 2022, rien n'empêche les Régions de se montrer plus strictes et d'introduire ce type de contrôle, moyennant la modification de l'arrêté royal du 15 mars 1968.*

Hebt u al overleg met uw Vlaamse en Waalse collega gepleegd over de stappen die nodig zijn voor de uitrol van de meetapparatuur?

Is de apparatuur al geselecteerd? Welke stappen moeten er nog worden gezet voor de selectie kan gebeuren?

Welke aanpassingen moeten er nog aan het reglementaire kader worden doorgevoerd?

Hoe kan shoppinggedrag door de autobezitters worden vermeden, gelet op de vrije keuze van het autokeuringscentrum?

Wanneer zal de meetapparatuur voor het opsporen van roetfilterfraude worden uitgerold? Zal dat gelijktijdig met de andere gewesten gebeuren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Eind juni vond een overleg plaats tussen de drie gewestelijke kabinetten over de invoering van een controle van roetfilters met behulp van een PN-meter. De drie gewesten kwamen overeen om samen te werken en een samenwerkingsakkoord te sluiten voor de keuze en de aankoop van de toestellen.

Vlaanderen wil de huidige opaciteitstest vervangen door de test met de PN-meter. Die mogelijkheid moet echter nog goedgekeurd worden door de Europese Commissie. Na de vergadering heeft Vlaanderen een voorstel van overeenkomst gestuurd om de keuze van het toestel te bepalen.

Wallonië heeft reeds beslist over de te gebruiken normen en het soort toestel. Het Waals Gewest verwacht dat de markt van de PN-meter zich meer zal openstellen om de aankoopkosten en het onderhoud van de toestellen zo laag mogelijk te houden.

De technologie is dus reeds gekozen, maar het precieze toestel werd nog niet geselecteerd.

De volgende stappen zijn nog nodig voor de invoering van de controle:

- het bestek opstellen;
- de toewijzingscriteria bepalen;
- de toestellen homologeren;
- de toestellen kiezen;
- de toestellen aankopen en in gebruik nemen.

Momenteel is de test met de PN-meter niet erkend door de Europese Commissie. Enkel de opaciteitstest mag worden uitgevoerd. De Europese richtlijn kan niet voor 2022 gewijzigd worden, maar niets houdt de gewesten tegen om strenger te zijn dan de richtlijn en bijgevolg kan de controle met de PN-meter

Étant donné que les automobilistes peuvent choisir librement leur centre de contrôle technique, nous ne pourrions éviter les effets d'aubaine que si les trois Régions s'entendent sur les modalités du contrôle. Nous continuons de mettre tout en œuvre pour que les trois Régions avancent ensemble dans ce domaine.

¹²¹⁵ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'efficacité des tests avec compteur PN est-elle garantie ? N'y a-t-il pas de risques d'abus ? Sont-ils suffisamment fiables ?*

Je m'étonne du manque d'enthousiasme dans le chef de l'Union européenne et du gouvernement flamand pour résoudre le problème. J'espère que vous pourrez convaincre vos collègues d'agir rapidement.

Avez-vous déjà une idée du calendrier ? Vous dites que le gouvernement bruxellois peut agir sans attendre le niveau européen. Le gouvernement fédéral doit aussi modifier un arrêté royal. Quand pourrons-nous observer des résultats sur le terrain ?

¹²¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).-

(Inaudible)

- L'incident est clos.

¹²²¹ **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

¹²²¹ **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,**

¹²²¹ **concernant "la plateforme Osiris et l'avancement des chantiers en vue de l'amélioration de l'espace public".**

¹²²³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Quand un chantier doit être réalisé en Région de Bruxelles-Capitale, les demandes d'autorisation et les accords de chantier doivent être encodés

ingevoerd worden. Daarvoor moet het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden gewijzigd.

Aangezien autobezitters vrij kunnen kiezen waar ze hun wagen laten keuren, is het moeilijk om shoppinggedrag tegen te gaan. Dat kan alleen maar als alle gewesten het eens raken over de controlemodaliteiten.

De controle van de deeltjesfilters is zeer belangrijk voor de luchtkwaliteit en de gezondheid, maar ook voor de bestrijding van fraude. Zowel mijn administratie als ikzelf zijn ervan overtuigd dat de controle moet worden ingevoerd. We blijven ons uiterste best doen om ervoor te zorgen dat de drie gewesten samen vooruitgang boeken op dat gebied.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U verwijst naar de tests met PN-meters. Zijn er garanties dat die voldoende efficiënt zijn? Kan daar geen misbruik van worden gemaakt? Zijn er aanwijzingen dat die tests wel voldoende betrouwbaar zijn?

Ik ben wel verbaasd over het gebrek aan enthousiasme bij de Europese Unie en de Vlaamse overheid om iets aan het probleem te doen. Als 999 mensen bijvoorbeeld een elektrische wagen kopen om minder te vervuilen, volstaat één slecht functionerende roetfilter van een ander voertuig om het resultaat van al die inspanningen voor het milieu weer ongedaan te maken.

De impact van het probleem is enorm, er moet echt iets aan gebeuren. Ik hoop dat u uw collega's kunt overtuigen. Het is positief dat u er samen werk van maakt, maar ik hoop dat het lukt om dat snel te doen.

Hebt u al een idee van het tijdschema? U zei dat er op het Europese niveau ten vroegste in 2022 maatregelen komen, maar dat de Brusselse regering al eerder iets kan doen. De federale overheid moet ook een koninklijk besluit wijzigen. Hebt u enig idee wanneer we resultaten zouden kunnen zien op het terrein?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-

(Onverstaanbaar)

- 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 "het platform Osiris en de vooruitgang van de bouwplaatsen ter verbetering van de openbare ruimte".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *In het Brussels Gewest moeten de vergunningsaanvraag voor de uitvoering van de bouwplaats en de bouwplaatsakkoorden*

dans Osiris. Ce logiciel, doublé d'une base de données, rassemble en un point unique et sous un format informatique toutes les informations et communications relatives aux chantiers réalisés dans le domaine public, sur les voiries tant communales que régionales. Cet outil est censé améliorer la coordination des nombreux chantiers dans la Région.

Cependant, il s'avère que la cellule chargée de la gestion de la plate-forme Osiris est visiblement en sous-effectif et donc dans l'impossibilité de faire face aux demandes des communes dans un délai raisonnable quand ces dernières la sollicitent.

Durant le confinement, il a été demandé aux communes de définir leurs chantiers prioritaires lors du déconfinement, et ce dans un souci de bonne gestion tout à fait compréhensible. Malheureusement, les communes ont eu la déconvenue de constater que la gestion des chantiers, même ceux signalés comme prioritaires via la plate-forme Osiris et la commission de coordination des chantiers, n'était pas possible dans des conditions normales.

En effet, les problèmes sont nombreux et compliquent l'organisation des chantiers : lourdeur du système ; procédures complexes ; nombreuses demandes de complément d'informations dans les dossiers ; nombreuses générations de refus automatiques qui obligent les demandeurs à recommencer toute la procédure ; impassibilité du centre d'appels face aux demandes ; délais importants avant qu'un dossier soit mis à l'ordre du jour d'une réunion de la commission de coordination des chantiers, etc.

Ces différents retards et problèmes ont des répercussions sur l'ensemble des acteurs de l'espace public. Tout retard ou refus d'autorisation se répercute en chaîne sur l'ensemble des intervenants et même régulièrement sur les autres chantiers périphériques.

Dans ce contexte, il est impossible aux communes de planifier, gérer et communiquer correctement leurs chantiers, même avec un degré de précision qui se calcule en mois.

¹²²⁵ Je ne mets pas en question l'outil en lui-même, mais il est plus que temps de revoir les procédures, les accords et les autorisations car il est évident que le système actuel ne répond aucunement aux besoins des communes. La Région doit impérativement être plus flexible et plus proactive si on veut que les réaménagements avancent.

Êtes-vous au courant des problèmes auxquels sont confrontées les communes lors de l'utilisation de la plate-forme Osiris ? Quelles sont les suites données aux demandes des communes qui vous parviennent ? Des réunions avec les communes sont-elles prévues à cet effet ?

Quelles sont les pistes à l'étude au sein du gouvernement bruxellois aux fins de l'amélioration de la plate-forme Osiris ?

worden geregistreerd in Osiris. Deze website, uitgerust met een databank, verzamelt alle inlichtingen en mededelingen over bouwplaatsen in het openbaar domein en op de gewestelijke en de gemeentelijke wegen.

De cel die Osiris beheert, slaagt er niet in om de aanvragen van de gemeenten binnen een redelijke termijn te behandelen. Ze is duidelijk onderbemand.

Tijdens de lockdown werd aan de gemeenten gevraagd een lijst op te stellen met de prioritairere bouwplaatsen. Jammer genoeg moesten de gemeenten vaststellen dat het beheer van de bouwplaatsen, ook de prioritairere, niet mogelijk was in normale omstandigheden.

De vele problemen met het systeem en de procedure maken de organisatie van de bouwplaatsen ingewikkeld en hebben gevolgen voor alle stakeholders van de openbare ruimte. Elke vertraging of weigering heeft gevolgen voor de hele keten en zelfs ook voor andere bouwplaatsen in de buurt.

In deze context is het moeilijk voor de gemeenten om hun bouwplaatsen correct te plannen, te beheren en erover te communiceren.

Osiris op zich is een nuttig instrument, maar de procedures, akkoorden en vergunningen moeten dringend herzien worden, want op dit ogenblik beantwoordt het systeem niet aan de behoeften van de gemeenten. Het gewest moet zich flexibeler en proactiever opstellen, als het vooruitgang wil boeken met de herinrichtingen.

Bent u op de hoogte van de problemen die de gemeenten ondervinden met Osiris? Welk gevolg geeft u aan de vragen die de gemeenten u stellen? Zijn er vergaderingen met de gemeenten gepland?

Welke opties bestudeert de regering om Osiris te verbeteren?

Welke maatregelen worden op korte en lange termijn overwogen?

Quelles sont les mesures envisagées à court et à long termes ?

¹²²⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les problèmes posés par Osiris, la Région de Bruxelles-Capitale est consciente des difficultés auxquelles sont confrontées certaines parties prenantes sur la plate-forme Osiris, tout comme elle est consciente des avantages que ces mêmes acteurs en retirent et de l'avantage sociétal qui en découle. La création d'Osiris et ses adaptations ont par ailleurs fait l'objet de travaux préparatoires et de discussions avec l'ensemble des parties prenantes au sein de nombreux groupes de travail.

Le mécanisme utilisé dans le cadre de la gestion de la crise du Covid-19 met en œuvre ces mêmes outils sans les alourdir ou les modifier de manière significative, ce qui permet à tout un chacun de rester dans son environnement habituel. La procédure mise en œuvre dans ce cadre spécifique a par ailleurs fait l'objet de discussions lors de plusieurs séances spécifiques de la commission, auxquelles l'ensemble des parties prenantes a été convié. Une séance dédiée aux communes a par ailleurs été tenue.

En ce qui concerne les suites données aux demandes des communes, dès le début de la crise, la direction coordination des chantiers et la commission de coordination des chantiers ont entamé des discussions avec l'ensemble des parties prenantes, y compris les administrateurs communaux, afin d'analyser la situation et de gérer au mieux la crise.

¹²²⁹ Dès le mois de mars 2020, la direction coordination des chantiers a travaillé à la rédaction d'un arrêté de pouvoirs spéciaux visant, comme demandé, à encadrer les chantiers avant, pendant et après la crise, de manière à permettre l'exécution d'un maximum de chantiers tout en préservant les itinéraires requis pour les actions de secours et en permettant, le cas échéant, la circulation des usagers afin de permettre la reprise des activités économiques et sociales.

Le 4 mai 2020, les communes ont une nouvelle fois été consultées à la demande de mon cabinet. À la suite de cette réunion, les débats ont été rouverts autour du projet d'arrêté de pouvoirs spéciaux présenté. Le choix a été donné aux communes de s'inscrire ou non dans le cadre proposé par l'arrêté, qui définissait les types de voiries qui tomberaient dans le pouvoir de décision de la commission. Certaines se sont associées à la volonté de coordonner et de centraliser les autorisations au niveau régional, tandis que d'autres ont préféré conserver leur compétence sur certaines de leurs voiries.

Par ailleurs, la commission de coordination des chantiers de coordination a également écrit à l'ensemble des collèges communaux de la Région pour les inviter à déléguer un représentant au sein de la commission pour la durée de la crise jusqu'en décembre 2020, conformément à l'arrêté de procédure spéciale précité et ce, qu'elles aient choisi ou non de s'inscrire dans la démarche régionale. Il s'agit donc d'une option, pas d'une obligation.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zich bewust van de problemen met Osiris, maar ook van de voordelen ervan voor de gemeenten en de maatschappij.*

Tijdens de coronacrisis werd met dezelfde middelen gewerkt, zonder de procedure te verzwaren of ze significant te wijzigen. De nieuwe procedure werd in verscheidene vergaderingen van de commissie, waarvoor de stakeholders werden uitgenodigd, besproken. Voor de gemeenten werd zelfs een specifieke vergadering georganiseerd.

Wat betreft het gevolg dat gegeven werd aan de vragen van de gemeenten, kan ik meedelen dat sinds het begin van de crisis de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen de discussie zijn aangegaan met alle stakeholders, waaronder de gemeenten, om de situatie te analyseren en de crisis zo goed mogelijk te beheren.

Sinds maart 2020 werkt de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen aan een volmachtbesluit dat de bouwplaatsen voor, tijdens en na de gezondheids crisis moet regelen, zodat een maximaal aantal bouwplaatsen gerealiseerd kan worden.

Op 4 mei 2020 werden de gemeenten nogmaals geraadpleegd op vraag van mijn kabinet. Na die vergadering werd opnieuw gedebatteerd over het voorgelegde ontwerp van volmachtbesluit. Aan de gemeenten werd de keuze gegeven om al dan niet in te stappen in de in het volmachtbesluit voorgestelde regeling, die de soorten wegen definieert die onder de beslissingsmacht van de commissie valt.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen heeft alle gemeenten aangeschreven met de vraag een vertegenwoordiger aan te stellen in de commissie voor de duur van de coronacrisis tot december 2020, ongeacht of ze voor het gewestelijk initiatief gekozen hebben.

De vergaderingen van de commissie vinden wekelijks plaats. Punten kunnen er behandeld worden of voor diepgaander onderzoek kan een werkgroep opgericht worden.

Daarnaast is het uiteraard mogelijk om aanvragen voor technische ondersteuning in te dienen. Uit het meldingenregister blijken de volgende elementen.

En outre, les séances de la commission ayant lieu chaque semaine, il est tout à fait possible d'aborder des points en séance ou, si un travail plus long est nécessaire, de constituer à cet effet un groupe spécifique.

En dehors de ce lieu de discussion, il est évidemment possible d'introduire des demandes d'interventions techniques. L'analyse de la main-courante dans ce domaine montre les éléments suivants.

¹²³¹ Dans le courant de ces six derniers mois, seuls 91 tickets correspondant à des demandes diverses ont été envoyés par les communes, dont 39 pour des incidents, 7 demandes de modification, 19 demandes de services et 26 demandes d'information.

En général, pour chaque ticket reçu par le centre de compétences Osiris, une première réponse est communiquée dans les 24 heures à la commune demanderesse.

Le nombre de 39 incidents liés directement à Osiris est donc à relativiser par rapport au nombre de dossiers effectivement traités par la plate-forme sur la même période : plus de 4.300 dossiers au 21 septembre 2020, ce qui correspond à moins de 1 % d'incidents.

S'agissant des pistes d'amélioration, il n'est pas prévu d'adapter le système Osiris en raison de la crise du Covid-19, étant donné qu'il est fait usage des outils normaux. Cela permet d'éviter une perturbation de l'environnement de travail habituel, qui viendrait rajouter des difficultés pour les agents déjà affectés par la crise.

Des analyses antérieures avaient été effectuées avec l'ensemble des parties prenantes et avaient mis en avant des pistes d'amélioration générales. Des projets ont été proposés par l'administration et sont en attente de validation du ministre ayant l'informatique dans ses attributions, mon collègue Bernard Clerfayt.

De manière générale, l'évaluation doit s'accompagner d'une simplification de l'ordonnance.

¹²³³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Osiris est un outil utile, nous l'avons dit, mais à l'heure actuelle, cela complique le travail des communes et des impétrants, comme Vivaqua ou Sibelga, ainsi que de tout autre entrepreneur privé. Cela a aussi des répercussions sur les citoyens qui subissent les chantiers.

Je me réjouis de la concertation avec les communes. Il est toutefois dommage qu'elles ne participent pas toutes à cette concertation.

Je le répète, il est indispensable que la Région fasse preuve de flexibilité et soit plus proactive pour que les réaménagements en voirie et dans les espaces publics avancent. J'espère que vous allez mettre les moyens nécessaires pour que tout fonctionne.

De afgelopen zes maanden verstuurden de gemeenten slechts 91 aanvragen om ondersteuning, waarvan er 39 verband hielden met incidenten, 7 betrekking hadden op wijzigingen, 19 op dienstverlening en 26 op informatieaanvragen. Doorgaans beantwoordt Osiris elke aanvraag binnen de 24 uur.

De 39 incidenten met Osiris zelf moeten dus worden afgewogen tegen het totale aantal dossiers dat in dezelfde periode werd afgehandeld met het systeem, namelijk meer dan 4.300. Er deed zich dus in minder dan 1% van de gevallen een probleem voor.

Het is niet de bedoeling om Osiris aan te passen ten gevolge van de coronacrisis. Er wordt immers op de gebruikelijke manier gewerkt omdat het niet de bedoeling is dat ambtenaren die al hinder ondervinden van de crisis, zich moeten aanpassen aan een nieuwe manier van werken.

Eerdere analyses met alle betrokken instanties leverden al een aantal voorstellen ter verbetering op. De administratie stelde een aantal plannen voor, die nog moeten worden bekrachtigd door minister Clerfayt.

De evaluatie moet gepaard gaan met een vereenvoudiging van de betrokken ordonnantie.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Osiris is een nuttig hulpmiddel, maar momenteel bemoeilijkt het het werk van de gemeenten en nutsbedrijven als Vivaqua of Sibelga. Dat heeft ook gevolgen voor burgers.*

Het is goed dat er met de gemeenten wordt overlegd, maar helaas zijn niet alle gemeenten bij dat overleg betrokken.

Het Brussels Gewest moet zich flexibel en proactief opstellen. Hopelijk stelt u alles in het werk om de zaken vlot te doen verlopen.

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

1237 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1237 **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,**

1237 **concernant "la durée des chantiers STIB impliquant le remplacement de voies dans le quartier de l'Altitude Cent".**

1239 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Soucieuse d'offrir un réseau qui répond aux normes de sécurité, la STIB a procédé ces dernières années à plusieurs remplacements de voies à différents endroits de la Région. Tel a été le cas au boulevard Général Jacques, très vaste chantier vu la complexité au niveau du carrefour, de l'avenue Brugmann à Uccle, de la zone Bockstael, etc. Un nouveau chantier a été lancé début septembre et concerne la zone ucquoise et forestoise entre la station Albert et la chaussée d'Alsemberg.

Selon un toutes boîtes distribué aux riverains concernés par ce nouveau chantier, le parcours du tram 51 serait dévié et emprunterait le parcours du tram 4 de la station Albert jusqu'au carrefour avec l'avenue du Globe, et ce pendant une période de deux ans. On lit aussi dans le dépliant qu'un permis d'urbanisme doit encore être obtenu pour le réaménagement complet de façade à façade à hauteur de l'avenue Bertrand.

Un chantier de deux années va être lancé sans avoir obtenu le permis d'urbanisme pour un tronçon du parcours. Cela risque de ralentir le programme des travaux, et la question se pose de la raison de débiter des travaux d'envergure si toutes les autorisations requises n'ont pas été obtenues. Le remplacement des voies est programmé par tronçon, le premier étant celui de l'avenue Oscar Van Goidtsnoyen, qui devrait prendre fin au 30 novembre 2020.

On connaît le système d'aiguillage californien qui permet de passer à vitesse réduite d'une voie à l'autre. Est-il irréaliste de faire circuler les trams sur une seule voie entre l'Altitude Cent et la chaussée d'Alsemberg ? Cela aurait l'avantage de limiter le désagrément pour les utilisateurs de la ligne, qui ne devraient plus passer d'un tram à un bus et de ce bus à un autre tram.

Pourquoi lancer des travaux d'envergure alors que tous les permis n'ont pas été obtenus ? N'est-ce pas prendre le risque de devoir allonger la durée d'un chantier qui s'étend déjà sur deux années ?

Quel est le rétroplanning conçu par Bruxelles Mobilité pour s'assurer que le permis de l'avenue Alexandre Bertrand soit obtenu dans les temps ? Que se passera-t-il si aucun permis n'est obtenu ? La STIB poursuivra-t-elle le renouvellement de ses rails ?

Pourquoi Vivaqua a-t-elle obtenu les autorisations de fermer la chaussée d'Alsemberg (entre les avenues Coghen et Albert)

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 duur van de werken van de MIVB voor de vervanging van sporen in de wijk Hoogte Honderd".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- De MIVB heeft de laatste jaren al op meerdere locaties nieuwe tramsporen gelegd ten behoeve van de veiligheid. Sinds begin september worden de sporen vervangen tussen Albert en de Alsembergsesteenweg, in Vorst en Ukkel.

De buurtbewoners kregen een folder in de bus waarin staat dat tram 51 gedurende twee jaar zou worden omgeleid en van Albert naar het kruispunt met de Globelaan zou rijden. Voorts staat in de folder dat er nog geen stedenbouwkundige vergunning is voor de volledige herinrichting van de straat ter hoogte van de Alexandre Bertrandlaan.

Het is maar de vraag of het wel een goed idee is om de werken van start te laten gaan als nog niet alle vergunningen rond zijn, want zo ontstaat er een risico op vertraging. De hele operatie verloopt in meerdere fasen. In een eerste fase, die op 30 november 2020 afloopt, worden de sporen in de Oscar Van Goidtsnoyenlaan vervangen.

Soms werkt de MIVB met tijdelijke, zogenaamde 'Californische wissels', waarmee trams tegen een lage snelheid van spoor kunnen veranderen. Kan dat systeem worden ingezet om alle trams tussen Hoogte Honderd en de Alsembergsesteenweg over hetzelfde spoor te leiden? Op die manier kan de overlast worden beperkt voor gebruikers van de tramlijn.

Waarom laat u dergelijke grootschalige werken van start gaan voordat u over alle vergunning beschikt? Loopt u zo geen risico op vertraging?

Welke retroplanning hanteert Brussel Mobiliteit om de vergunning voor de Alexandre Bertrandlaan op tijd te verkrijgen? Wat als die vergunning wordt geweigerd?

Waarom heeft Vivaqua toestemming gekregen om een gedeelte van de Alsembergsesteenweg af te sluiten op het hetzelfde moment dat ook een deel van diezelfde weg in Ukkel en de Van Goidtsnoyenlaan worden afgesloten? Kunnen de werkzaamheden niet beter op elkaar worden afgestemd?

Kan er niet met Californische wissels worden gewerkt om te vermijden dat passagiers moeten overstappen?

concomitamment à la fermeture de la partie ucloise de la chaussée d'Alseberg et de l'avenue Van Goidtsnoven ? N'y a-t-il pas un problème de coordination entre ces chantiers ?

Ce système de type californien ne pourrait-il être mis en place par tronçon, en faisant circuler sur des distances limitées les trams sur une voie, évitant ainsi aux usagers de devoir changer de véhicule ?

¹²⁴¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans la zone ucloise, la STIB œuvre en qualité d'hyper-pilote dans une zone d'hyper-coordination telle que définie par l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique. La STIB coordonne donc les plannings des chantiers de l'ensemble des impétrants dans la zone de l'Altitude Cent.

Il ne s'agit donc pas d'un seul chantier d'une durée potentielle de deux ans, mais d'un ensemble de chantiers liés à différents maîtres d'ouvrages, à savoir Beliris, la commune d'Uccle, Vivaqua, Bruxelles Mobilité et la STIB. C'est dans ce cadre que la STIB a organisé une réunion publique d'information, dont le document de présentation a été distribué aux riverains.

Conformément aux dispositions légales sur la coordination des chantiers en Région de Bruxelles-Capitale, l'ensemble a été planifié de manière centralisée sous la présidence de la commission de coordination des chantiers de Bruxelles Mobilité, de manière à étaler les travaux dans le temps et l'espace, garantir une mobilité optimale dans le quartier et trouver les meilleures solutions pour les lignes de bus qui le desservent.

La ligne de tram 51 ne sera pas interrompue, mais déviée pour permettre le chantier de transformation de la station Albert en vue de la future ligne de métro 3. Les voyageurs se rendant au-delà des stations Héros et Albert pourront donc rester dans le tram. La ligne de bus 70, qui remonte la chaussée d'Alseberg en direction de la station Albert et s'adapte aux aléas des déviations, a été mise en place pour compenser cette déviation.

¹²⁴³ Concernant le chantier Vivaqua de rénovation du système d'assainissement sur la chaussée d'Alseberg, entre l'avenue des Sept Bonniers et la place Albert, l'urgence d'intervenir a été déterminée par un constat de vétusté du système d'assainissement de 4,6/5. Dès lors, il était difficile d'envisager de reporter ces travaux après les grands chantiers déjà planifiés dans la zone sans s'exposer à des risques d'affaissements comme il s'en est déjà produit à cet endroit. La priorité a été donnée au chantier Vivaqua et l'agenda global a été adapté en fonction de cet élément. Une coordination de ces chantiers a donc été faite.

L'exécution du chantier de la STIB relatif aux voies unissant la place de l'Altitude Cent et l'avenue Alexandre Bertrand, initialement prévue à partir de janvier 2021, sera lancée après le chantier Vivaqua, soit à partir de juillet 2021. Elle sera scindée en deux phases : Altitude Cent et avenue Alexandre Bertrand jusqu'à la rue Cervantès dans un premier temps, l'avenue Jupiter étant fermée au niveau du supermarché Match en raison du chantier de la station Albert. Dans un second temps, le chantier se

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In Ukkel treedt de MIVB op als de coördinator van de werkzaamheden, op grond van de ordonnantie van 3 mei 2018 inzake werkzaamheden op de openbare weg. Dat wil zeggen dat de MIVB de plannings van alle nutsbedrijven in de omgeving van Hoogte Honderd coördineert.*

Het gaat dus niet om een enkele werf die twee jaar kan aanslepen, maar om een heleboel werven die door allerlei instanties worden gerealiseerd, namelijk Beliris, de gemeente Ukkel, Vivaqua, Brussel Mobiliteit en de MIVB zelf. De MIVB heeft daarover een informatievergadering voor buurtbewoners georganiseerd.

In overeenstemming met de wetgeving inzake werven in het Brussels Gewest werden alle plannings gecentraliseerd bij Brussel Mobiliteit, met de bedoeling om ze te spreiden in tijd en ruimte, het verkeer zo vlot mogelijk te laten doorstromen in de wijk en de bussen daar ongehinderd te laten rijden.

Tramlijn 51 wordt niet onderbroken, maar omgeleid omdat station Albert moet worden aangepast aan de toekomstige metrolijn 3. Passagiers die niet tussen Helden en Albert willen uitstappen, kunnen gewoon in de tram blijven zitten. Een alternatief is buslijn 70, die over de Alsebergsesteenweg naar Albert rijdt.

De werf van Vivaqua op de Alsebergsesteenweg tussen de Zevenbunderslaan en het Albertplein moest dringend worden uitgevoerd omdat het systeem voor waterafvoer daar in zeer slechte staat verkeerde. Er dreigden zich grondverzakkingen voor te doen als de werkzaamheden werden uitgesteld. Bijgevolg kreeg die werf voorrang.

De vervanging van tramsporen tussen Hoogte Honderd en de Alexandre Bertrandlaan, die volgens de oorspronkelijke planning in januari 2021 van start zou gaan, wordt uitgesteld tot juli 2021, wanneer de werkzaamheden van Vivaqua klaar moeten zijn. De werkzaamheden worden in twee fasen verdeeld.

Zogenaamde Californische wissels bieden in dit geval geen oplossing omdat in het station Albert alle sporen moeten worden verwijderd. Bovendien moeten we allerlei veiligheidsmaatregelen nemen en gelden er beperkingen als alle trams over hetzelfde spoor moeten.

concentrera sur l'avenue Alexandre Bertrand de la rue Cervantès jusqu'à la trémie Jupiter, cela après la réouverture de l'avenue Jupiter.

Le système d'aiguillage californien n'est pas une solution dans ce cas-ci, puisque l'ensemble des rails de tram seront enlevés dans la station Albert. L'exploitation en voie unique impose également de nombreuses contraintes en termes de sécurité ferroviaire et routière, d'une part, et des contraintes de gestion de l'exploitation en fonction des fréquences requises pour répondre à la demande des voyageurs, d'autre part.

Par ailleurs, deux permis d'urbanisme doivent être sollicités. Pour l'avenue Alexandre Bertrand, la question est à poser à Bruxelles Mobilité. Pour ce qui est de la place de l'Altitude Cent, il s'agit d'un projet STIB assez technique, puisqu'il est question de la mise à gabarit des bordures le long des voies en courbe pour permettre à un futur tram T 3000 de passer. Le projet comprend également la mise de l'arrêt en accessibilité aux personnes à mobilité réduite et le réaménagement des traversées piétonnes. La demande de permis d'urbanisme sera introduite dans les prochaines semaines et le délai de traitement de celle-ci est compatible avec l'agenda des travaux.

¹²⁴⁵ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Les habitants vont quand même subir pendant quelque temps les désagréments liés aux travaux, ce qui est regrettable.

Je prends bonne note de vos explications sur les raisons de la non-utilisation du système d'aiguillage californien.

Dans le cas présent, la commission de coordination des chantiers n'a pas joué son rôle en autorisant concomitamment l'ensemble des chantiers. Nous reviendrons vers vous dans ce dossier.

- *L'incident est clos*

¹²⁴⁷ **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

¹²⁴⁷ 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,

¹²⁴⁷ concernant "les scan-cars et les cartes de stationnement pour personnes handicapées".

¹²⁴⁹ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Depuis la fin de l'année dernière, parking.brussels s'est dotée d'un nouvel outil de contrôle du stationnement en rue, à savoir la scan-car. Équipée d'un parc de huit véhicules et de trois scooters, l'agence régionale du stationnement est entrée dans une dimension 2.0 dont nous nous réjouissons. Avec un rendement de 8.000 contrôles quotidiens par véhicule, l'efficacité de cette technologie n'est plus à démontrer.

Er moeten twee stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd. De vergunning voor de Alexandre Bertrandlaan is een aangelegenheid voor Brussel Mobiliteit; die voor Hoogte Honderd betreft werkzaamheden van de MIVB, die de stoepen in de bochten wil aanpassen aan de nieuwe tram T 3000. Voorts is het de bedoeling dat haltes worden aangepast aan personen met een beperkte mobiliteit en dat voetgangersoversteekplaatsen worden aangepakt. De vergunningsaanvraag wordt in de komende weken ingediend en kan worden afgehandeld zonder dat de planning van de werkzaamheden in het gedrang komt.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Buurtbewoners zullen toch jammer genoeg een hele tijd met overlast van de werkzaamheden kampen.*

U hebt uitgelegd waarom de MIVB op de genoemde locatie niet met Californische wissels werkt.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen liet tegelijkertijd meerdere werven doorgaan op dezelfde locatie en leverde dus geen goed werk.

- *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 scan-cars en de parkeerkaarten voor personen met een handicap".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Sinds eind 2019 zet parking.brussels scanvoertuigen in om geparkeerde voertuigen te controleren. Het agentschap beschikt over acht wagens en drie scooters die elk 8.000 voertuigen per dag controleren. Deze nieuwe technologie werkt dus zeer efficiënt.*

Toch is het systeem nog vatbaar voor verbetering. Sommige mensen met een parkeerkaart voor personen met een beperkte mobiliteit kregen toch boetes. De scanwagens kunnen die

Cependant, le dispositif est encore perfectible. En effet, des citoyens disposant d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et respectant le code communal de stationnement se sont vu adresser des avalanches de procès-verbaux, ainsi que des rappels pour non-paiement. En cause, l'incapacité de la scan-car de déceler la présence de cette carte malgré les huit photos prises par véhicule. Cette situation soulève une double problématique : un manquement en interne quant au traitement des plaintes, mais aussi une absence de réactivité pour un problème qui dure depuis plus de six mois déjà.

Il est fort dommage de n'avoir pas prévu un dispositif permettant d'intégrer les spécificités de ce public fragilisé.

Combien de personnes à mobilité réduite (PMR) sont-elles concernées par cette situation ? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés de manière erronée à des PMR ?

Quels sont les outils à l'étude pour résoudre ce problème ? Quand peut-on s'attendre à la fin de cette situation ?

Quelle est la procédure lors du dépôt d'une plainte ? En combien de temps celle-ci est-elle traitée ? Que prévoyez-vous pour les PMR qui ont reçu une avalanche de procès-verbaux ?

¹²⁵¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le problème soulevé est malheureusement connu et sa résolution est complexe.

L'exemple de la ville de Liège que vous citez est étonnant. En effet, dans une question orale qu'elle me posait en février 2020, Mme Céline Fremault soulignait qu'un juge de paix du premier canton de Charleroi avait estimé dans un jugement du 9 janvier 2020 qu'un règlement de la ville de Charleroi similaire au règlement liégeois que vous évoquez contrevenait aux obligations imposées par la convention relative aux droits des personnes handicapées adoptée par l'Organisation des Nations unies (ONU) et signée par la Belgique en 2007. Celle-ci prévoit que les États prendront des mesures efficaces pour assurer la mobilité des personnes handicapées.

En effet, pour des raisons de protection de la vie privée notamment, la carte de stationnement pour personnes handicapées est personnelle et ne peut être associée à un véhicule. La personne qui en dispose doit pouvoir en faire usage pour n'importe quel véhicule qui la transporte. Parking.brussels a donc pris contact avec la direction générale personnes handicapées du service public fédéral Sécurité sociale (SPF Sécurité sociale), qui délivre ces cartes, ainsi qu'avec Brulocalis, afin de tenter de dégager des solutions. Ce problème dépasse toutefois le cadre de ses compétences.

L'Agence du stationnement s'efforce d'éviter ce type d'erreur en complétant autant que possible le parcours des véhicules scanneurs par un contrôle humain effectué par un suiveur. Si malgré cela, une redevance est adressée à la personne concernée, elle est bien entendu annulée en cas de contestation, pour autant qu'un contrôle des photos du véhicule établisse que la carte de stationnement pour personnes handicapées était posée

kaarten namelijk niet registreren, ook al worden er van elk voertuig acht foto's gemaakt. Er is trouwens een probleem met de verwerking van klachten en er wordt niets gedaan aan een probleem dat al zes maanden aansleept.

Het is erg jammer dat het systeem geen rekening kan houden met personen met een beperkte mobiliteit.

Hoeveel personen met een beperkte mobiliteit hebben met het probleem te maken? Hoeveel processen-verbaal werden per vergissing opgesteld met betrekking tot voertuigen van zulke personen?

Welke oplossingen worden overwogen? Wanneer mogen we een oplossing verwachten?

Hoe worden klachten afgehandeld? Hoelang duurt het om ze af te handelen? Wat doet u voor personen met een beperkte mobiliteit die een heleboel parkeerboetes kregen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We zijn op de hoogte van het probleem, dat erg complex is.*

Mevrouw Céline Fremault verwees in een mondelinge vraag van februari 2020 naar een vrederechter in Charleroi die vond dat het lokale parkeerreglement niet strookte met de door de Verenigde Naties bepaalde rechten van gehandicapten. Er moeten immers efficiënte maatregelen worden genomen ten behoeve van de mobiliteit van gehandicapten.

Een parkeerkaart voor gehandicapten geldt voor een bepaalde persoon, niet voor een voertuig. Dat heeft onder meer te maken met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Wie zo'n kaart heeft, moet die kunnen gebruiken voor onverschillig welk voertuig waarmee hij zich verplaatst. Parking.brussels heeft contact genomen met de instantie die de kaarten verstrekt en met Brulocalis om het probleem op te lossen, maar heeft zelf onvoldoende bevoegdheden om de zaak te regelen.

Parking.brussels wil het probleem vermijden door de routes van de scanwagens te laten dubbelchecken door controleurs. Als er dan nog per vergissing een boete wordt gestuurd naar een persoon met een beperkte mobiliteit, wordt die in geval van betwisting uiteraard geschrapt op voorwaarde dat uit de foto's blijkt dat de parkeerkaart zichtbaar achter de voorruit lag.

visiblement derrière le pare-brise, comme le prévoit le Code de la route, et que la personne concernée dispose bien d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

1253 Par ailleurs, parking.brussels a lancé en août une campagne de communication destinée aux détenteurs d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, avec pour slogan "Aidez-nous à protéger vos droits". Cette campagne invite les usagers à placer leur carte PMR de façon visible au milieu du tableau de bord du véhicule qu'ils utilisent.

Enfin, parking.brussels a annulé 2.466 redevances réclamées indûment à des personnes détentrices d'une carte PMR entre le 1er janvier et le 31 août 2020. Ce type de réclamation ne fait pas l'objet d'une procédure particulière par rapport à tout autre motif de recours.

1253 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Si j'ai bien compris, une campagne d'information est organisée pour demander aux usagers de mettre leur carte de stationnement bien en évidence. Quel est le but de l'initiative ?

1253 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Selon la procédure, la scan-car prend des photos du véhicule et un employé est chargé de vérifier ces photos avant l'envoi de tout procès-verbal. En cas de contestation, lorsque la carte a été mal détectée ou mal positionnée, la personne chargée de vérifier les photos assure le suivi et peut annuler le procès-verbal. En cas de doute, elle peut également envoyer un collègue sur place pour contrôler la situation.

1253 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Ne serait-il pas plus judicieux d'imposer aux personnes concernées de mettre leur carte à un endroit précis afin que le contrôle s'effectue plus facilement ?

1253 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est déjà le cas, mais nous effectuons un rappel à travers cette campagne de communication.

- *L'incident est clos.*

1265 **QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS**

1265 **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,**

1265 **concernant "l'avis d'interruption de la ligne de tram 51".**

1265 **Mme la présidente.**- En l'absence de l'auteur, la question orale est lue par Mme Leila Agic.

1267 **Mme Leila Agic (PS).**- Le 27 août dernier, les habitants de Forest ont reçu dans leur boîte aux lettres un avis d'interruption

In augustus is parking.brussels van start gegaan met een communicatiecampagne voor houders van een parkeerkaart voor gehandicapten. Ze worden verzocht om hun kaart goed zichtbaar op hun dashboard te leggen.

Parking.brussels heeft al 2.466 onterechte boetes voor houders van een parkeerkaart voor gehandicapten geschrapt tussen 1 januari en 31 augustus 2020. Er bestaat geen aparte klachtenprocedure voor dit soort gevallen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Wat is precies het doel van die communicatiecampagne?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Voordat er een boete wordt verstuurd, moeten de foto's van het voertuig in kwestie altijd worden gecontroleerd. In geval van betwisting kan de boete geschrapt worden. In geval van twijfel kan er ook iemand ter plaatse worden gestuurd.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Zou het niet beter zijn om houders van zulke kaarten te vragen om hun kaart op een zeer specifieke plaats in de wagen aan te brengen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat doen we al, maar met de communicatiecampagne vestigen we er nog eens de aandacht op.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

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

betreffende "de bekendmaking van de onderbreking van tramlijn 51".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Leila Agic.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Op 27 augustus 2020 kregen de bewoners van Vorst een bericht in de brievenbus,*

de service de la STIB concernant la ligne de tram 51. L'avis indiquait que l'interruption serait effective à partir du 31 août et que les arrêts situés entre les arrêts Globe et Albert ne seraient plus desservis pour une période de deux ans en raison des travaux de réaménagement de la chaussée d'Alseberg. En amont de ces travaux, ce sont donc six arrêts, dont Altitude Cent, qui ne sont plus desservis. Tout un quartier est donc touché et ses résidents ne pourront plus accéder facilement au centre-ville. La compensation proposée par la STIB, un bus-navette 70, est jugée largement insuffisante par les habitants du quartier.

En effet, la navette ne semble pas passer par les arrêts Altitude Cent ou Jupiter où se trouvent pourtant de nombreux commerces, des écoles et des crèches. La navette ne semble pas non plus offrir les mêmes garanties que le tram en matière de fréquence et de places offertes.

Pouvez-vous rassurer les Forestois en m'assurant que leur mobilité sera garantie à l'identique et que les compensations mises en place garantiront un service répondant adéquatement à leurs besoins ? Pouvez-vous également me communiquer les chiffres relatifs à la fréquence, la capacité de transport et la fréquentation quotidienne du tram avant le 15 mars, afin de pouvoir comparer et assurer qu'un service identique soit fourni ?

Actuellement, les arrêts Altitude Cent et Jupiter ne semblent pas être desservis par une navette, le confirmez-vous ? Quelle solution est-elle proposée aux usagers ? Est-il prévu de faire appel à des agents et d'afficher des avis pour informer les riverains des changements et les aider à trouver une alternative valable ? Je pense notamment aux personnes à mobilité réduite ou à la santé plus fragile, qui ne peuvent se déplacer aisément à pied ou à vélo.

¹²⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La ligne de tram 51 n'est pas interrompue, mais déviée entre Albert et Globe via l'avenue Brugmann et la place Vanderkindere, afin de maintenir au maximum la continuité du trajet. Les voyageurs se rendant au-delà des arrêts Héros et Albert peuvent donc rester dans le tram.

Pour compenser cette déviation, la STIB propose une navette de bus, la ligne 70, qui remonte la chaussée d'Alseberg en direction d'Albert et se plie aux aléas de la déviation en assurant la desserte du tronçon situé entre Globe et Albert.

Le bus 70 n'a pas la même capacité horaire que la ligne 51, et c'est normal. En effet, une partie des voyageurs de la longue ligne 51 reste à bord du tram tandis que la ligne 70, qui sert le tronçon temporairement délaissé, s'adresse pour ce faire à un nombre plus limité de voyageurs.

La STIB a renoncé à faire passer le bus 70 par les arrêts Altitude Cent et Jupiter pour des raisons principalement topologiques. En effet, desservir les arrêts Jupiter aurait impliqué, soit que le bus passe par des petites rues résidentielles, soit qu'il arrive à la station Albert dans le mauvais sens, sans possibilité de demi-tour

waarin de MIVB aankondigde dat tramlijn 51 vanaf 31 augustus 2020 niet meer stopt bij zes tramhaltes in de omgeving. Die dienstonderbreking zal twee jaar duren en wordt veroorzaakt door de werken aan de Alsebergsesteenweg.

Als alternatief stelt de MIVB pendelbus 70 voor, maar volgens de buurtbewoners is dat geen goed alternatief om de buurt vlot te verbinden met het centrum. Die bus stopt bijvoorbeeld niet bij de haltes Hoogte Honderd en Jupiter, die in de buurt liggen van tal van winkels, scholen en kinderdagverblijven. Bovendien heeft de bus niet dezelfde frequentie en capaciteit als de tram.

Kunt u de bewoners van Vorst garanderen dat hun mobiliteit niet beperkt wordt en dat het alternatief beantwoordt aan de behoeften? Kunt u de cijfers geven betreffende de frequentie, de capaciteit en de dagelijkse bezetting van tramlijn 51 van voor 15 maart? Zo kan worden nagegaan of de alternatieve buslijn gelijkwaardig is.

Bevestigt u dat de pendelbus niet stopt bij de haltes Hoogte Honderd en Jupiter? Welke oplossingen biedt de MIVB de gebruikers daar? Zal de MIVB stewards inzetten om berichten uit te hangen en gebruikers, in het bijzonder personen met een beperkte mobiliteit, te helpen om een waardig alternatief te vinden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Tramlijn 51 is niet onderbroken, maar wordt omgeleid tussen de haltes Albert en Globe. Reizigers die verder gaan dan de haltes Albert en Helden, kunnen dus nog steeds de tram nemen.*

Als compensatie voor de omleiding tussen Albert en Globe zet de MIVB pendelbus 70 in. Die buslijn heeft inderdaad niet dezelfde frequentie als de tramlijn. Dat is ook normaal, want aangezien de tram nog veel meer haltes voor en na de omleiding bedient, is het doelpubliek ook groter dan die van de pendelbus, die alleen is bedoeld voor reizigers die instappen op het omgeleide gedeelte van het traject.

De pendelbus kan helaas niet stoppen aan de haltes Hoogte Honderd en Jupiter. Daarvoor zou de bus immers door kleine residentiële straten moeten rijden en in de verkeerde richting arriveren bij halte Albert. Bus 48 en bus 54 stoppen wel nog steeds in de buurt.

De MIVB is zich er evenwel van bewust dat het aanbod aan beide haltes tijdelijk verminderd is en bekijkt of de route van pendelbus 70 aangepast kan worden. Het is sowieso de bedoeling dat het traject van die bus evolueert afhankelijk van de werken.

ni de stationnement au terminus. Ces arrêts restent cependant desservis, respectivement par les lignes de bus 48 et 54.

La STIB est néanmoins consciente que cette situation implique une baisse temporaire d'offre à ces deux arrêts et examine dans quelle mesure elle pourrait revoir l'itinéraire du bus navette 70, de toute manière appelé à évoluer en fonction des travaux.

¹²⁷¹ De nombreux moyens ont été mis en œuvre par la STIB afin d'informer les voyageurs au mieux. À la date du 31 mai 2020, la déviation du tram 51 a été annoncée via :

- des avis aux arrêts ;
- des avis et messages audio en station sur l'axe nord-sud ;
- des messages audio dans les trams ;
- des messages dynamiques aux arrêts, sur le site internet et sur l'application ;
- un fléchage pour les piétons aux arrêts Albert, Jupiter, Altitude Cent et Xavier de Bue ;
- un message sur les écrans de correspondance entre les arrêts Gare du Midi et Albert ;
- l'adaptation des schémas de ligne dans les trams ;
- une large distribution de dépliants dans les trams et aux arrêts, du 27 août au 1er septembre ;
- l'adaptation de la signalétique dans la station Albert ;
- les nouvelles sur le site internet ;
- les newsletters ;
- les médias sociaux ;
- les dépliants chantiers, distribués sur le terrain et aux endroits clés par le personnel de la STIB une semaine avant le début du chantier ;
- le personnel de la STIB, sur le terrain.

¹²⁷³ **Mme Leila Agic (PS).**- M. Ghysse rapportera les informations reçues aux Forestoises et Forestois qui l'ont interpellé. Je vois que de nombreuses choses sont mises en place mais qu'une réflexion a été entamée à la STIB pour améliorer la situation. J'imagine que nous reviendrons vers vous tout au long de ces travaux pour voir où en est le dossier.

- *L'incident est clos.*

De MIVB heeft sinds 31 mei 2020 al heel wat ondernomen om buurtbewoners en reizigers te informeren over de omleiding van tramlijn 51. Ze communiceerde met affiches, omgeroepen berichten, schermberichten en folders bij de haltes, in de trams, via sociale media, nieuwsbrieven, de website en de MIVB-app. De schema's in de trams en de markering aan de haltes werden aangepast en er werd een markering aangebracht voor voetgangers aan de haltes Albert, Jupiter, Hoogte Honderd en Xavier de Bue.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *De MIVB heeft blijkbaar al heel wat ondernomen en onderzoekt of het nog beter kan. De heer Ghysse zal de informatie doorgeven in Vorst.*

- *Het incident is gesloten.*

1277 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1277 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,

1277 concernant "les écueils du projet de gare routière internationale sur le site d'Érasme".

1279 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je me vois obligé d'écourter le texte de mon intervention à la lumière des nouveaux éléments apparus il y a quelques jours.

Le projet d'implantation d'une gare de bus internationale sur le site d'Érasme est vécu de manière très négative par la commune d'Anderlecht et par l'hôpital Érasme. Les perspectives de développement dans ce quartier devenu résidentiel étaient en effet difficilement conciliables avec cette implantation.

Comme cela a été rappelé préalablement, l'étude réalisée en 2017 par les bureaux Espaces-Mobilités et Transitec à la demande de Bruxelles Mobilité n'avait pas retenu le site d'Érasme comme un lieu se démarquant singulièrement par ses potentialités d'accueil. L'étude avait en revanche épinglé quatre sites : la gare du Midi, Delta, le Ceria et Bordet.

Aujourd'hui, votre cabinet a indiqué que le projet d'implantation d'une gare routière dans le quartier Érasme était abandonné et que onze autres pistes étaient envisagées.

Le point de vue de la commune d'Anderlecht, selon lequel le développement urbain de ce quartier tel qu'il a été voulu par la Région et par elle-même ne permet pas l'implantation d'une gare routière a enfin été compris. Je ne puis que m'en réjouir.

J'écouterai avec grand intérêt ce que vous avez à nous dire par rapport à ces nouvelles perspectives.

1281 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La priorité en matière d'accueil des autocars de ligne est actuellement axée sur le choix d'un lieu autour de la gare du Nord pour anticiper la démolition du bâtiment du centre de communication Nord (CCN) prévue en mai 2021. Des contacts sont pris avec les opérateurs pour appréhender l'évolution du secteur qui a subi de plein fouet la crise du Covid-19 et analyser au mieux l'évolution de leurs besoins, tant pour ceux dont les arrêts sont à la gare du Nord que pour ceux qui les ont à la gare du Midi.

Contrairement à vos affirmations, le site d'Érasme a bien été étudié en 2016 et il est apparu comme très intéressant. Les critères suivants sont très bien cotés : disponibilité du terrain, compatibilité avec l'affectation du sol, taille et forme du terrain, accessibilité par la route, pente, mixité des usages, accessibilité en transport en commun depuis le centre-ville, proximité de services et équipements divers, impacts paysagers, nuisances sur l'environnement urbain et enjeux de requalification urbaine.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de hinderpalen voor het project voor een internationale busterminal aan Erasmus".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- De gemeente Anderlecht en het Erasmusziekenhuis waren bijzonder misnoegd over de plannen om een internationale busterminal in te richten op het terrein van het ziekenhuis.

Mijn vraag is in feite niet meer relevant, want nu blijkt dat die locatie niet meer in aanmerking komt en dat er elf andere locaties overwogen worden. Dat verheugt me, want die woonwijk in Anderlecht is geen geschikte locatie voor een dergelijke busterminal. Dat strookt immers niet met de stedelijke ontwikkeling die het gewest en de gemeente voor de wijk nastreven.

Kunt u ons meer inlichtingen geven over de nieuwe vooruitzichten voor die internationale busterminal?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We kijken nu in de eerste plaats naar een locatie in de buurt van het Noordstation. Vanaf mei 2021 wordt het gebouw van het Communicatiecentrum Noord (CCN) immers gesloopt. We onderzoeken ook samen met de aanbieders van internationaal busvervoer in welke mate hun behoeften veranderen, want de sector is zwaar getroffen door de Covid-19-crisis.*

In een studie uit 2016 kwam het terrein aan het Erasmusziekenhuis echter wel naar voren als een interessante locatie, in tegenstelling tot wat u beweert. Het enige zwakke punt was de matige verbinding met het openbaar vervoer naar de andere delen van het land.

De inrichting van een busterminal belemmert in geen geval de stedelijke ontwikkeling van de zone. De terminal zou ook maar een deel van de parking in beslag nemen. Op het overige deel

Seule l'accessibilité en transports en commun depuis le reste du pays est médiocre.

La construction d'une gare routière ne freine en rien le projet de développement urbain de la zone. Des exemples de gares routières dans d'autres villes européennes sont d'ailleurs décrits dans le rapport. La gare sur la parcelle du parking actuel ne concerne qu'une partie de la surface. Sur le reste de la parcelle et au-dessus de la gare, un programme urbain, dense et mixte - logements, bureaux, équipements - est tout à fait envisageable. En outre, l'implantation de la gare et un programme urbain permettraient de sécuriser le cheminement piéton depuis les nouveaux logements vers la station de métro.

1283 Les discussions avec la commune d'Anderlecht ont été entamées lors de la précédente législature. Elles doivent reprendre sur la base des résultats des nouvelles analyses que nous sommes en train d'effectuer. Les discussions avec les responsables du campus devront être envisagées lorsque les choix politiques auront été faits concernant la densification de la zone.

La réflexion sur la probabilité d'une deuxième gare routière doit tenir compte des analyses des besoins du secteur des autocars de ligne et des demandes du secteur des autocars touristiques.

Les travaux annoncés dans les deux grandes gares ont été réalisés. À la gare du Midi, des emplacements pour l'embarquement et le débarquement des passagers ont été réalisés rue de France. Les passagers en attente peuvent bénéficier des espaces de la gare. À la gare du Nord, des auvents ont été placés rue du Progrès et les passagers ont accès aux espaces du centre de communication Nord (CCN). Ces dispositifs seront démontés et placés dans un nouveau lieu aux alentours de la gare lors de la démolition du bâtiment du CCN.

1285 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La semaine passée, La Dernière Heure annonçait que le projet de gare à Erasme était abandonné, qu'une communication du cabinet de la ministre allait en ce sens et qu'onze autres sites seraient examinés.

La ministre peut-elle me confirmer que le projet de gare à Erasme est définitivement abandonné et qu'une autre solution sera recherchée ?

1285 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet sur le site d'Erasme n'est pas abandonné. Des études sont en cours et des discussions sont encore prévues. Le choix n'est pas encore fait.

L'étude réalisée en 2016 montre les avantages de ce site. La commune a émis des remarques à propos de ce choix. Par ailleurs, le secteur éprouve de nouveaux besoins dont nous devons tenir compte. Dès que nous disposerons de l'étude ad hoc, nous relancerons les discussions avec la commune.

1289 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La communication ne peut être plus confuse ! Je me réfère à un article paru dans la presse, qui n'a pas été contredit. La population et les responsables

en boven het station zouden er woningen, kantoorruimten en voorzieningen kunnen komen.

Het overleg tussen het Brussels Gewest en de gemeente Anderlecht ging tijdens de vorige regeerperiode van start. Het zal hervat worden in het licht van de wijzigende behoeften van de sector, die we nu aan het onderzoeken zijn. Nadat de politieke knopen doorgehakt zijn betreffende de verdichting van de zone, kunnen we er werk van maken. Of er eventueel een tweede busterminal nodig is, hangt ook af van de behoeften van de sector.

De aangekondigde werken aan de twee grote stations werden in elk geval uitgevoerd. In de Frankrijkstraat bij het Zuidstation werden er haltes geregeld. Aan de Vooruitgangsstraat bij het Noordstation werden luifels geïnstalleerd. Bij de sloop van het CCN zullen die verplaatst worden.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Vorige week meldde La Dernière Heure dat u afzag van de parking aan het Erasmusziekenhuis als mogelijke locatie voor een busterminal en dat er andere opties op tafel liggen. Kunt u dat bevestigen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We hebben die locatie nog niet definitief opgegeven. Er lopen nog onderzoeken en er is nog overleg gepland, ook met de gemeente Anderlecht. De knoop is nog niet doorgehakt.*

Uit de studie van 2016 blijkt dat die locatie ook voordelen heeft. De gemeente Anderlecht formuleerde echter een aantal bedenkingen en ook de sector zelf heeft als gevolg van de gezondheids crisis andere behoeften waar we rekening mee moeten houden.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Er wordt erg verwarrend gecommuniceerd! De pers schreef dat u afziet van de locatie. Aangezien dat bericht niet werd weerlegd,*

politiques anderlechtois ont pris cette information pour argent comptant, d'autant que votre cabinet a communiqué à ce sujet.

Maintenant vous changez de discours : le projet ne sera plus abandonné et sera discuté avec la commune. D'après moi, la commune ne va pas changer d'avis. Sauf à risquer une confrontation inutile et couteuse, nous ne pourrions pas beaucoup avancer sur la question. Il est malheureux de contredire aujourd'hui ce qui pourtant a été annoncé publiquement la semaine dernière. L'action gouvernementale perd ainsi de sa crédibilité.

- *L'incident est clos.*

1293 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1293 **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,**

1293 **concernant "les nuisances du chantier du métro 3 pour les riverains du boulevard Jamar".**

1295 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Si les aménagements prévus et les efforts consentis pour atténuer l'impact du chantier de la ligne de métro 3 et de la construction de la nouvelle station de métro Toots Thielemans sur les riverains et commerces de l'avenue de Stalingrad sont régulièrement mis en avant, on parle beaucoup moins du côté saint-gillois du chantier, sur le boulevard Jamar.

Des travaux préparatoires au chantier du métro, au niveau des impétrants, ont déjà eu lieu sur le boulevard Jamar à la fin 2019 et au début 2020. À cette occasion, les riverains se sont plaints de la présence de boue en cas de pluie et de poussière par temps sec, et n'ont pas très bien vécu ces prémices du chantier.

Ce 7 septembre 2020 a démarré une phase 0, qui devrait se poursuivre jusqu'au 19 octobre et qui sera suivie d'une phase 1, laquelle devrait durer pas moins de cinq ans. Si nos informations sont correctes, il n'y aurait pas de phasage prévu et les riverains seront confrontés à la même situation pendant cinq ans alors que, pour l'avenue de Stalingrad, un tel phasage est prévu afin de faciliter la vie des riverains et commerçants.

Pour les riverains du côté impair du boulevard Jamar, la voie latérale sera fermée au niveau du numéro 19, avec un demi-tour. Elle comportera une voie de 3 m de large et un trottoir de 1,5 m. Or ce côté du boulevard compte plus de 150 logements, plusieurs hôtels, deux centres médicaux, plusieurs commerces et quelques bureaux. L'une des propriétés possède un parking de 120 places.

Des riverains du boulevard Jamar considèrent avoir été moins pris en considération que ceux de l'avenue de Stalingrad, car une longue phase de chantier de cinq ans leur est imposée. En effet, la même technique serait utilisée pour les deux tronçons de tunnel, Jamar et Stalingrad. Cependant, sur l'avenue de Stalingrad, les

gingen de inwoners en gemeentebestuurders van Anderlecht er ook van uit dat het klopt.

Nu zegt u echter dat de plannen voor die locatie nog steeds op tafel liggen. Het standpunt van de gemeente Anderlecht zal waarschijnlijk niet veranderen, dus er zal niet veel vooruitgang komen in dit dossier. De geloofwaardigheid van de regering krijgt op deze manier een deuk.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

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

betreffende "de hinder van de werken aan metro 3 voor de omwonenden aan de Jamarlaan".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (*in het Frans*).- *De inspanningen om de impact van de werken aan metro 3 voor de omwonenden van de Stalingradlaan te beperken, komen hier regelmatig ter sprake. Over de werf op de Jamarlaan wordt er echter veel minder gezegd.*

De voorbereidende werken op de Jamarlaan vonden eind 2019 en begin 2020 reeds plaats. De omwonenden deden in dat kader hun beklag over modder bij nat en stof bij droog weer. Voor hen was de aanvang van die werf alvast geen pretje.

Op 7 september 2020 ging fase 0 van start, die loopt tot 19 oktober. Daarna gaat fase 1 in en die zal vijf jaar in beslag nemen. Aangezien er binnen fase 1 geen verdere fasering is, zullen de omwonenden vijf jaar lang ononderbroken met een werf worden geconfronteerd.

De zijde van de Jamarlaan met oneven huisnummers wordt afgesloten ter hoogte van nr. 19, waar de auto's rechtsomkeert moeten maken. Daar zal een baanvak van 3 m en een 1,5 m breed voetpad beschikbaar zijn, terwijl dat deel van de laan meer dan 150 woningen, meerdere hotels, twee medische centra, verscheidene winkels en enkele kantoorgebouwen telt. Een van de eigendommen heeft een parking met 120 plaatsen.

De bewoners van de Jamarlaan hebben het gevoel dat er met hen minder rekening wordt gehouden dan met wie aan de Stalingradlaan woont. In de Jamarlaan worden de werken niet gefaseerd, terwijl daar dezelfde werken moeten gebeuren als aan de Stalingradlaan. Daardoor zal de impact van de werf op de Jamarlaan veel groter zijn.

travaux seront réalisés par phases, avec une emprise de chantier limitée : réalisation d'une paroi latérale et d'une moitié de la dalle formant le toit du tunnel, puis réalisation de l'autre paroi latérale et de la deuxième moitié de la dalle, cela pour limiter les nuisances. Par contre, les travaux seront réalisés en une seule phase sur le boulevard Jamar, avec une emprise de chantier maximale.

¹²⁹⁷ Pouvez-vous nous expliquer pourquoi un phasage moins contraignant pour les riverains n'a pas également été retenu pour le boulevard Jamar ?

Lors de ces cinq ans de travaux, la latérale du boulevard serait toujours accessible aux riverains afin de leur donner accès aux immeubles mais serait une voie sans issue. Certains riverains craignent que cela entraîne du parking sauvage au bout de cette allée, ce qui pourrait empêcher les véhicules de sortir des parkings des immeubles. De quelle manière éviter ce problème ?

Les riverains sont actuellement déjà confrontés à un grave problème de déchets et de dépôts clandestins dans l'espace public. Ils craignent que le chantier n'empire cette situation, car il sera plus compliqué pour eux d'y déposer leurs poubelles et pour l'agence Bruxelles Propreté de les récolter. Une attention particulière peut-elle être prêtée à cette problématique ?

Pendant cette longue phase de chantier, le trottoir devrait avoir une largeur d'1,5 m, ce qui semble insuffisant en raison des flux de piétons assez importants et de la présence récurrente de poubelles et dépôts clandestins qui l'encombrent. Serait-il possible de prévoir une plus grande largeur du trottoir pour permettre le passage des piétons ?

Concernant les livraisons pour les commerces et les hôtels, les zones de livraison à destination de tous les riverains sont situées sur le boulevard Poincaré à hauteur de l'ancien restaurant La Grande écluse, soit à environ 200 m de l'hôtel Mercure. Or, les trois hôtels ont trois fois par semaine des livraisons de linge. De plus, pour ne pas bloquer le trottoir, les livreurs devront emprunter la voie carrossable s'ils croisent un véhicule, ce qui risque de créer des conflits. Les solutions proposées par la STIB pour les livraisons ne semblent donc ni réalistes ni satisfaisantes. Est-il possible de définir une meilleure option en concertation avec les hôtels et commerces ?

¹²⁹⁹ Il y aurait eu quelques soucis avec l'envoi des invitations aux réunions de travail et de concertation, la commune de Saint-Gilles ayant été plusieurs fois oubliée. Cela contribue à donner aux habitants du boulevard Jamar le sentiment que le côté saint-gillois du chantier n'est pas suffisamment pris en compte, et cela empêche la commune de contribuer à la recherche de solutions équilibrées. Ce problème de communication a-t-il été résolu ?

Enfin, il est nécessaire de prêter attention au sentiment d'insécurité. Les riverains craignent que les barrières de protection du chantier soient hautes et opaques, réduisant ainsi le contrôle visuel et social pour les piétons. Cette crainte est particulièrement exprimée par les femmes, les enfants et les

Waarom verlopen de werken aan de Jamarlaan niet eveneens gefaseerd?

De omwonenden zouden gedurende vijf jaar wel nog toegang hebben tot het baanvak, maar dat zal doodlopen. Sommigen vrezen dat dat tot wildparkeren zal leiden aan het einde van de laan, waardoor wagens daar niet meer uit de garages van de gebouwen zullen geraken. Hoe wilt u dat voorkomen?

De Jamarlaan kent nu al een probleem met zwerfafval en sluikstorten en de omwonenden vrezen dat dat tijdens de werken alleen maar erger zal worden. Kunt u daar aandacht aan besteden?

Een voetpad van 1,5 m is te smal voor het grote aantal voetgangers op de Jamarlaan, zeker als er ook nog eens huisvuil wordt aangeboden. Is het mogelijk om een breder voetpad beschikbaar te maken?

De leverzone voor handelszaken en hotels bevindt zich op de Poincarélaan, op 200 m van het Mercurehotel. De hotels laten echter drie keer per week linnen leveren en om het voetpad niet te blokkeren, moeten ze op de weg gaan als ze een ander voertuig kruisen. Dat zal mogelijk tot conflicten leiden. De regeling voor de leveringen die de MIVB voorstelt, volstaat dan ook niet. Kunt u, in overleg met de hotels en de handelaars, een betere oplossing uitwerken?

Bij het verzenden van uitnodigingen voor overlegvergaderingen werd de gemeente Sint-Gillis een paar keer vergeten. Dat vergroot bij de omwonenden van de Jamarlaan het gevoel dat er met hen onvoldoende rekening wordt gehouden. Bovendien kan de gemeente zo niet mee op zoek gaan naar evenwichtige oplossingen. Is dat communicatieprobleem opgelost?

Voorts moet u aandacht hebben voor het onveiligheidsgevoel. De omwonenden vrezen dat er hoge, ondoorzichtige afsluitingen rond de werf komen, waardoor visuele en sociale controle voor voetgangers gehinderd wordt.

personnes âgées. Il s'agit bien entendu d'un problème concernant l'ensemble du chantier du métro 3 et les chantiers de grande ampleur en général.

Cette question a-t-elle été étudiée par la STIB ? Dans l'affirmative, des spécialistes du sentiment d'insécurité et du contrôle social dans l'espace public ont-ils été consultés afin de diminuer l'impact de ces chantiers ? Une attention particulière peut-elle être portée à ce point pour ce qui concerne le chantier du boulevard Jamar ?

¹³⁰¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les travaux ayant lieu sur l'avenue de Stalingrad et ceux ayant lieu sur le boulevard Jamar sont techniquement très différents.

Les premiers concernent la construction d'une nouvelle station, plus large que les tunnels de part et d'autre, et nécessitent un phasage en largeur, avec maintien de la circulation en alternance côtés pair et impair.

Les seconds concernent la construction d'un tunnel de raccordement plus étroit, les voies étant superposées, et nécessitent un phasage en longueur, avec maintien de la circulation sur deux bandes centralisées. Les travaux de génie civil affecteront la surface durant plus ou moins trois ans pour se poursuivre ensuite principalement en sous-sol, avec maintien de certains trous en surface pour l'évacuation des terres.

Comme pour tout chantier, l'emprise est évolutive et limitée au minimum nécessaire. Ainsi que pour les précédentes phases de déviation des impétrants et d'aménagement des voiries, des informations détaillées sur l'évolution du chantier et la libération des zones de chantier seront communiquées via des panels de discussion et autres canaux de communications (site internet, accompagnement de chantier, ombudsman).

Les plans de mobilité du chantier du métro 3 - incluant donc le boulevard Jamar - ont été élaborés en collaboration avec un bureau d'étude, des services régionaux et communaux et des zones de police. Ils ont été autorisés par la commission de coordination des chantiers. Le bon fonctionnement général, y compris l'interdiction de stationner sur la voie latérale du boulevard Jamar, est contrôlé et suivi par les services régionaux et communaux au sein du comité d'accompagnement. Si nécessaire, il sera demandé aux services compétents de mettre en place des mesures de verbalisation et d'enlèvement des voitures.

Avec la collaboration de Bruxelles Propreté, les plans du chantier prévoient des points de collecte pour les poubelles et les conteneurs des immeubles. Il a été demandé à Bruxelles Propreté et aux services communaux d'être particulièrement attentifs à cet aspect. Un groupe de travail spécifiquement axé sur la propreté se réunit d'ailleurs régulièrement, comme prévu dans le pacte conclu avec la commune de Saint-Gilles concernant les mesures d'accompagnement.

Bestudeerde de MIVB die kwestie? Zo ja, overlegde ze met deskundigen inzake onveiligheidsgevoel en sociale controle in de openbare ruimte om de impact van de werf te beperken? Gaat er bijzondere aandacht uit naar dat aspect voor de werf aan de Jamarlaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De werken die aan de Jamarlaan en aan de Stalingradlaan moeten gebeuren, verschillen technisch sterk van elkaar.*

Aan de Stalingradlaan gaat het om de bouw van een nieuwe metrostation, dat breder is dan de tunnels. Daar is een fasering in de breedte nodig, met behoud van het verkeer aan afwisselend de zijden met even en oneven huisnummers.

Aan de Jamarlaan gaat het om een smallere verbindingstunnel, aangezien de sporen boven elkaar liggen. Daar is een fasering in de lengte nodig, met behoud van het verkeer over twee centrale stroken. De werken die bovengronds een invloed hebben, zullen ongeveer drie jaar duren. Daarna volgen de ondergrondse werken, waarvoor bepaalde putten bovengronds behouden blijven om aarde af te voeren.

Net als voor alle werven zal de omvang van de werf evolueren en zo klein mogelijk worden gehouden. Gedetailleerde informatie daarover wordt meegedeeld via uiteenlopende kanalen.

De mobiliteitsplannen voor de werf van metro 3 werden in overleg met een adviesbureau, de diensten van gewest en gemeenten en de politiezones opgesteld. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen keurde ze goed. De diensten van het gewest en de gemeenten zullen binnen het begeleidingscomité de uitvoering ervan controleren, ook wat het parkeerverbod op de Jamarlaan betreft. Indien nodig vragen zij aan de bevoegde diensten om boetes op te leggen en voertuigen weg te slepen.

In samenwerking met Net Brussel werden in de plannen van de werf ophaalpunten voor huisvuil opgenomen. Voorts vergadert een werkgroep netheid regelmatig over de begeleidingsmaatregelen.

¹³⁰³ La largeur disponible a été scindée entre les modes qui doivent permettre un accès local aux riverains et commerçants. Le trottoir sera sécurisé par des blocs de béton. Les sacs-poubelles doivent être déposés dans les points de collecte et pas sur le trottoir. Une communication proactive a été faite par Bruxelles Propreté et, au besoin, des verbalisations suivront pour exiger le respect de cette règle.

Une zone de livraison plus proche des hôtels n'a pas été autorisée pour des raisons de circulation sur le giratoire spécifiquement créé sur la Petite ceinture. Une concertation dédiée à la gestion des livraisons des hôtels a pu dégager une solution qui permettra de maintenir les livraisons par les camions, qui pourront tourner dans un endroit variable, dégagé et sécurisé par l'entrepreneur dans la zone de chantier.

La STIB déplore des pertes d'informations entre la commune et les autres partenaires du projet métro 3. Le problème de communication s'explique principalement par le départ des deux personnes de l'administration saint-gilloise qui suivaient le dossier de près. Ces changements de personnel se sont produits en pleine période de confinement, avec une multiplication de réunions virtuelles, ce qui a compliqué le relais des informations dans l'immédiat. Entre temps, les données de contacts sont mises à jour et les informations circulent beaucoup mieux.

La réflexion sur les barrières de chantier est en cours depuis plusieurs mois, notamment avec les services de police. La volonté de la STIB et de ses partenaires est de trouver un compromis entre le besoin de protéger le quartier du chantier et le besoin de maintenir le contrôle social et de renforcer la sécurité dans le quartier pendant la période des travaux.

Dans les zones où la visibilité pour les piétons n'est pas concernée, notamment sur le grand giratoire au niveau de la petite ceinture, la STIB propose d'installer des palissades opaques et hautes, supports pour informer sur le projet tout en limitant les nuisances du chantier.

Dans les zones de chantier plus proches des façades, notamment sur le boulevard Jamar, la STIB travaille sur des barrières de chantier plus classiques qui seront habillées la plupart du temps jusqu'à une hauteur maximale de 1,55 m, permettant ainsi un regard transversal à travers la zone de chantier et ainsi de voir et d'être vu à tout moment quand on marche sur le trottoir entre les façades et le chantier.

¹³⁰⁵ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - Je suis inquiète car j'ai visité le quartier récemment et je pense que la gestion des poubelles et des déchets clandestins s'annonce compliquée.

Je comprends le sentiment d'insécurité des riverains, qui risque d'être aggravé par le chantier. La police ne peut pas être présente constamment pour lutter contre le stationnement sauvage. Par conséquent, des problèmes risquent de se poser.

Il faudra contrôler ces situations. Il me semble que vous n'avez pas répondu à la question concernant la largeur du trottoir d'1,5

De beschikbare ruimte wordt voor de verschillende groepen weggebruikers ingericht, zodat omwonenden en handelaars toegang hebben tot de omgeving. Het voetpad wordt van de rijbaan gescheiden met betonblokken. Huisvuil moet naar de ophaalpunten worden gebracht. Net Brussel communiceerde daar reeds over en bij niet-naleving worden er boetes uitgeschreven.

Een leverzone dicht bij de hotels is niet mogelijk door het keerpunt op de Kleine Ring. Na overleg is er wel een oplossing gevonden voor leveringen door vrachtwagens.

De MIVB betreurt het communicatieprobleem met de gemeente, dat veroorzaakt werd door het vertrek van de twee personen binnen het gemeentebestuur van Sint-Gillis die het dossier volgen. De personeelwissel gebeurde tijdens de lockdown en door de virtuele vergaderingen verliep de informatiedoorstroming moeilijk. Dat is ondertussen opgelost.

De MIVB overlegt met de politie over de afsluiting van de werven. De openbaarvervoermaatschappij en haar partners willen een compromis vinden tussen afscherming van de werken enerzijds en het behoud van sociale controle en meer veiligheid anderzijds.

Waar zichtbaarheid voor voetgangers niet van belang is, wil de MIVB hoge, ondoorzichtige afsluitingen plaatsen. Dichter bij de gevels van de woningen, in het bijzonder op de Jamarlaan, zal ze kiezen voor de klassieke afsluitingen van maximaal 1,55 m hoog.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - *Ik maak mij zorgen over de afvalophaling in de wijk tijdens de werkzaamheden. Daarnaast begrijp ik dat de omwonenden bezorgd zijn over de veiligheid. Aangezien de politie niet constant aanwezig kan zijn om wildparkeerders aan te pakken, dreigen er ook op dat vlak problemen.*

U moet ervoor zorgen dat de situatie onder controle blijft. Is het echt niet mogelijk om voor een voetpad te zorgen dat breder is dan 1,5 m?

m, sachant qu'il y aura des déchets et des dépôts clandestins. N'est-il vraiment pas possible d'élargir ce trottoir ?

1305 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant le dernier point, je vais reposer la question à la STIB. L'élargissement du trottoir est bien entendu toujours envisageable.

- *L'incident est clos.*

1311 **QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

1311 **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,**

1311 **concernant "la mise en place d'une troisième piste cyclable sur le boulevard Lambermont".**

1313 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- À la fin du mois d'avril de cette année et à la suite de la crise du coronavirus, le gouvernement bruxellois a annoncé ajouter 40 km de pistes cyclables réparties sur le territoire régional pour soutenir notamment les déplacements des piétons et/ou cyclistes, et ce, dans le but de soulager les transports en commun qui ne peuvent plus accueillir le même nombre de passagers qu'auparavant.

Le 6 juillet, la transformation du boulevard Lambermont à Schaerbeek a été présentée. Dans ce cadre, afin de permettre la création d'une nouvelle piste cyclable, des adaptations ont été nécessaires sur l'une des trois bandes de circulation, dans le sens de la descente entre la place Meiser et le pont Van Praet. Vous aviez d'ailleurs indiqué qu'après toutes ces années, le boulevard Lambermont obtenait enfin une meilleure infrastructure cyclable en direction du pont Van Praet. À hauteur de certains carrefours, des places de stationnement ont été supprimées et des aménagements réalisés. Vous disiez que cela offrirait une meilleure visibilité et garantirait donc une meilleure sécurité aux cyclistes.

À l'époque, le ministre fédéral de la mobilité, François Bellot, estimait que ce changement était trop soudain. Il avait d'ailleurs manifesté son inquiétude et tiré la sonnette d'alarme, précisant que : "si on réduit l'espace disponible pour que les voitures entrent dans Bruxelles, il y aura un impact sur la mobilité interne mais aussi externe au moment notamment de la reprise de la vie courante".

1315 **Pourquoi avoir amputé le boulevard Lambermont d'une bande de circulation au profit d'une troisième piste cyclable, alors que deux pistes existaient déjà ? En quoi cette nouvelle piste permettrait-elle d'augmenter la sécurité des cyclistes par une meilleure visibilité ? Quels sont vos arguments ?**

Avez-vous tenu compte de l'avis des Bruxellois, et plus particulièrement des Schaerbeekoïses et des utilisateurs réguliers des voiries du boulevard Lambermont, avant la mise en place de cette piste cyclable ? Une concertation a-t-elle été établie avec

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal de vraag opnieuw aan de MIVB voorleggen. Een verbreding van het voetpad is het overwegen waard.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA

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

betreffende "de aanleg van een derde fietspad aan de Lambermontlaan".

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) (in het Frans).- *Eind april kondigde de Brusselse regering aan dat ze 40 km extra fietspaden zou aanleggen in het gewest om verplaatsingen per fiets of te voet te stimuleren. Zo kan de druk worden verminderd voor het openbaar vervoer, dat als gevolg van de coronacrisis minder reizigers kan vervoeren.*

Op 6 juli stelde u de aanpassingen aan de Lambermontlaan in Schaerbeek voor. Voor het nieuwe fietspad waren er wijzigingen aan een van de drie rijstroken in de richting van de Van Praetbrug nodig. Ter hoogte van een aantal kruispunten verdwenen er parkeerplaatsen. Volgens u zou dat tot een betere zichtbaarheid van fietsers en meer veiligheid leiden.

De toenmalige federale minister van Mobiliteit, François Bellot, was van mening dat de wijzigingen overhaast werden doorgevoerd. Voorts meende hij dat als de beschikbare ruimte voor wagens die Brussel binnenkomen, wordt beperkt, dat gevolgen zal hebben voor de mobiliteit binnen en buiten het gewest zodra het gewone leven weer hervat.

Waarom schrapt u een rijstrook op de Lambermontlaan voor een bijkomend fietspad, terwijl daar al twee fietspaden waren? Hoe kan dat tot een betere zichtbaarheid en daardoor tot een hogere veiligheid voor fietsers leiden?

Vroeg u de Brusselaars en in het bijzonder de inwoners van Schaerbeek naar hun mening alvorens dat fietspad te laten

les habitués et les riverains schaarbeekoïses ? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats et qu'en avez-vous conclu ?

Depuis l'apparition de ces nouvelles pistes cyclables, les automobilistes doivent prendre leur mal en patience et céder du terrain aux deux roues. Avez-vous évalué l'impact réel que pouvaient avoir ces pistes sur le trafic ?

Le budget total des travaux en cours devrait avoisiner les deux millions d'euros. Pourriez-vous nous ventiler les montants par poste et par piste, et nous indiquer les sources de financement ?

Avez-vous eu des discussions à ce sujet avec le nouveau ministre fédéral de la mobilité, Georges Gilkinet ? Dans l'affirmative, quelle en a été la teneur ?

¹³¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Comme vous le savez, à la sortie du confinement, nous voulions éviter - pour des raisons sanitaires - que nos transports publics soient bondés et que les usagers se reportent sur la voiture individuelle. Notre ville est déjà trop embouteillée et ne peut accueillir d'afflux de voitures supplémentaires. Nous avons clairement affiché ces deux ambitions.

Nous avons donc mis en œuvre quinze projets de pistes cyclables, pour un total de 40 km, à titre de test. L'avantage des tests est qu'ils permettent de procéder rapidement à des améliorations. Nous l'avons déjà montré à plusieurs reprises lorsque nous avons observé des problèmes au niveau des riverains ou des commerçants.

Dans la plupart des projets, les retours d'information sur les tests sont principalement positifs. Il est néanmoins nécessaire d'organiser des concertations supplémentaires avant de pérenniser une piste cyclable, si cela s'avère nécessaire. Plusieurs de ces concertations ont déjà eu lieu.

Pour ce qui concerne votre question sur la piste cyclable du boulevard Lambermont, je trouve que le mot "amputation" d'une bande est un terme trop fort. Une nouvelle piste cyclable a été mise en œuvre sur le côté nord du boulevard Lambermont afin de tester le projet de création d'une latérale apaisée, conformément à la demande de la commune et de Bruxelles Mobilité. Le projet définitif est inclus dans le plan d'aménagement des voiries de Good Move. En accord avec la commune, nous avons maintenu deux bandes de circulation afin de tester le futur réaménagement pendant deux ans.

Je tiens à préciser que l'affirmation selon laquelle il y a trois pistes cyclables sur le boulevard Lambermont est fautive. Je vous invite d'ailleurs à y faire un tour, à vélo bien sûr. Avant le test, il existait une latérale largement apaisée du côté sud, à l'entrée de la ville. Du côté nord se trouvait une piste cyclable unidirectionnelle à côté des emplacements de stationnement et sur le trottoir, ce qui causait de nombreux conflits entre piétons et cyclistes ainsi qu'entre cyclistes et automobilistes.

inrichten? Vond er overleg met de omwonenden plaats? Zo ja, met welk resultaat? Wat waren uw conclusies?

Bestudeerde u de reële impact die de ingreep kan hebben op het verkeer?

Het totale budget voor de aanleg van de nieuwe fietspaden bedraagt ongeveer 2 miljoen euro. Kunt u de bedragen per post en per fietspad geven? Waar haalt u dat geld vandaan?

Overlegde u over de nieuwe fietspaden met de heer Georges Gilkinet, de nieuwe federale minister van Mobiliteit? Zo ja, wat was de teneur van dat gesprek?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Na de lockdown wilde we om gezondheidsredenen vermijden dat het openbaar vervoer te vol zou zitten. Anderzijds wilden we voorkomen dat mensen weer massaal de auto zouden gebruiken. Er zijn immers zo al te veel files in Brussel.*

Daarom werkte ik bij wijze van test vijftien voorlopige fietspaden uit, die zich over een lengte van 40 km zullen uitstrekken. Het voordeel van testen is dat je snel aanpassingen kunt doorvoeren en dat is ook al meermaals gebeurd.

In de meeste gevallen zijn de reacties op de testen positief. Toch blijft bijkomend overleg nodig alvorens we een fietspad definitief behouden. Op meerdere plekken vond dergelijk overleg al plaats.

Op het noordelijke deel van de Lambermontlaan werd op vraag van de gemeente Schaarbeek en Brussel Mobiliteit bij wijze van test een nieuw fietspad aangelegd. Het definitieve project is in het plan voor de aanleg van wegen in het kader van Good Move opgenomen. Met toestemming van de gemeente is één rijstrook omgevormd tot een fietspad dat gedurende twee jaar wordt getest.

Er liggen geen drie fietspaden op de Lambermontlaan, in tegenstelling tot wat sommigen beweren. Voordien lag er langs het zuidelijke gedeelte van de Lambermontlaan een rustige ventweg en langs het noordelijke gedeelte een eenrichtingsfietspad naast de parkeerplaatsen en op het voetpad, wat tot heel wat conflicten tussen weggebruikers leidde.

¹³¹⁹ Par ailleurs, ce n'était pas du tout sécurisé pour les cyclistes. Nous avons aujourd'hui remplacé cette piste ainsi que, à quelques carrefours, plusieurs places stationnement qui étaient en effet illégales car le Code de la route interdit le stationnement à moins de vingt mètres d'un feu de circulation. À la place, nous avons aménagé une large et confortable piste cyclable qui a été bien accueillie par les associations de cyclistes, entre autres.

Nous nous permettons également de préciser qu'à l'origine, le boulevard du Lambermont comprenait deux bandes de circulation pour aller tout droit, la bande de gauche se terminant par une obligation de tourner à gauche et étant soumise à un feu spécifique. Seuls les usagers les moins civiques remontaient les deux bandes pour aller tout droit et essayaient de s'insérer dans la bande centrale à l'approche des feux.

Ce comportement accidentogène entraînait également des prises de vitesse sur la bande de gauche. En réalité, nous avons uniquement ramené les bandes pour tourner à gauche à leur longueur nécessaire, ce qui a permis de récupérer cet espace pour les cyclistes. Il en sera de même dans le futur projet. À l'approche des carrefours, les trois bandes ont donc été maintenues : deux bandes pour aller tout droit et une bande pour tourner à gauche.

Rappelons que ce dispositif est issu de la résolution de plusieurs zones à concentration d'accidents (ZACA) présentes sur cet axe et imputables à des accidents entre des trams et des usagers tournant à gauche.

En ce qui concerne la concertation, ce projet test a été fait en concertation avec la commune, à la suite de nombreuses réunions techniques. La procédure de permis permettra à chacun de s'exprimer sur le projet futur. Je pense en effet qu'il est important d'avoir créé une cohésion autour de ces projets définitifs.

¹³²¹ Concernant l'évaluation des nouvelles pistes cyclables, je propose que vous lisiez le compte rendu de la réunion de la commission du 29 septembre 2020 et ma réponse à la question de M. Loewenstein. Par ailleurs, comme expliqué, le test ne fait que clarifier la situation précédente, à savoir deux bandes sur l'ensemble du boulevard Lambermont.

Comme vous le savez, en vertu du principe du goulet d'étranglement, la capacité de trafic automobile d'un boulevard dépend de ses carrefours. Or ici, les carrefours ont été simplifiés et pas réduits. Le débit automobile n'a donc pas diminué.

En ce qui concerne le budget, le coût de tous ces aménagements s'élève à environ deux millions d'euros. Si vous souhaitez avoir davantage d'informations, vous pouvez toujours les demander par écrit.

Nous n'avons pas reçu d'invitation de l'ancien ministre fédéral François Bellot. J'ai eu l'impression que M. Bellot parlait davantage en tant que membre du MR qu'en tant que ministre fédéral de la mobilité. En tout état de cause, M. Bellot n'est plus ministre et le chaos qu'il avait prédit ne s'est pas produit. Le mois de septembre 2020 a compté environ 10 % de voitures en moins

Dat fietspad was helemaal niet veilig en werd vervangen door een breed en comfortabel fietspad. Daarvoor liet ik aan de kruispunten een aantal parkeerplaatsen schrappen die in strijd waren met de Wegcode. De reacties op het nieuwe fietspad waren positief.

Oorspronkelijk waren er op de Lambermontlaan twee rijstroken voor het verkeer dat rechtdoor gaat. Op de linkerstrook moest je links afslaan. Alleen de minst hoffelijke bestuurders gebruikten die om toch rechtdoor te gaan en voegden dan op het laatste moment op de centrale rijstrook in.

Dat leidde tot ongevallen en overdreven snelheid. In feite is de linkse strook vervangen door een reeks voorsorteerstroken om links af te slaan. De vrijgekomen ruimte werd fietspad. Dat zal in de toekomst zo blijven.

Het proefproject werd in overleg met de gemeente Schaarbeek opgezet. Tijdens de vergunningsprocedure zullen alle betrokken partijen hun mening over het toekomstige project kunnen geven. Het is immers belangrijk dat daar eensgezindheid over bestaat.

De capaciteit van een weg als de Lambermontlaan hangt af van de kruispunten die er zich bevinden. In dit geval werden de kruispunten vereenvoudigd, niet weggewerkt, dus blijft de capaciteit intact.

De kosten voor de herinrichting bedragen ongeveer 2 miljoen euro. Als u daar meer informatie over wilt, kunt u die bij mij schriftelijk opvragen.

Ik heb nooit een uitnodiging voor een gesprek gekregen van voormalig federaal minister van Mobiliteit Bellot. Ik heb de indruk dat hij zijn uitspraken eerder als lid van de MR dan als federaal minister deed. Hoe het ook zij, hij is nu geen minister meer en de chaos die hij voorspelde, is uitgebleven. In september 2020 waren er ongeveer 10% minder auto's dan een jaar eerder, die hun traject 14% langzamer aflegden.

Voorts nam het aantal fietsers toe. Ik blijf de verschillende projecten evalueren.

que le mois de septembre 2019 pour un temps de parcours de 14 % inférieur.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons également constaté une augmentation du nombre de cyclistes et nous continuons à évaluer les différents projets. J'ai répondu sur ces aspects la semaine dernière.

1323 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Merci pour votre invitation à y faire un tour, mais sachez que j'y passe quotidiennement. J'ai donc le plaisir de voir les difficultés de circulation engendrées sur cette portion d'un axe régional majeur.

Contrairement aux propos que vous avez tenus, je constate que, sur la bande de circulation qui a été réduite, il y a un véritable souci et un risque réel de collision, car les automobilistes doivent, à un moment donné, se déporter sur la droite.

Concernant la sécurité des cyclistes, je ne suis pas convaincue par votre argument. Je prends tout de même bonne note des différents éléments que vous avez fournis lors de la commission du 29 septembre.

1323 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous en redébattons ultérieurement.

- *L'incident est clos.*

1329 **QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

1329 **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,**

1329 **concernant "l'extension des emplacements de stationnement pour les femmes enceintes".**

1331 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- PMR est l'abréviation qui désigne les personnes à mobilité réduite. Par personne à mobilité réduite, il faut entendre toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des obstacles qu'elle ne peut surmonter seule ou très difficilement, c'est-à-dire les personnes âgées, les personnes malvoyantes, les personnes en fauteuil roulant ou en canne, en béquilles, les femmes enceintes, les parents qui tractent une poussette, etc. À Bruxelles comme partout ailleurs en Belgique, plus de 30 % de la population est considérée comme appartenant à la catégorie des personnes à mobilité réduite (PMR).

L'emplacement de stationnement pour les personnes handicapées est réservé à tout conducteur ou passager véhiculé titulaire de la carte spéciale de stationnement. Cette carte, délivrée par le service public fédéral Sécurité sociale (SPF Sécurité sociale), s'obtient lorsque le handicap est reconnu officiellement.

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Ik kom er elke dag voorbij en weet dus welke verkeersproblemen er zich voordoen.*

In tegenstelling tot wat u zei, is er wel degelijk risico op ongevallen op de versmalde rijbaan. Automobilisten moeten op een gegeven ogenblik immers naar rechts uitwijken.

Uw argument over de veiligheid van fietsers overtuigt me niet.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA

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

betreffende "de uitbreiding van de parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen".

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Meer dan 30% van de Brusselse bevolking behoort tot de categorie personen met beperkte mobiliteit (PBM), waaronder oudere personen, slechtzienden, personen met krukken, ouders die een kindwagen voortduwen, en zwangere vrouwen. Nochtans mogen zwangere vrouwen geen gebruikmaken van de parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Die zijn voorbehouden voor personen die van de FOD Sociale Zekerheid een speciale parkeerkaart ontvingen op grond van de erkenning van hun handicap.*

Heeft uw kabinet zich al over dat probleem gebogen? Is er overleg tussen uw kabinet en de FOD Sociale Zekerheid? Wat heeft dat tot nu toe opgeleverd?

Zou het niet mogelijk zijn om minstens zwangere vrouwen die daartoe een aanvraag doen, toe te laten die parkeerplaatsen te gebruiken?

Seulement, les femmes enceintes, et plus particulièrement celles ayant atteint un certain nombre de mois de grossesse, font également partie des PMR, mais n'ont pas accès à ces emplacements. L'idée ici n'est pas de définir les femmes enceintes comme étant des personnes malades ou porteuses d'un handicap, mais de leur accorder une possibilité de stationner aux emplacements réservés aux personnes handicapées.

La réflexion à ce sujet a-t-elle déjà été soulevée au sein de votre cabinet ? Comme indiqué à l'instant, la carte autorisant le stationnement à ces emplacements s'obtient lorsque le handicap est reconnu officiellement. Ainsi, une concertation entre votre cabinet et le SPF Sécurité sociale a-t-elle eu lieu ? Si oui, quels ont été les principaux points abordés et les conclusions tirées ?

Étant donné que les femmes enceintes font partie des PMR, ne serait-il pas possible de leur étendre l'accès à ces emplacements de stationnement, en particulier pour les femmes qui en feraient la demande ?

Dans le cas contraire, une formule permettant aux femmes enceintes de disposer d'emplacements spécifiques aurait-elle été discutée ? Si oui, pourriez-vous nous en donner les détails ?

¹³³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cette question a été abordée au sein de la section personne à mobilité réduite (PMR) de la Commission régionale de la mobilité (CRM) en janvier 2020, à l'occasion du débat sur une proposition de loi visant à autoriser les femmes enceintes à occuper les places de stationnement PMR.

S'il est évident que nous souhaitons faciliter la vie des femmes enceintes, la mise en œuvre d'une telle loi engendrerait de nombreuses difficultés pratiques dont les autres personnes à mobilité réduite subiraient les conséquences. On risque de créer une concurrence sur les places PMR, dont le nombre est déjà faible. La proposition de loi pourrait accentuer la pénurie déjà existante de places pour les PMR.

L'option de créer des emplacements de stationnement spécifiques en voirie au prorata du nombre total des emplacements existants pourrait être envisagée. Toutefois, cette mesure est lourde à mettre en œuvre, car elle requiert une adaptation du Code de la route - qui relève de la compétence du gouvernement fédéral - et une instruction pour la matérialisation des emplacements.

Par ailleurs, se pose la question du contrôle. Si les femmes enceintes avaient le droit de se garer sur une place PMR, le service public fédéral Santé publique (SPF Santé publique) devrait alors délivrer des cartes provisoires d'une autre catégorie que la carte européenne.

Ne perdons pas de vue non plus que l'installation de nouvelles places PMR fait l'objet d'un long processus. Pour permettre d'agir plus rapidement, il serait préférable de copier le système reposant sur le civisme, que l'on peut voir notamment sur les parkings des grandes surfaces. L'exploitant du parking y réserve

Als dat niet kan, kunnen er dan parkeerplekken voor zwangere vrouwen komen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Die kwestie kwam in januari 2020 ter sprake in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), naar aanleiding van een debat over een wetsvoorstel om zwangere vrouwen toe te staan om hun auto op een gehandicaptenparkeerplaats te zetten.*

We willen het zwangere vrouwen natuurlijk zo gemakkelijk mogelijk maken, maar zo'n wet zou leiden tot concurrentie, terwijl er al een tekort aan parkeergelegenheid voor gehandicapten is.

Specifieke parkeerplekken voor zwangere vrouwen zijn te overwegen, maar zijn moeilijk in te richten, omdat eerst het verkeersreglement op federaal niveau moet worden gewijzigd.

Bovendien moet dat worden gecontroleerd. Dat betekent dat de FOD Sociale Zekerheid andere kaarten zou moeten uitreiken dan de Europese kaart voor personen met een handicap.

We mogen ook niet vergeten dat we nieuwe parkeerplekken voor gehandicapten pas na een lang proces kunnen aanleggen. Het gaat sneller als we een beroep doen op de burgerzin, zoals op parkeerterreinen van supermarkten. Daar worden door middel van borden plaatsen voorbehouden voor zwangere vrouwen, al is dat niet wettelijk afdwingbaar.

We hebben de mogelijkheid geopperd bij parking.brussels, dat nagaat of er plekken voor zwangere vrouwen kunnen komen in parkeergelegenheden die het in beheer heeft.

un emplacement pour les femmes enceintes en l'indiquant à l'aide d'un simple panneau. On sort ainsi du champ d'application du Code de la route. Le système fonctionne sur la base du civisme des usagers, qui sont appelés à respecter ces emplacements réservés. Ce type d'emplacement n'a pas de force légale - il n'est pas possible d'appeler la police en cas d'abus -, mais il produit l'effet voulu, surtout s'il est placé au niveau des grands supermarchés.

Nous avons transmis cette possibilité à parking.brussels, qui étudiera la faisabilité de l'instaurer dans les parkings dont l'agence a la gestion.

1335 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Votre réponse me laisse quelque peu pantoise. La question de l'égalité des genres, en particulier la prise en considération de leurs spécificités, est un sujet sensible. Selon moi, le gouvernement se doit de trouver des réponses aux attentes légitimes des femmes enceintes dont nous venons de parler. Je resterai donc très attentive aux suites données à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

1339 **QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY**

1339 **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,**

1339 **concernant "la sécurisation du pont de la rue Gray".**

1341 **Mme Isabelle Emmery (PS).**- Un pont situé avenue de la Couronne à Ixelles surplombe la rue Gray, qui se trouve dix-huit mètres en contrebas. Tristement rebaptisé "pont des suicides" par la presse, il a déjà été le théâtre de plusieurs drames, le dernier remontant au mois d'avril 2019.

Le pont de la rue Gray étant un édifice classé, il n'a pas pu être équipé de barrières latérales comme celles qui ont été placées sur le pont de l'avenue Arnaud Fraiteur, propriété de la SNCB, ainsi qu'à d'autres lieux où des malheureux décidaient de mettre fin à leurs jours. L'avenir nous dira si ce type de dispositif s'avère dissuasif.

Quoi qu'il en soit, la mission des pouvoirs publics est d'assurer la protection d'un lieu réputé depuis de longues années pour être le théâtre de suicides, même si ce dernier est un édifice classé. Une intervention efficace afin d'y installer des barrières de protection nécessiterait une étude et un permis.

Interrogé à ce sujet, votre collègue le secrétaire d'état Pascal Smet m'a répondu que la Région - propriétaire de ce pont - en a confié la gestion à Bruxelles Mobilité. Le volet sécurité de ce lieu étant de votre compétence, je me permets de vous soumettre les mêmes interrogations.

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Ik vind dat de regering moet inspelen op de terecht vragen van zwangere vrouwen. Ik blijf het dossier van nabij volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

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

betreffende "de beveiliging van de brug aan de Graystraat".

Mevrouw Isabelle Emmery (PS) *(in het Frans).*- *De brug die de Kroonlaan over de Graystraat leidt, heeft in de media de trieste bijnaam zelfmoordbrug gekregen. Het recentste drama vond er plaats in april 2019.*

De brug is een beschermd kunstwerk en er mogen dus geen hekken worden geplaatst. Dat neemt niet weg dat de overheid een plek met een jarenlange zelfmoordreputatie moet afschermen. Vooraleer er hekken kunnen komen, moet er eerst onderzoek gebeuren en een vergunning worden aangevraagd.

Bent u van plan een noodingreep te laten uitvoeren, zoals het aanbrengen van vangnetten? Welke andere mogelijkheden zijn er om de brug snel veiliger te maken?

Is het de bedoeling dat er op termijn hogere hekken komen zoals op de brug in de Fraiteurlaan?

Welke andere duurzame veiligheidsgrepen behoren tot de mogelijkheden? Bent u van plan om de geldende regels te wijzigen, als ze duurzame beveiliging in de weg zitten?

Prévoyez-vous des réponses d'urgence pour sécuriser le pont de la rue Gray, comme par exemple des filets de sécurité le long du pont ? Dans le cas contraire, quels autres dispositifs d'urgence sont-ils envisageables ?

À long terme et de manière structurelle, est-il prévu de doter le pont de la rue Gray de barrières rehaussées, à l'instar de celles installées sur le pont de l'avenue Arnaud Fraiteur ?

Quelles autres protections durables, qui respecteraient les obligations de cet édifice classé, seraient-elles envisageables ? Si l'installation de dispositifs de protection structurels s'avérait impossible dans le cadre normatif actuel, que prévoyez-vous pour le modifier ?

Outre le pont de la rue Gray et le pont de l'avenue Arnaud Fraiteur précités, quels autres ponts, structures ou lieux connus pour être le théâtre de suicides ou tentatives de suicide en Région bruxelloise auraient-ils besoin d'une sécurisation ? Les services dépendant de Bruxelles Mobilité ont-ils établi une liste de ces sites à sécuriser en priorité ?

Un plan de sécurisation est-il déjà à l'œuvre ou en préparation ? Dans la négative, est-il prévu d'agir en ce sens ?

¹³⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La Région ne dispose pas d'un plan spécifique visant à mettre en place de dispositifs anti-suicide sur les ponts gérés par Bruxelles Mobilité. La mise en place de tels dispositifs est évaluée au cas par cas, dans le cadre des projets spécifiques de rénovation ou de construction d'ouvrages, comme ce fut le cas par exemple sur le pont de la rue Jules Cockx à Auderghem. Chaque cas nécessite une réponse différente.

Dans le cas du pont de la rue Gray, la nécessité de procéder rapidement à la consolidation de la voûte en maçonnerie, dont les briques menaçaient de tomber sur les passants, et à la rénovation de son égouttage et de son étanchéité, était incompatible avec les délais d'étude et d'obtention de permis qu'aurait entraînés l'inclusion d'un tel dispositif dans le programme des travaux.

Nous devons donc d'abord procéder aux travaux urgents pour renforcer la sécurité. En parallèle, mon administration va chercher des solutions sur de potentiels dispositifs anti-suicide pour cet endroit difficile et dangereux, il est vrai, malgré la balustrade existante qui est déjà assez élevée.

¹³⁴⁵ **Mme Isabelle Emmerly (PS).**- J'entends qu'il est difficile de disposer d'une vue générale de l'ensemble de ces problèmes de sécurité sur les ouvrages publics et qu'il faut travailler au cas par cas, chaque édifice qui peut paraître dangereux appelant une solution spécifique. Je ne suis pas experte en la matière et m'en remettrai dès lors à vos services.

J'entends également que le pont de la rue Gray fera l'objet d'une sécurisation par rapport au risque de chutes de briques. Cette phase étant en cours, une seconde phase doit encore être étudiée par votre administration visant des solutions de sécurisation pour

Aan welke andere zelfmoordplekken is er nood aan extra beveiliging? Heeft Brussel Mobiliteit een prioriteitenlijst opgesteld?

Is er al een beveiligingsplan of wordt daaraan gewerkt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gewest heeft nog geen specifiek plan om ingrepen te doen om zelfdoding te voorkomen op bruggen die Brussel Mobiliteit beheert. Zulke ingrepen worden telkens apart bekeken als er sprake is van de renovatie of bouw van kunstwerken.*

Dringende ingrepen aan de brug in de Graystraat maakten dat er onvoldoende tijd was voor een onderzoek en de aanvraag van een vergunning. De veiligheidsingrepen moeten dus wachten tot de werken klaar zijn.

Intussen zoekt mijn administratie uit welke ingrepen mogelijk zijn.

Mevrouw Isabelle Emmerly (PS) (in het Frans).- *Ik begrijp dat een algemene aanpak moeilijk ligt en dat de brug over de Graystraat in eerste instantie wordt beveiligd tegen vallende stenen. Ik noteer ook dat uw administratie zal bekijken welke ingrepen er mogelijk zijn om zelfdodingen te voorkomen.*

- Het incident is gesloten.

empêcher des actes désespérés. Je voudrais être certaine que cette phase aura bien lieu, et l'avancement de ce projet retiendra donc toute mon attention.

- *L'incident est clos.*

2105 **QUESTION ORALE DE MME ARIANE DE LOBKOWICZ**

2105 **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,**

2105 **concernant "la politique de poursuite des auteurs de graffitis et d'actes de vandalisme par la STIB".**

2107 **Mme Ariane de Lobkowicz (DéFI).**- Mme la ministre, le 2 mai dernier, je vous posais une question écrite à propos des graffitis et des autres actes de vandalisme commis au préjudice de la STIB. Vous m'avez adressé le 4 juin une réponse très complète mais aussi et surtout particulièrement inquiétante. Cette réponse a été reprise par plusieurs quotidiens, ce qui me pousse à vous réinterroger aujourd'hui.

En résumé, vous me disiez qu'en 2019, les coûts liés aux faits de vandalisme dans et sur les véhicules de la STIB se sont élevés à 1,89 million d'euros, dont un peu de plus de 500.000 euros rien que pour les graffitis. Pour 2018 et 2017, les chiffres étaient très semblables.

Vous ajoutiez qu'en 2019, 275 personnes avaient été prises en flagrant délit pour des faits de vandalisme au sens large commis sur les véhicules ou dans les infrastructures, comme le fait d'endommager les infrastructures ou les véhicules, un affichage non autorisé ou un usage impropre des infrastructures ou du matériel roulant.

Ces chiffres sont importants mais ne sont pas particulièrement surprenants. En revanche, les suites - ou plutôt l'absence de suites - réservées à ces actes de vandalisme ont de quoi surprendre.

En ce qui concerne les procédures engagées devant les tribunaux, vous indiquiez que la STIB se constitue partie civile si le parquet lance des poursuites à l'encontre de l'auteur. Vous précisiez ensuite que, dans deux cas de vandalisme au sens large dont la STIB a été victime en 2019, une seule procédure pénale a été engagée.

Dans un cas, l'auteur a été condamné à indemniser la STIB pour un montant de 1.500 euros. Dans l'autre cas, vu l'ampleur des dégâts, à savoir 22.000 euros, la STIB a déposé plainte auprès du juge d'instruction.

Donc, sur 275 cas de flagrant délit, seuls deux cas de vandalisme ont donné lieu à une procédure pénale. Dans ces deux cas, le préjudice s'élevait respectivement à 1.500 et 22.000 euros, sur

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ARIANE DE LOBKOWICZ

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

betreffende "de vervolging van graffitimakers en vandalen door de MIVB".

Mevrouw Ariane de Lobkowicz (DéFI) (in het Frans).- *Naar aanleiding van een schriftelijke vraag die ik u op 2 mei stelde, zei u dat de MIVB in 2019 1,89 miljoen euro uitgaf om vernielingen aan rijtuigen te herstellen, waarvan iets meer dan 500.000 euro naar het verwijderen van graffiti ging. Dat bedrag was ongeveer net zo hoog als de twee voorgaande jaren. In 2019 werden 275 mensen op heterdaad betrapt terwijl ze vernielingen aan rijtuigen of infrastructuur aanrichtten.*

Het gebrek aan gevolg dat aan die vaststellingen wordt gegeven, wekt verbazing. U zei dat de MIVB zich burgerlijke partij stelt als het parket de dader vervolgt. Slechts in twee gevallen van vandalisme waarvan de MIVB in 2019 het slachtoffer werd, is een strafrechtelijke procedure gestart.

In een geval werd de dader veroordeeld tot de betaling van een schadevergoeding van 1.500 euro aan de MIVB. In het andere geval beliep de schade 22.000 euro en diende de MIVB klacht in bij de onderzoeksrechter.

Op 275 vandalen die op heterdaad werden betrapt, werden er dus slechts twee strafrechtelijk vervolgd. De schade bedroeg respectievelijk 1.500 en 22.000 euro, terwijl de totale schade oploopt tot bijna 2 miljoen euro. Waarom worden er dan zo weinig klachten ingediend?

Twee miljoen per jaar, dat komt neer op gemiddeld 7.000 euro per dossier. Waarom wordt er niet systematisch een klacht ingediend?

un préjudice total estimé à près de 2 millions d'euros. Pourquoi si peu de plaintes ?

Deux millions de dégâts par an représentent presque 7.000 euros en moyenne par dossier. Comment expliquez-vous qu'une plainte ne soit pas déposée systématiquement ?

2109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme déjà précisé dans la réponse à votre question écrite n° 368 relative au coût des graffitis et d'autres actes de vandalisme, la STIB est soucieuse d'assurer la sécurité de son personnel et de ses voyageurs, mais également de ses infrastructures et de son matériel.

Je ne reviendrai pas ici sur les mesures de prévention, largement évoquées dans la réponse à la question écrite.

En ce qui concerne les poursuites des auteurs de graffitis ou de faits de vandalisme, vu le nombre élevé de faits délictueux et - en dehors des cas de flagrant délit - la difficulté qu'il y a d'identifier les auteurs malgré la présence de caméras et de personnel sur le terrain, il n'est matériellement pas possible à la STIB de porter plainte pour chaque acte de vandalisme.

Pour ce qui est plus spécifiquement des graffitis, la STIB met tout en œuvre pour identifier les auteurs. Ses services techniques prennent toujours des photos, qui peuvent être utilisées si un auteur est arrêté, nombre de ces graffitis étant signés.

Dans tous les cas où les auteurs de graffitis sont connus, une plainte est déposée. C'est également le cas pour les actes graves de vandalisme, en fonction de l'importance des dégâts, de la présence de victimes - qu'il s'agisse de personnel de la STIB ou de tiers - et de la disponibilité des images.

Si le parquet entame des poursuites à l'encontre de l'auteur, la STIB se constitue partie civile. Comme cela a déjà été précisé dans le cadre de votre question écrite, des notes de débit sont établies par la STIB en vue de réclamer le remboursement du préjudice subi.

Dans tous les cas, c'est le parquet, et non la STIB, qui juge de l'opportunité de poursuivre ou non les auteurs.

- *L'incident est clos.*

2113 **QUESTION ORALE DE MME FADILA LAANAN**

2113 **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,**

2113 **concernant "les pistes cyclables sur la E40 et le projet Parkway".**

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De MIVB wil de veiligheid van haar personeel en reizigers garanderen, maar ook van haar infrastructuur en materieel. Haar preventiemaatregelen heb ik al besproken in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 368.*

Er gebeuren heel veel vandalenstreken en tenzij iemand op heterdaad betrapt wordt, is het erg moeilijk om te achterhalen wie de daders zijn. Daarom kan de MIVB onmogelijk elke keer een klacht indienen.

In het bijzonder bij graffiti doet de MIVB wat ze kan om de daders te identificeren. De graffiti worden altijd gefotografeerd, omdat de daders vaak een soort van handtekening plaatsen. Als een dader geïdentificeerd wordt, dient de MIVB altijd een klacht in. Dat doet ze ook bij ernstige gevallen van vandalisme, afhankelijk van de omvang van de schade, de eventuele betrokkenheid van slachtoffers en de beschikbaarheid van camerabeelden.

Als het parket daders vervolgt, stelt de MIVB zich burgerlijke partij en eist ze een schadevergoeding. In elk geval is het steeds het parket dat beslist over een eventuele vervolging.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FADILA LAANAN

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

betreffende "de fietspaden op de E40 en het Parkway-project".

2113 **Mme la présidente.**- En l'absence de Mme Fadila Laanan, excusée, sa question orale est lue par Mme Leila Agic.

2119 **Mme Leila Agic (PS).**- Ces derniers mois ont été mis à profit par Bruxelles Mobilité et vous-même pour créer de nouvelles pistes cyclables à caractère provisoire sur de nombreux axes de notre Région. Ce parlement a eu l'occasion d'aborder la question de principe et même quelques endroits particuliers, comme des artères à très forte affluence.

Je m'intéresse ici aux pistes cyclables créées sur l'autoroute E40 et, en particulier, sur le tronçon entre l'avenue des Communautés et le boulevard Reyers, à hauteur de la station Diamant, c'est-à-dire dans le périmètre du projet Parkway-E40. Le plan directeur Parkway prévoit déjà une série de nouvelles pistes cyclables, dont notamment le réseau express régional (RER) cyclable vers la Région flamande, et la création de la piste cyclable sur la E40 reste dans l'esprit qui anime le projet. Toutefois, on ne voit pas très bien la signification de la création de cette seule piste. Le projet Parkway est un tout réfléchi qui présente une cohérence entre ses différents volets et vise notamment à améliorer la mobilité dans le quartier concerné.

La création de cette piste en particulier est-elle annonciatrice de la mise en œuvre de la phase 1 du plan directeur ?

Si oui, quels sont le phasage envisagé et le calendrier prévu ?

Quels moyens prévoyez-vous à cet effet ?

Pouvez-vous faire le point sur votre coopération avec le ministre-président ?

Quelles seront les priorités qui guideront votre action dans la mise en œuvre de ce projet ?

2121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bien que cette piste cyclable profite de l'espace dégagé par la réduction de l'emprise de la chaussée sur l'assiette de la E40, nous ne pouvons pas encore parler de phase 1 du schéma directeur, lequel a des ambitions bien plus grandes en termes de liaison avec le quartier environnant. Il s'agit ici de préparer la liaison nécessaire avec le réseau express régional vélo (RER-vélo) venant de Louvain et qui va bientôt venir de la frontière régionale et s'arrêter au rond-point de l'avenue des Communautés. Ce projet fera l'objet d'un partenariat entre Bruxelles Mobilité et la société De Werkvennootschap de la Région flamande. La réalisation rapide d'un lien vers le site Reyers et la Moyenne ceinture était une occasion à ne pas manquer.

Quant au phasage, Bruxelles Mobilité a pris connaissance des diverses études réalisées par perspective.brussels telles que le rapport diagnostic Parkway-E40, le rapport final Masterplan Parkway-E40, les annexes Masterplan Parkway-E40/S0-S1 et les annexes Masterplan Parkway-E40/S2-S3. Ces études seront intégrées dans la réflexion de projet de Bruxelles Mobilité. Un planning et un budget seront à définir, tout en tenant compte

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Fadila Laanan, die verontschuldigd is, wordt haar mondelinge vraag door mevrouw Leila Agic voorgelezen.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit en uzelf hebben van de voorbije maanden gebruikgemaakt om nieuwe, voorlopige fietspaden te creëren. Ik wil het hebben over die op de E40, meer bepaald het gedeelte tussen de Gemeenschappenlaan en de Reyerslaan, dus binnen de perimeter van het project Parkway-E40.*

Het masterplan Parkway voorziet al in nieuwe fietspaden en het fietspad op de E40 past wel in de geest van het project, maar Parkway is een doordacht geheel, dat gericht is op een betere mobiliteit. Ik zie dan ook niet goed in wat nu de meerwaarde is van dat ene fietspad.

Betekent dat fietspad dat de uitvoering van fase 1 van het masterplan begonnen is? Wat is het tijdschema voor dat masterplan? Welke middelen worden eraan besteed?

Hoe verloopt uw samenwerking met de minister-president? Wat zijn de prioriteiten bij de uitvoering van het project?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dit is nog niet fase 1 van dat masterplan, dat veel ambitieuzer is dan wat er nu gebeurt. Het gaat nu om de verbinding met het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) vanuit de richting Leuven, dat zal lopen tot de rotonde van de Gemeenschappenlaan. Brussel Mobiliteit werkt daarbij samen met De Werkvennootschap van het Vlaams Gewest. Er bood zich immers een unieke kans aan om de verbinding met Reyers en de Middenring te verwezenlijken.*

Wat de fases betreft, heeft Brussel Mobiliteit de verschillende studies ontvangen die perspective.brussel uitgevoerd heeft en het zal de resultaten daarvan verwerken in zijn project. Tijdschema en budget moeten nog bepaald worden. De samenwerking verloopt in elk geval goed.

Het doel van het hele project Parkway is om de autosnelweg om te vormen tot een stadsboulevard. Dat is de eerste stap op weg naar een aangename omgeving.

des autres projets alentour comme celui du boulevard Reyers. Pour la coopération, nous échangeons toutes les informations nécessaires.

En ce qui concerne les priorités, la mise en œuvre d'un tel projet permettra de transformer cette autoroute en un boulevard urbain d'entrée de ville. C'est le premier pas vers un environnement qui gagnera en qualité pour les utilisateurs et les riverains.

- *L'incident est clos.*

2125 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

2125 **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,**

2125 **concernant "la sécurité aux alentours du canal de Bruxelles".**

2127 **Mme Leila Agic (PS).**- Ma question date de cet été, mais elle reste toutefois d'actualité. Un garçon d'une dizaine d'années a été repêché dans le canal à Anderlecht, le jeudi 13 août. Les pompiers ont sauvé l'enfant de la noyade. Toutefois, dans un état critique, il est décédé le lendemain. Ce tragique accident n'est pas un cas isolé. Au cours des dernières années, il n'a pas été rare de lire dans la presse que des personnes étaient tombées dans le canal ou s'y étaient noyées.

La sécurité des usagers circulant le long du canal doit être une priorité. Les autorités compétentes doivent prévoir une infrastructure adéquate autour de cette voie d'eau.

Possédez-vous les chiffres du nombre d'accidents, de noyades et de décès aux abords du canal qui ont été comptabilisés au cours de la dernière décennie ?

Des infrastructures ou des équipements spécifiques ont-ils été envisagés ou déployés afin de sécuriser les abords du canal ? Quelles sont les bonnes pratiques identifiées ailleurs pour éviter de tels incidents ? Par extension, quelles sont les initiatives prévues ?

2129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous disposons d'une longue liste de données concernant des accidents de la circulation sur toutes les voiries longeant le canal. Il ne s'agit pas nécessairement d'accidents liés à la voie d'eau proprement dite et il est impossible de savoir combien d'accidents ont eu pour conséquence une chute dans le canal.

Le Port de Bruxelles n'est averti que lorsqu'un arrêt de la navigation est demandé par le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) pour secourir une personne tombée à l'eau ou récupérer un cadavre. Dans les autres cas, il n'est pas systématiquement prévenu. Les décès par accident sont difficiles à chiffrer, car le parquet, qui descend systématiquement sur

- *Het incident is gesloten.*

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 veiligheid in de omgeving van het Kanaal van Brussel".

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Op 13 augustus werd een jongen van een jaar of tien opgevist uit het kanaal in Anderlecht. Hij overleed nadien in het ziekenhuis. Helaas lees je de laatste jaren wel vaker verhalen over mensen die in het kanaal vallen of erin verdrinken. De veiligheid in de kanaalzone moet daarom gegarandeerd worden door middel van aangepaste infrastructuur.*

Hebt u cijfers over het aantal ongevallen, verdrinkingen en overlijdens die de voorbije decennia in de kanaalzone voorkwamen?

Hebt u specifieke infrastructuur geplaatst om de omgeving van het kanaal te beveiligen? Welke goede praktijken worden elders gehanteerd? Wat bent u nog van plan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is een lange lijst van verkeersongevallen op alle wegen langs het kanaal, maar het is niet duidelijk hoeveel daarvan iets met de waterweg zelf te maken hadden en hoeveel mensen er in het kanaal gevallen zijn.*

De Haven van Brussel wordt alleen ingelicht als de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) vraagt om het verkeer op het kanaal stil te leggen. Het parket, dat bij sterfgevallen ter plaatse komt, communiceert niet over de oorzaak daarvan (ongeval, zelfmoord, moord), dus het is moeilijk om te bepalen hoeveel mensen er verdrinken als gevolg van een ongeval.

place, ne communique pas sur leur nature. Ils peuvent être la conséquence d'un accident, d'un suicide, voire d'un meurtre.

De 2010 à 2019, 948 personnes ont été blessées et 22 sont décédées dans les rues le long du canal. Un tableau présente les statistiques relatives aux rues étudiées, du sud au nord. Elles sont très variables. À titre d'exemple :

- quai de Veeweyde : 3 accidents, aucun décès ;
- quai d'Aa : huit accidents, aucun décès ;
- boulevard Barthélémy : 109 accidents, 3 décès ;
- quai des Usines : 139 accidents, 2 décès ;
- quai Léon Monnoyer : 31 accidents, 4 décès ;
- chaussée de Vilvorde : 214 accidents, 2 décès.

Je transmettrai la liste complète aux services du parlement.

²¹³¹ Diverses mesures ont été prises afin de sécuriser les abords du canal, sachant que la prévention reste la priorité. Je communiquerai au secrétaire de commission une liste non exhaustive de ces mesures. Citons le renforcement des garde-corps aux endroits plus densément peuplés et là où le Port estime qu'il y a des risques de chute ; la surveillance 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 au moyen de caméras reliées au centre permanent de surveillance qui fonctionne également 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qui centralise tous les appels ; le placement de panneaux de signalisation spécifiques concernant notamment l'interdiction de baignade ; les patrouilles quotidiennes de stewards et agents de sécurité ; la vérification régulière des garde-corps par le service technique ; présence de la garde-navigation 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, prête à intervenir sur tout le canal en plus des services de secours.

Ces mesures doivent permettre une sécurisation optimale des zones avoisinant le canal. Toutefois, le risque zéro n'existe pas. Un rapide tour d'horizon des ports des pays voisins nous apprend que le Port de Bruxelles est déjà bien sécurisé. Rappelons également à toutes fins utiles que les garde-corps font l'objet d'une compétence partagée entre le Port de Bruxelles et Bruxelles Mobilité. Des concertations entre les deux entités sont organisées régulièrement et les questions relatives à la sécurité des abords du canal y sont abordées.

²¹³⁵ **Mme Leila Agic (PS).**- Je consulterai cette liste avec intérêt. J'entends que la sécurisation des abords du canal progresse efficacement. Le risque zéro n'existe pas, mais il importe que nous restions vigilants sur ces questions, car un vaste tronçon du canal traverse notre Région.

- *L'incident est clos.*

Van 2010 tot 2019 raakten 948 mensen gewond en overleden er 22 op de wegen langs het kanaal. De verschillen zijn groot van weg tot weg:

- *Veeweidekaai: drie ongevallen, geen doden;*
- *Aakaai: acht ongevallen, geen doden;*
- *Barthélémylaan: 109 ongevallen, 3 doden;*
- *Werkhuizenkaai: 139 ongevallen, 2 doden;*
- *Léon Monnoyerkaai: 31 ongevallen, 4 doden;*
- *Vilvoordsesteenweg: 214 ongevallen, 2 doden.*

Ik zal de volledige lijst bezorgen aan de diensten van het parlement.

Het gewest heeft verschillende maatregelen genomen om de omgeving van het kanaal te beveiligen. Ook daarvan zal ik een lijst bezorgen. Zo zijn de relingen versterkt op plaatsen waar veel mensen komen, de kanaalzone wordt permanent bewaakt met camera's, er staan borden die het zwembod aangeven, dagelijks patrouilleren er stewards en veiligheidsagenten, de infrastructuur wordt regelmatig nagekeken enzovoort.

Een nulrisico bestaat echter niet. In vergelijking met de havens in de omliggende landen is de Haven van Brussel uitstekend beveiligd en de haven en Brussel Mobiliteit vergaderen regelmatig over de veiligheid in de kanaalzone.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Ik zal de lijst aandachtig bekijken. Ik begrijp dat een nulrisico niet bestaat, maar de regering moet waakzaam blijven voor deze kwestie.*

- *Het incident is gesloten.*

2139 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME INGRID PARMENTIER**

2139 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,

2139 concernant "les politiques régionales en faveur des piétons et leur état d'avancement".

2141 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La crise du Covid-19 a bousculé les habitudes de mobilité des Bruxellois et des navetteurs. Les débats concernant la mobilité dans notre Région et les pistes cyclables temporaires ont fait beaucoup de bruit, en particulier quand certains automobilistes ont contesté le rééquilibrage de l'utilisation des voiries au profit des cyclistes.

On a beaucoup moins parlé des piétons. Or, la marche à pied est le premier mode de déplacement à Bruxelles. Avec la pratique du vélo, elle est à la base des stratégies de ville "à courte distance", qui devraient permettre aux Bruxellois de se passer autant que possible de la voiture pour leurs déplacements quotidiens.

En outre, l'espace en voirie qui a pu être mis à disposition des cyclistes a permis de libérer davantage d'espace pour les piétons - notamment rue de la Loi ou dans certaines sections du boulevard Lambermont - et de réduire les tensions entre piétons et cyclistes quand ils partagent des espaces trop étroits.

Le confinement a eu comme conséquence indirecte d'apaiser la circulation automobile. Les piétons ont ainsi pu se déplacer dans un environnement beaucoup plus agréable, moins stressant et moins bruyant. Certaines communes ont orné les rues et les espaces publics de bacs à fleurs et créé des zones de rencontre, ce qui a également donné plus d'espace aux piétons et aux cyclistes. Un des facteurs mis en avant par cette crise a été la forte demande en espaces publics de qualité et plus végétalisés. À cet égard, notre Région dispose encore d'une marge d'amélioration considérable !

Avec la reprise du trafic automobile, la qualité de séjour sur les voiries et dans les espaces publics s'est inévitablement dégradée. Nous devons dès lors trouver des solutions plus structurelles pour l'améliorer. Vous avez déjà pris de très bonnes décisions à cet effet : la ville 30 et la mise en œuvre progressive des mailles apaisées vont dans le bon sens pour encourager les déplacements piétons.

2143 D'un point de vue purement fonctionnel, la qualité des trottoirs et espaces publics dans notre Région laisse malheureusement souvent à désirer, en raison de leur piètre état d'entretien, du revêtement inconfortable, des pentes, de leur largeur insuffisante, etc. Et vu l'ampleur du problème et la dilution des responsabilités entre la Région, les communes et les particuliers, il n'est pas facile à régler.

Nous avons déjà eu un débat très intéressant sur le sujet en janvier 2020. Il me semble néanmoins utile de faire le point à

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

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

betreffende "het gewestbeleid voor de voetgangers en de stappen die gezet zijn".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- De coronacrisis heeft de mobiliteitsgewoonten van de Brusselaars en de pendelaars veranderd. Er was heel wat discussie over de tijdelijke fietspaden, maar over de voetgangers werd er niet veel gezegd. Nochtans is wandelen de meest gebruikte verplaatsingswijze in Brussel. Samen met de fiets ligt ze aan de basis van de "stad op korte afstand" waar de regering naar streeft.

Doordat er op de rijweg meer plaats kwam voor de fietsers kon er ook meer ruimte worden vrijgemaakt voor de voetgangers, die immers vaak in elkaars vaarwater zitten. Bovendien daalde door de lockdown het autoverkeer, waardoor het voor de voetgangers veel aangenamer werd. Sommige gemeenten versierden zelfs de straten en creëerden ontmoetingszones. De crisis zette het tekort aan kwaliteitsvolle en groene openbare ruimten nog eens extra in de verf.

Door de herneming van het autoverkeer is de levenskwaliteit in de openbare ruimte weer gedaald. Er moeten dus meer structurele maatregelen komen om die te verbeteren. De veralgemeende zone 30 en de invoering van verkeersluwe mazen zullen de voetgangers zeker aanmoedigen.

De kwaliteit van de trottoirs laat vaak te wensen over. Ze worden slecht onderhouden, zijn niet breed genoeg enzovoort. Als gevolg van de versnippering van bevoegdheden is het niet gemakkelijk om daar iets aan te doen.

Heeft Brussel Mobiliteit bij de start van het nieuwe schooljaar en de weken daarop een verandering gezien inzake het aantal verplaatsingen te voet?

ce jour, à la suite de la crise du Covid-19 et dans la situation très particulière que nous connaissons, sur l'usage de ce mode de déplacement et l'état d'avancement des politiques régionales visant à améliorer le confort et la sécurité des piétons.

Bruxelles Mobilité a-t-elle pu observer une évolution dans l'utilisation de la marche à pied comme mode de déplacement, à l'occasion de la rentrée de septembre et des semaines suivantes ?

Bruxelles Mobilité observe-t-elle une augmentation des plaintes relatives à des conflits entre cyclistes et piétons ? Dans l'affirmative, dans quelles circonstances ces conflits surviennent-ils ?

Le plan stratégique piéton a été intégré au plan Good Move. Quelles sont les actions concrètes du plan opérationnel déjà mises en œuvre ou sur le point de l'être ? En particulier, quel est l'état d'avancement et de programmation de l'aménagement du réseau Marche PLUS et des dix magistrales piétonnes ?

Des plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) ont été réalisés dans plusieurs communes. Ils reprennent les défauts d'aménagement des trottoirs et espaces publics pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que des conseils d'aménagement. Une évaluation de la mise en œuvre des recommandations de ces PAVE a-t-elle été réalisée ou est-elle prévue ?

Lors de nos derniers échanges sur le sujet, vous nous aviez informés que la Région doit établir pour début 2020 un plan d'entretien des trottoirs et des voiries régionales, avec comme priorité absolue la remise en état des trottoirs les plus dégradés. Quel est l'état d'avancement de ce plan ?

Vous nous aviez également informés de la tenue en 2019 de deux ateliers regroupant Bruxelles Mobilité, urban.brussels, perspective.brussels et Bruxelles Environnement, ainsi que des représentants du monde académique et des associations, dans le but d'élaborer un document de référence sur les magistrales piétonnes. La rédaction de ce document a-t-elle abouti, et est-il désormais disponible ?

²¹⁴⁵ Une plainte récurrente des piétons est le temps d'attente aux feux. Comment ces délais d'attente sont-ils actuellement arbitrés ? Si l'on comprend bien que cela se fait au cas par cas et en fonction des circonstances locales, les piétons pourraient craindre que les feux soient essentiellement réglés afin de fluidifier la circulation automobile. Le principe STOP est-il également appliqué aux grilles de feux ?

La plupart des carrefours ne permettent pas des traversées sans conflit, c'est-à-dire que les piétons qui traversent peuvent être confrontés à des véhicules qui tournent. Cette situation crée un sentiment d'insécurité certain. Des tests ont-ils déjà été effectués en Région bruxelloise en vue de l'aménagement de traversées sans conflit ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats, les avantages et les inconvénients ?

Zijn er meer klachten over conflicten tussen fietsers en voetgangers? Zo ja, in welke omstandigheden doen die zich voor?

Het strategische plan voor de voetgangers is opgenomen in het plan Good Move. Welke concrete acties zijn al uitgevoerd of komen binnenkort aan de beurt? Hoever staat de inrichting van het netwerk Stappen PLUS en de tien hoofdvoetgangerswegen?

Meerdere gemeenten hebben een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) opgesteld. In die plannen staat waar er tekortkomingen zijn qua trottoirs en openbare ruimten voor personen met een beperkte mobiliteit. Er staan ook aanbevelingen in om de situatie te verbeteren. Wordt de uitvoering van die aanbevelingen geëvalueerd?

U zei tijdens een eerder debat dat het Brussels Gewest tegen begin 2020 een onderhoudsplan moest opstellen voor de gewestelijke trottoirs en wegen, met als prioriteit het herstel van de slechtste trottoirs. Hoever staat dat plan?

In 2019 vonden twee workshops plaats met vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, urban.brussels, perspective.brussels en Leefmilieu Brussel, maar ook van verenigingen en van de academische wereld, om een referentiedocument op te stellen over hoofdvoetgangerswegen. Is dat document ondertussen klaar?

Een terugkerende klacht van voetgangers is dat ze lang moeten wachten aan verkeerslichten. Hoe worden die wachttijden momenteel bepaald? Als die afstelling voor elk afzonderlijk verkeerslicht gebeurt, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden, lijkt het erop dat ze vooral het autoverkeer vloeiend moeten laten verlopen. Geldt het STOP-principe (voorrang voor stappers, trappers, openbaar vervoer en pas tot slot personenwagens) ook voor verkeerslichten?

Op de meeste kruispunten is oversteken zonder conflict niet mogelijk; overstekende voetgangers kunnen er steeds afgesneden worden door voertuigen die afslaan. Heeft het gewest al tests uitgevoerd met conflictvrije kruispunten? Wat hebben die in dat geval opgeleverd?

Enfin, l'entretien des trottoirs et leur éventuelle rénovation sont à charge des propriétaires, ce que bon nombre d'entre eux ignorent, avec pour conséquence un état souvent déplorable. Cette règle n'est-elle pas obsolète ? Dans la pratique, ce sont plutôt les communes et la Région qui procèdent à la réfection des trottoirs. Ne faudrait-il pas adapter la législation à la pratique ou mieux sensibiliser les propriétaires à leurs devoirs ?

²¹⁴⁷ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Tous les Bruxellois sont des piétons dès lors qu'ils sortent de chez eux. Toutefois, si la marche reste le moyen de déplacement le plus courant à Bruxelles, elle ne bénéficie pas pour autant de beaucoup d'attention, y compris au sein de cette commission.*

Mme la ministre, comptez-vous poursuivre la politique piétonne de votre prédécesseur Bruno De Lille ? Organisez-vous également des colloques à ce sujet ? Un nouveau plan piéton est-il prévu et, si oui, quand sera-t-il prêt ?

Outre ses bénéfices en matière de sécurité routière, la zone 30 augmente également les contacts sociaux. Qu'en est-il des plans pour la zone 30 ?

Ne faudrait-il pas examiner la pertinence de certains feux de signalisation ? En effet, bon nombre d'entre eux ne sont peut-être pas nécessaires si la mobilité est organisée selon le principe STOP de hiérarchisation des modes de déplacement.

²¹⁴⁹ *Les feux de signalisation seraient plus appropriés lorsqu'il y a deux bandes de circulation dans chaque sens. Bien entendu, il serait encore mieux de limiter ces cas de figure en présence d'une traversée piétonne. Dans le cadre de Good Move, envisagez-vous de réduire les larges avenues à une seule bande afin que les piétons puissent traverser en toute sécurité ?*

²¹⁵¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Qu'en est-il des plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) ? Comment se passe la collaboration avec les communes ? Ont-elles toutes recours au soutien régional prévu*

Veel eigenaars weten niet dat ze zelf verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van het trottoir voor hun deur. Is die regel niet achterhaald? In de praktijk zijn het de gemeenten en het gewest die zich daarmee bezighouden. Moet de wetgeving aangepast worden, of moeten eigenaars juist meer bewust worden gemaakt van hun plichten?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Nog niet iedereen heeft het begrepen, maar in feite zijn alle Brusselaars voetgangers zodra ze buitenkomen. Dat geldt ook voor mensen met een beperkte mobiliteit. In Brussel is te voet gaan trouwens nog steeds de meest gebruikte manier om zich te verplaatsen. Toch krijgt die verplaatsingswijze niet zo veel aandacht, ook niet in deze commissie.

Mevrouw de minister, uw voorganger, Bruno De Lille, was de eerste die het voetgangersbeleid echt op de kaart zette. Hij werkte een Voetgangersplan uit en organiseerde jaarlijkse colloquia. Zult u dat beleid voortzetten? Zult u ook colloquia organiseren? Als u ook van plan bent om een Voetgangersplan op te stellen, tegen wanneer zal dat dan klaar zijn?

Tijdens de colloquia konden deelnemers fantastische inzichten opdoen, bijvoorbeeld dat een zone 30 niet alleen goed is voor de verkeersveiligheid, maar dat er ook een direct verband is tussen de snelheid in de straat en het aantal contacten tussen de bewoners. Zo heeft onderzoek aangetoond dat er bij snelheden vanaf 70 km/u geen enkel contact is tussen de bewoners over de straat heen, terwijl dat aantal bij 30 km/u net exponentieel toeneemt. De zone 30 is dus ook een sociale maatregel, die de Brusselaars met elkaar verbindt. Hoe schieten de plannen voor de zone 30 op?

Is het niet aangewezen om de verkeerslichten door te lichten? Ze dienen vaak om de doorstroming van de auto's vlotter te doen verlopen, zoals aan het Noordstation. Veel verkeerslichten zijn misschien niet echt nodig als de mobiliteit georganiseerd wordt volgens het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens).

Voor voetgangers is het aangenamer om over te steken over een veilig zebra-pad, dan aan een oversteekplaats met verkeerslichten, waarvoor ze gerekend relatief lang moeten wachten.

Verkeerslichten zouden meer aangewezen zijn als er twee rijstroken per rijrichting zijn. Uiteraard is het nog beter om het aantal situaties waarin er twee rijstroken per rijrichting zijn bij een oversteekplaats, te beperken. Overweegt u dit in het kader van Good Move? Worden brede lanen vernauwd tot één rijstrook, zodat voetgangers veilig kunnen oversteken?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoe staat het met de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE)? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Zij zijn deels verantwoordelijk voor de trottoirs en in heel wat gemeenten zijn die in slechte staat. Sommige gemeenten doen daar met de gewestelijke steun in het kader van die

dans le cadre de ces plans d'accessibilité ? Où se situent les plus gros problèmes et que faites-vous pour y remédier ?

2153 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder, au mois de janvier dernier, l'état désastreux de certaines de nos voiries et leur manque d'accessibilité pour les piétons. À l'époque, vous nous aviez apporté des réponses et annoncé que des projets étaient en cours - puisqu'ils étaient inscrits au budget 2020 - et que des appels à projets avaient été lancés.

Où en est-on dans l'implantation des réseaux structurants et des projets d'aménagement sur les voiries régionales et communales ?

Dans le cadre de la pandémie que nous traversons depuis le mois de mars, nous avons connu plusieurs étapes : confinement puis déconfinement, sans masque, avec masque, limité à certaines artères, etc. Aujourd'hui, le port du masque n'est obligatoire que sur les artères commerciales, jouxtant une école ou à haute fréquentation.

Quelles mesures avez-vous prises à l'égard des piétons pendant cette période de déconfinement ? Au début de cette période en effet, vu l'étroitesse de nos trottoirs, certains piétons se déplaçaient sur la chaussée, le long de voitures stationnées ou en mouvement, ce qui était assez dangereux.

Certaines communes ont agi pour tenter de faire respecter la distanciation sociale d'un mètre cinquante, en aménageant des sens directionnels de part et d'autre de la voirie, avec un succès relatif.

2155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Au début du confinement, nous avons commencé par prendre des mesures pour les piétons pour les raisons que vous mentionnez : sur un trottoir d'1,5 m, s'il y a une file d'attente devant la boulangerie, cela crée des conflits. Conserver la distance d'1,5 m n'était pas toujours possible. Nous avons aussi changé les feux pour que les piétons ne doivent plus appuyer sur le bouton et nous avons allongé le temps de passage là où c'était possible.

Nous avons également mis en œuvre des zones de rencontre en collaboration avec les communes. Une lettre a été envoyée à toutes les communes parce que plusieurs d'entre elles voulaient prendre des mesures, mais ne disposaient pas du matériel nécessaire. Nous avons collaboré sur des voiries locales et régionales pour un total de 100 km d'espaces partagés et de rues au ralenti, dont le but est de donner la priorité absolue au piéton. Il s'agit d'une mesure qu'on peut évaluer projet par projet, même si ce n'était pas parfait partout.

La presse parle beaucoup plus des pistes cyclables, mais ce n'est pas la seule action que nous menons. Nous investissons dans l'amélioration de la circulation des piétons, dans les transports en commun, dans l'entretien des voiries, dans le Park and Ride

toegankelijkheidsplannen wat aan, maar zijn alle gemeenten intussen aan boord? Waar liggen de grootste pijnpunten en wat doet u om die te verhelpen?

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- In januari hebben we het over de erbarmelijke staat van de Brusselse wegen gehad en de noodzaak om ze voetgangersvriendelijker te maken. U antwoordde dat er projecten zijn begroot en dat er projectoproepen werden verspreid.

Hoever staat de uitvoering van de structurerende netwerken en de inrichtingsprojecten op de gewestelijke en gemeentelijke wegen?

Tijdens de pandemie hebben we verschillende fasen gekend: lockdown, versoepeling van de maatregelen, al dan niet met mondmaskers enzovoort. Tegenwoordig is een mondmasker enkel verplicht in drukke straten, winkelstraten en in de omgeving van scholen.

Welke maatregelen hebt u voor de voetgangers genomen tijdens de afbouw van de lockdown? De trottoirs zijn vaak smal, waardoor sommige voetgangers op de rijweg stappen, wat gevaarlijk is.

Sommige gemeenten hebben ten behoeve van de sociale afstand getracht om een looprichting voor voetgangers aan te duiden aan beide kanten van de straat, met wisselend succes.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Van bij het begin van de lockdown hebben wij maatregelen voor de voetgangers genomen, aangezien het niet overal makkelijk is om 1,5 m afstand te houden. Wij hebben ook de verkeerslichten aangepast zodat voetgangers niet meer op een knop hoeven te duwen en om ze waar mogelijk meer tijd te geven om over te steken.

Voorts hebben wij woonerven ingevoerd in samenwerking met de gemeenten. Wij hebben in totaal 100 km gedeelde ruimte gecreëerd waar voetgangers absolute voorrang hebben.

De pers heeft het vaak over fietspaden, maar wij investeren ook in de verbetering van het voetgangersverkeer, het openbaar vervoer, het onderhoud van wegen en overstapparkings. We houden in ons beleid rekening met alle vervoerswijzen.

Iedereen is in de eerste plaats een voetganger. Uit het Strategisch Voetgangersplan van 2012 bleek al dat Brusselaars 32% van hun dagelijkse verplaatsingen te voet doen. Bovendien gaat 80% van de mensen te voet van en naar het openbaar vervoer (wat overeenkomt met 24% van alle verplaatsingen). Daarbij moeten

(P+R). Tous les moyens de transport sont pris en considération dans notre politique.

Chacun est d'abord et avant tout un piéton. Le plan stratégique piéton de 2012 montrait déjà que les Bruxellois effectuent 32 % de leurs déplacements à pied, de porte à porte, chaque jour. En outre, 80 % des personnes se rendent à pied dans les transports publics et en reviennent (ce qui correspond à 24 % de l'ensemble des déplacements). Nous devons ajouter à cela les centaines de milliers de navetteurs et de visiteurs qui entrent dans la ville chaque jour.

2157 (poursuivant en néerlandais)

L'amélioration de la qualité de vie, de l'environnement et de la mobilité implique de bâtir une ville à taille humaine. Cela signifie que nous devons prendre la personne comme point de départ, et non son moyen de transport.

Lorsque des voiries sont aménagées, il convient dès lors de considérer en premier lieu chaque usager comme un piéton, quel que soit son moyen de déplacement. Il en va de même pour les personnes à mobilité réduite, qui doivent constituer une priorité.

Avec le plan piéton stratégique de 2012, la Région bruxelloise entendait œuvrer à une politique approfondie et globale visant à faire de Bruxelles une ville véritablement adaptée aux piétons.

2159 (poursuivant en français)

Le plan piéton stratégique a été intégré au plan Good Move. Concrètement, la feuille de route en cours d'élaboration vise à rassembler et détailler toutes les actions spécifiquement dédiées aux piétons dans ce contexte et remplacera le plan piéton stratégique de 2012.

En vue d'une programmation des travaux pluriannuelle, un état des lieux est en cours d'élaboration. Concernant les magistrales piétonnes, il permettra de voir pour chaque tronçon l'état de réalisation par rapport aux standards attendus, si un projet est en cours ou s'il est déjà programmé et par quel acteur. Il permettra aussi d'établir s'il est nécessaire de l'inscrire dans une nouvelle programmation ou de prévoir un dispositif transitoire pour offrir dès que possible une lisibilité par magistrale piétonne dans l'attente d'un aménagement définitif.

Un audit de l'accessibilité de tous les trottoirs bruxellois a été réalisé dans le cadre du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). Cet inventaire sert de base à l'octroi de subsides aux communes pour les soutenir dans leurs efforts de

nog de vele pendelaars en bezoekers worden geteld die elke dag in de stad stappen.

(verder in het Nederlands)

Als we willen inzetten op betere levenskwaliteit, milieu en mobiliteit, moeten we een stad op mensenmaat bouwen. Dat betekent dat we de mens en niet zijn vervoermiddel als uitgangspunt nemen.

De mens moet centraal staan als er wegen worden aangelegd en daarom is het belangrijk dat we iedereen in de eerste plaats als voetganger beschouwen, ongeacht zijn verplaatsingsmiddel. Dat geldt ook voor wie minder mobiel is. De mobiliteit van minder mobiele mensen moet een prioriteit zijn.

Met het Strategisch Voetgangersplan van 2012 wilde het Brussels Gewest werk maken van een doorgedreven en omvattend beleid om de stad echt voetgangersvriendelijk te maken. De focus lag op de bevordering van stappen voor dagelijkse verplaatsingen en in die visie moest de voetganger ruimte krijgen.

Het plan leverde een aantal tools op in verband met verkeer en mobiliteit, ruimtelijke ordening, stedenbouw, normen en organisatie, imago en promotie.

(verder in het Frans)

Het Strategisch Voetgangersplan van 2012 werd in het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan Good Move geïntegreerd.

Om een meerjarenplanning te kunnen opstellen, is er momenteel een inventaris aan de gang. Voor elk deel van de hoofdvoetgangerswegen wordt nagegaan of de realisatie aan de normen voldoet, of er een project aan de gang of geprogrammeerd is, of het project in een nieuwe programmatie moet worden opgenomen en of er tijdelijke maatregelen nodig zijn.

De toegankelijkheid van alle Brusselse trottoirs wordt doorgelicht in het kader van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE). Op basis van dat overzicht worden de subsidies aan de gemeenten toegekend voor het aanpassen van de openbare ruimte en de omgeving van de bovengrondse haltes. Alle wegbeheerders wordt aangeraden om de PAVE te raadplegen om een einde te maken aan niet-conforme inrichtingen.

mise en conformité de l'espace public. Il sert aussi à la mise aux normes des abords des arrêts de surface, comme le prévoient le plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de la STIB et la fiche action B.1 du plan Good Move.

De façon plus générale, tous les gestionnaires de voirie sont invités à consulter l'audit du PAVE lors de réaménagements afin de gommer, chaque fois que c'est possible, les non-conformités en matière d'accessibilité.

Pour les trottoirs les plus dégradés, répertoriés comme tels fin 2019 et pour lesquels aucun projet d'aménagement n'a été identifié, nous avons organisé selon les besoins des entretiens et des rénovations complètes - chaussée de Vleurgat, chaussée de Wavre ou boulevard de Smet de Naeyer, par exemple.

Pour ceux où un projet a été identifié à court terme, nous avons organisé des interventions ponctuelles de sécurisation dans l'attente du démarrage du projet.

Nous avons également réalisé un inventaire des magistrales piétonnes et des tronçons de niveau Plus sur lesquelles ont été identifiés les tronçons nécessitant une rénovation complète, ainsi que les axes pour lesquels aucun aménagement n'est prévu à court ou moyen terme. Nous avons réalisé un calendrier des travaux pour les deux ans à venir.

2161 Concernant l'évolution du recours à la marche comme mode de déplacement à l'occasion de la rentrée de septembre et des semaines suivantes, Bruxelles Mobilité ne dispose malheureusement pas de dispositifs de comptage des piétons actifs en Région de Bruxelles Capitale. Les piétons ne sont pas aussi faciles à compter que les véhicules à roues (voitures et vélos), qui peuvent être comptés automatiquement.

2163 *(poursuivant en néerlandais)*

Certains feux de signalisation étant gérés via une centrale, nous avons pu réagir très rapidement au début du confinement en y allongeant le temps de passage pour les usagers actifs.

2165 *(poursuivant en français)*

Certains carrefours gérés par la Région bénéficient déjà de phases sans conflit pour les traversées cyclistes et ou piétonnes. Je pense par exemple aux carrefours du boulevard Général Jacques et du boulevard du Triomphe, de la chaussée de Louvain et de la rue Verbist, ou encore de l'avenue de Visé et de l'avenue du Bois de la Cambre.

Par ailleurs, le principe STOP est appliqué à la programmation des feux et n'engendre pas la priorité absolue du piéton. En revanche, une série de mesures sont prises afin que les carrefours à feu soient le plus confortable possible pour les piétons et cyclistes, la télécommande des feux par les transports en

Voor de trottoirs die eind 2019 in de slechtste staat waren en waarvoor geen aanpassingsproject bestond, hebben wij onderhouds- of renovatiewerken uitgevoerd. Op andere wegen waarvoor een project op korte termijn bestond, hebben wij tijdelijke beveiligingswerken uitgevoerd in afwachting van de aanvang van de werken.

Wij hebben een overzicht opgesteld van de stukken van de hoofdvoetgangerswegen en het PLUS-net die volledig moeten worden gerenoveerd, alsook van de wegen waarvoor geen project op korte of middellange termijn is gepland. Op basis daarvan hebben wij een uitvoeringsplanning voor de komende twee jaar opgesteld.

Het is niet makkelijk om na te gaan of mensen zich vaker te voet verplaatsen sinds september. Brussel Mobiliteit heeft geen systeem om voetgangersverplaatsingen te tellen. In tegenstelling tot fietsers en auto's kunnen voetgangers immers niet automatisch worden geteld.

(verder in het Nederlands)

Een aantal verkeerslichten wordt door een centrale beheerd. Daardoor konden wij in het begin van de lockdown heel snel reageren en de lichten langer op groen laten staan voor actieve weggebruikers. Wij hebben die aanpassing doorgevoerd waar dat mogelijk was.

(verder in het Frans)

Sommige verkeerslichten zijn al zo afgesteld dat fietsers en voetgangers ongehinderd kunnen oversteken. Dat is bijvoorbeeld het geval aan de kruispunten van de Generaal Jacqueslaan met de Triomflaan, de Leuvensesteenweg met de Verbiststraat en de Visélaan met de Ter Kamerenboslaan.

Het STOP-principe dat wordt toegepast bij de programmering van de lichten leidt niet tot absolute voorrang voor voetgangers. Er zijn evenwel een reeks maatregelen genomen om de verkeerslichten zo comfortabel mogelijk te maken voor voetgangers en fietsers. Zo is de minimale oversteeftijd berekend

commun de la STIB étant installée sur la moitié des carrefours régionaux.

Voici quelques exemples de mesures prises pour les piétons et cyclistes :

- la durée minimale du feu correspond à la vitesse de 1 m/s, soit 3,6 km/h ;

- le feu vert est avancé ou, dans le pire des cas, simultané pour éviter que des véhicules commencent leurs manœuvres alors que des piétons sont encore au feu rouge ;

- le temps d'attente et la durée du feu rouge sont raisonnables ;

- la limitation au maximum des feux rouges inutiles ;

- la plus grande cohérence possible au niveau des signaux pour les usagers, etc.

Une commune est effectivement maître de la gestion d'un trottoir communal et la Région d'un trottoir régional. Par "gestion d'un trottoir", il faut entendre la responsabilité de son entretien, mais aussi les réparations, rénovations ou améliorations dans le cadre d'un changement d'infrastructures. Dans le cadre de son pouvoir de police et par règlement communal, une commune peut imposer aux riverains certaines obligations passives. Je pense par exemple à l'obligation d'accepter le placement d'installations qu'une autorité communale juge utiles, telles que des ancrages pour éclairage public ou des plaques reprenant les noms des rues.

Certaines prestations sont par ailleurs positives, comme l'obligation de balayage ou de déneigement d'une portion de voirie dont les communes sont propriétaires. En revanche, l'amélioration ou la rénovation d'un trottoir n'est pas à charge de son propriétaire. Ce n'est évidemment pas aux riverains de payer, mais bien aux communes ou à la Région, selon que le trottoir est communal ou régional.

²¹⁶⁷ (poursuivant en néerlandais)

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité examine en effet la possibilité de supprimer certains feux de signalisation. S'il est difficile d'encore gagner en efficacité sur les voiries régionales, certaines voiries communales moins larges pourraient voir leurs feux de signalisation supprimés à condition qu'un plan de circulation y soit associé.

op basis van een snelheid van 1 m/s, werd de wachttijd voor voetgangers bij rood licht beperkt enzovoort.

De gemeenten zijn inderdaad bevoegd voor het beheer van trottoirs op gemeentewegen. Hetzelfde geldt voor het Brussels Gewest in het geval van gewestwegen. Het beheer van de trottoirs omvat niet alleen onderhoud, maar ook herstellingen, renovaties of aanpassingen. Gemeenten kunnen bewoners een aantal passieve verplichtingen opleggen, zoals de verplichting om de plaatsing te aanvaarden van installaties die de gemeente nuttig acht, zoals openbare verlichtingspalen of straatnaamborden, of nog de verplichting om sneeuw te ruimen. De renovatie van een trottoir is evenwel geen financiële verantwoordelijkheid van de bewoners, maar van het gewest of de gemeente.

(verder in het Nederlands)

De heer Verstraete vraagt of we de verkeerslichten op bepaalde plaatsen niet kunnen schrappen. Brussel Mobiliteit overweegt die mogelijkheid. Op een aantal gewestwegen zijn er al verkeerslichten verwijderd, bijvoorbeeld aan de Anderlechtsepoort, maar over het algemeen zijn gewestwegen heel brede wegen met veel autoverkeer. Het is moeilijk om daar nog veel efficiëntiewinst uit te halen.

Wel zijn er kleinere gemeentewegen waar de verkeerslichten kunnen worden afgeschaft als daar een verkeersplan aan wordt gekoppeld. Brussel Mobiliteit ziet bijvoorbeeld nog mogelijkheden in de Vijfhoek, maar die moeten verder worden bekeken op het ogenblik dat Good Move wordt uitgewerkt.

2169 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Les débats ont montré que nous étions tous sensibles à la problématique des piétons. La marche constitue la mobilité de base des Bruxellois et des navetteurs. Même si les discussions et la presse se focalisent sur les automobiles et les cyclistes, nous comptons sur vous pour ne pas oublier lesdits piétons.

2171 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Notre politique accorde donc la priorité aux piétons, s'inscrivant ainsi parfaitement dans le cadre du principe STOP.*

Si j'ai bien compris, le plan piéton sera remplacé par une sorte de guide pour la politique piétonne. En quoi consiste ce document et quand sera-t-il prêt ?

2173 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Il faut savoir que la presse suit également les communiqués que vous faites au quotidien. Si vous communiquez beaucoup sur un autre sujet et moins sur la politique piétonne, cela donne l'impression que vous menez peu d'actions en faveur des piétons.

Nous sommes tous piétons et je souhaiterais que la politique que vous menez s'accroisse de plus en plus à l'égard de la majorité de la population, qui est composée de piétons.

2175 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous assure que nous nous efforçons de promouvoir également notre politique axée sur les piétons, et nous avons longuement communiqué sur cet aspect durant le confinement.

2177 (poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, le but est bien de reprendre le plan piéton dans la feuille de route. Les principes majeurs du plan piéton ont été traduits en un certain nombre de mesures, mais nous voulons maintenant examiner comment et quand tout cela sera mis en musique.

Nous actualisons le plan piéton stratégique par le biais d'actions spécifiques, afin d'évaluer la progression de l'aménagement des magistrales piétonnes.

- *L'incident est clos.*

2181 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTENDAELE**

2181 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,**

Ik had het net over de Anderlechtsepoort. Daar zijn natuurlijk niet alle verkeerslichten geschrapt, enkel het verkeerslicht aan de afslag is niet meer in gebruik.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De pers heeft vooral aandacht voor automobilisten en fietsers. Wij rekenen op u om voetgangers niet te vergeten, want stappen is nog altijd de belangrijkste verplaatsingswijze voor Brusselaars en pendelaars.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mevrouw de minister, het stelt mij gerust dat voetgangers prioriteit krijgen in uw beleid. Dat is volledig in lijn met het STOP-principe. Ik verwijs naar de aanpassingen van kruispunten, verkeerslichten enzovoort.

Heb ik goed begrepen dat het Voetgangersplan zal worden vervangen door een soort wegwijzer voor het voetgangersbeleid? Wat houdt dat document precies in? Wanneer zal het klaar zijn?

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *De pers volgt uw dagelijkse berichten. Als u veel over een ander onderwerp communiceert en minder over het voetgangersbeleid, geeft dat de indruk dat u niet veel voor voetgangers doet.*

Wij zijn allemaal voetgangers. Uw beleid zou nog meer toegespitst moeten zijn op voetgangers, die de meerderheid van de bevolking uitmaken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Tijdens de lockdown hebben we ook veel over voetgangersmaatregelen gecommuniceerd.*

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, het is inderdaad de bedoeling om het Voetgangersplan in het stappenplan op te nemen. De belangrijkste principes van het Voetgangersplan zijn in een aantal maatregelen omgezet, maar nu willen we veel concreter bekijken hoe en wanneer alles in zijn werk zal gaan.

Er zijn specifieke acties waarmee we het Strategisch Voetgangersplan updaten, zodat we kunnen nagaan hoe de aanleg van voetgangersboulevards opschiet, rekening houdend met de standaarden van Good Move enzovoort.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

2181 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,

2181 concernant "la gestion du patrimoine arboré".

2183 M. Julien Uyttendaele (PS).- En commission de la mobilité du 7 juillet dernier, vous m'aviez répondu que "par l'intermédiaire d'un cocontractant désigné par marché public, Bruxelles Mobilité élaborait depuis trois ans une application web allant plus loin qu'une simple visualisation des données existantes depuis un ordinateur de bureau". Il s'agit visiblement d'un projet de longue haleine.

Quelle est la durée prévue initialement pour le développement de ce projet ? Le cahier des charges de l'application est-il disponible et consultable ? Quel est le budget alloué ?

Ensuite, vous déclariez, au sujet de l'étude comparative et du budget, qu'"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."

Quelle a été la durée de ce projet ? Combien de personnes ont-elles été affectées ? Combien ont travaillé sur cet avant-projet ?

En quoi consiste le changement de personnel ayant abouti à l'abandon d'un projet d'une telle ampleur ? S'agit-il d'une réorganisation ou d'une restructuration complète d'un service, ou du départ d'une ou de plusieurs personnes-clés du projet ? Dans le cas de la deuxième hypothèse, un transfert de connaissances n'a-t-il pas eu lieu ?

Je note que vous examinez les possibilités de réactiver ce projet et je m'en réjouis, d'autant plus que cela repose sans doute sur l'examen d'éléments probants. Confirmez-vous l'existence de synthèses, de documents de travail ou de comptes rendus de réunions permettant de déterminer l'état d'avancement du projet avant sa mise en sommeil et sa réactivation éventuelle ?

Ensuite, "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."

Une mutualisation plus large est-elle envisagée et d'autres services se sont-ils joints à cette demande ? Je pense à urban.brussels, dont l'un des projets, BruCiel, permet de voir de manière assez précise l'évolution de l'urbanisation de Bruxelles, mais aussi sa végétalisation.

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

betreffende "het beheer van het bomenerfgoed".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- In de commissie voor de Mobiliteit van 7 juli 2020 antwoordde u dat Brussel Mobiliteit al drie jaar lang samen met een opdrachtnemer, die is aangeduid na een openbare aanbesteding, een webapplicatie uitwerkt die verder gaat dan een visualisering van de gegevens. Het gaat blijkbaar om een werk van lange adem.

Wanneer zal de webapplicatie klaar zijn? Kan het bestek worden geraadpleegd? Welk budget is daarvoor uitgetrokken?

Voorts verklaarde u dat Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de gemeenten met de hulp van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) een voorontwerp hadden opgesteld om de gegevens over de bomen te bundelen. Dat ontwerp werd echter niet afgewerkt wegens een personeelwissel bij de IT-dienst van Leefmilieu Brussel.

Hoelang heeft het project geduurd? Hoeveel mensen werden daarvoor ingezet? Wat was het personeelsprobleem? Werd de dienst geherstructureerd of zijn een of meer sleutelpersonen van het project vertrokken? Heeft er in dat laatste geval geen kennisoverdracht plaatsgehad?

Daarnaast heeft Leefmilieu Brussel een samenwerking opgezet met Brussel Mobiliteit om infrarood- en lidarluchtfoto's aan te kopen bij de aankoopcentrale van het CIBG, waardoor de kosten voor teledetectie aanzienlijk zullen verminderen.

Wordt er een nog grotere mutualisering overwogen? Hebben nog andere diensten belangstelling? Ik denk aan het project BruLucht van urban.brussels, waarmee de evolutie van de verstedelijking maar ook van de vergroening van Brussel gevolgd kan worden. Dat is evenwel niet het enige project waarvoor gegevens kunnen worden gedeeld.

Ce n'est pas le seul projet avec lequel certaines données pourraient être partagées. En matière de mutualisation, les choses devraient être facilitées par le fait de solliciter le même prestataire. Une série de projets de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Environnement et du CIRB visent en effet des objectifs similaires à la cartographie et au recensement des arbres de la Région.

2185 Dans le cadre du marché triennuel 2017-2019 comprenant trois vols et la mise à jour de la carte UrbIS, les livrables comprenaient les bâtiments et ouvrages d'art 2D et 3D, les rails de tram, mais également les arbres. Concernant l'acquisition récurrente de photographies aériennes infrarouges et de type lidar en passant par la centrale d'achat du CIRB, il s'agit certainement du nouveau plan pluriannuel se rapportant aux années 2020 à 2023. Le marché porte effectivement sur des prises de vues aériennes verticales en vraies couleurs ainsi qu'un canal supplémentaire dans le proche infrarouge à grande échelle et, d'autre part, une couverture par lidar aérien en 2020 ou 2021, en fonction des moyens disponibles.

Les opérations sont réparties dans deux tranches conditionnelles et une tranche ferme. Cette dernière comprend également la confection et la fourniture d'orthophotoplans RVB (rouge, vert, bleu, RGB) à partir des images verticales ainsi que la correction et la mise à jour d'une série d'entités cartographiques vectorielles 2D et 3D contenues dans UrbIS, entre autres, la mise à jour des arbres en voirie (entité vectorielle).

La consultation d'UrbIS ne permet toutefois pas de retrouver les couches de données relatives aux arbres, ni dans les services de Brussels Mobility Services, ni dans ceux des Brussels Environment Services. Plus qu'une mise à jour, il s'agirait donc d'une création.

Lors de la commission de la mobilité du 07 juillet 2020, vous m'aviez rappelé qu'il faudrait plus de personnel de terrain pour effectuer une mise à jour constante de la base de données phytosanitaires et des arbres morts ou abattus. Le suivi phytosanitaire des arbres des parcs est décidément très mobilisateur. En effet, le site de Bruxelles Environnement indique qu'une équipe très importante est chargée du recensement et de la description des principales caractéristiques des arbres localisés.

Quelle est la proportion d'arbres cartographiés au fil des ans par les différents sous-traitants ? Si l'outil n'est pas encore disponible, comment l'équipe de la division espaces verts a-t-elle pu cartographier 36.600 arbres ?

2187 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Le patrimoine arboré est un sujet qui est cher à notre groupe. Il avait d'ailleurs fait l'objet d'interventions de notre prédécesseur au sein de cette commission, M. Arnaud Pinxteren. Une de ses interventions avait mis en avant l'importance du patrimoine arboré de notre Région, tant du point de vue paysager que de ses impacts écologiques positifs, plus que jamais d'actualité, à savoir :

De opdracht 2017-2019 had betrekking op de actualisering van de UrbISkaart voor de gebouwen, de kunstwerken, de tramrails, maar ook de bomen. De aankoop van luchtfoto's bij de aankoopcentrale van het CIBG maakt deel uit van het meerjarenplan 2020-2023. De opdracht omvat de levering van luchtfoto's in kleur op basis van verticale beelden alsook de bewerking van een reeks 2D- en 3D-beelden in UrbIS, zoals de bomen aan de weg. Het is evenwel onmogelijk om de gegevens over de bomen in UrbIS terug te vinden. Het gaat dus niet zozeer om een actualisering, maar om een nieuwe webcreatie.

Tijdens de commissievergadering van 7 juli merkte u op dat er meer personeel nodig is voor een permanente bijwerking van de fyto-sanitaire gegevens en van de dode of gekapte bomen. De fyto-sanitaire monitoring van de bomen in de parken is blijkbaar een arbeidsintensieve activiteit. Volgens de website van Leefmilieu Brussel is een groot team belast met de inventarisering en de beschrijving van de belangrijkste kenmerken van de bomen.

Hoeveel percent van de bomen is er in de loop der jaren in kaart gebracht? Hoe heeft de afdeling Groene Ruimten 36.600 bomen in kaart kunnen brengen, terwijl het instrument nog niet beschikbaar was?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De bomen in ons gewest liggen mijn fractie na aan het hart. Een van onze voormalige parlementsleden, de heer Pinxteren, had het belang van het bomenpatrimonium van ons gewest al onderstreept, zowel voor het landschap als wat de positieve ecologische effecten betreft, die meer dan ooit actueel zijn, namelijk:*

- la gestion de l'eau et la prévention des inondations, car les arbres consomment de 10 à 200 litres d'eau par jour et les fosses d'arbres permettent l'infiltration de l'eau. Ce sont donc des éléments essentiels de la gestion intégrée des eaux de pluie ;

- la lutte contre la pollution atmosphérique, car les arbustes filtrent l'air des polluants qui s'y trouvent ;

- la réduction des températures ;

- la lutte contre les îlots de chaleur ;

- la protection de la biodiversité, car les arbres sont des supports à la nidification, au nourrissage et à la floraison qui serviront aux pollinisateurs et aux différents insectes qui consomment le nectar et le pollen.

Il est donc très important que les connaissances de notre patrimoine arboré soient optimales et à jour, car c'est la base pour le protéger et l'entretenir. Malheureusement, une base de données n'est pas toujours suffisante pour protéger les arbres, comme nous le constatons malheureusement avenue Delleur.

Effectivement, la fragmentation des compétences entre Bruxelles Mobilité, qui gère les plantations en voiries, sur les places et les espaces publics, Bruxelles Environnement, qui gère les espaces verts, et les pouvoirs locaux, responsables des parcs et voiries communaux, complique la coordination et la préservation de ce patrimoine.

Je me joins donc à la question de mon collègue. Quels sont les efforts en cours pour mutualiser les données sur le patrimoine arboré de notre Région et les rendre accessibles, non seulement au public, mais surtout aux gestionnaires ?

2189 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je me réjouis de l'intérêt croissant pour les arbres en ville.*

Malgré les multiples avantages qu'ils présentent, Bruxelles en compte trop peu. Il est cependant difficile d'estimer leur nombre, d'où la nécessité d'une coordination, comme le soulignait M. Uyttendaele. Connaissez-vous le nombre d'arbres à Bruxelles ? Combien d'arbres pensez-vous pouvoir planter les prochaines années grâce aux projets qui sont sur les rails ?

Par ailleurs, l'abattage d'arbres sans autorisation par des citoyens ou même des entreprises publiques telles qu'Infrabel constitue un problème.

Je me fais également du souci concernant l'adaptation du règlement régional d'urbanisme (RRU). En effet, l'augmentation de la largeur minimale obligatoire des passages pour piétons risque d'entraîner l'abattage de nombreux arbres. Comment pouvons-nous remédier à cette situation ?

- het waterbeheer en de overstromingspreventie, aangezien bomen 10 tot 200 liter water per dag verbruiken en waterinfiltratie mogelijk maken. Dit zijn essentiële elementen van een geïntegreerd regenwaterbeheer;

- het bestrijden van luchtvervuiling, omdat struiken de lucht filteren uit vervuilende stoffen in de atmosfeer;

- de temperatuurverlaging;

- het bestrijden van hitte-eilanden;

- de bescherming van de biodiversiteit, want bomen bieden ruimte voor nesten en voedsel. Tijdens de bloei zijn ze een bron van nectar en stuifmeel voor bestuivers en andere insecten.

Om de bomen te kunnen beschermen is het van groot belang dat onze kennis van de bomen in het gewest optimaal is. Helaas volstaat een database daarvoor niet altijd, zoals we zien in de Delleurlaan.

De versnippering van de bevoegdheden tussen Brussel Mobiliteit, dat de aanleg van wegen, pleinen en openbare ruimten beheert, Leefmilieu Brussel, dat de groene ruimten beheert, en de lokale overheden, die verantwoordelijk zijn voor de parken en de gemeentelijke wegen, bemoeilijkt de coördinatie en het behoud van dit erfgoed.

Welke inspanningen worden er geleverd om de gegevens over de bomen in het gewest te bundelen en toegankelijk te maken, niet alleen voor het publiek, maar vooral voor de beheerders?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het verheugt me dat de interesse voor bomen in de stad toeneemt. Bomen bieden dan ook heel wat voordelen op het vlak van waterhuishouding, temperatuurregeling, luchtzuivering, CO2-opslag, biodiversiteit enzovoort. Ook de belevingskwaliteit van een straat en een buurt gaat erop vooruit als er bomen staan.

Er staan in Brussel te weinig bomen en er wordt voortdurend strijd geleverd om de ruimte. Er wordt vaak met cijfers gegoocheld. Het is moeilijk in te schatten wat de situatie was en hoe die zal evolueren. Zoals de heer Uyttendaele opmerkte, is coördinatie inderdaad noodzakelijk. Mevrouw Van den Brandt, hebt u zicht op het aantal bomen in Brussel? Hoeveel bomen denkt u de volgende jaren te kunnen planten dankzij de projecten die in de steigers staan?

Voorts vormt het vellen van bomen zonder kapvergunning een probleem. Burgers en zelfs overheidsbedrijven als Infrabel deinzen er niet voor terug om zonder vergunning tientallen of zelfs honderden bomen te vellen.

Ik maak me ook zorgen over de aanpassing van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). De

2191 *En outre, les arbres adultes abattus sont souvent remplacés par de jeunes exemplaires, ce qui engendre une différence de volume. Or, lors des comptages, seul le nombre d'arbres est pris en considération. Est-il envisageable de tenir compte également du volume ou de l'âge d'un arbre ?*

2193 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je déplore que, ces dernières années, de nombreuses places ne comptant pratiquement pas d'arbres aient été aménagées. Il est en effet important de prévoir suffisamment d'ombre dans une ville, afin que l'été y soit agréable. Certes, le sous-sol ne facilite pas toujours la plantation d'arbres. Toutefois, compte tenu du réchauffement climatique, il faut absolument essayer, lors du réaménagement de l'espace public, d'accorder plus d'attention à l'ombre et aux arbres.*

Mme la ministre, je m'étonne que vous ayez répondu à cette question. Celle-ci relève-t-elle des travaux publics ? Quelle est votre responsabilité dans cette matière ? Quelle politique mènerez-vous ? Prévoirez-vous suffisamment de végétation et d'ombre pour lutter contre le réchauffement de la ville ?

2197 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Les arbres nous tiennent à cœur. Face à leur abattage en trop grand nombre, les Bruxellois font de la résistance. Il est dès lors très important d'associer la population à cette discussion.*

Si le personnel est insuffisant pour mettre à jour les données phytosanitaires relatives à la présence et à l'abattage des arbres, j'en appelle à une collaboration avec la population.

Outre les avantages sur le plan de la rapidité et de l'efficacité, l'implication des citoyens engendre également une externalité positive : ceux-ci agiront de manière plus responsable et prendront conscience de l'importance de la végétalisation et de la déminéralisation.

Comment impliquerez-vous la population ?

verplichte minimumbreedte van doorgangen voor voetgangers neemt toe van 1,5 naar 2 meter. Daarmee riskeren we alle bomen die op 1,5 m staan te moeten omhakken. Bent u zich daarvan bewust? Hoe kunnen we vermijden dat die bomen moeten verdwijnen?

Een ander fenomeen is dat er vaak volgroeide bomen worden gekapt en vervangen door jongere exemplaren. Dat is natuurlijk niet hetzelfde. Alle bomen zijn welkom, maar het volume moet ook gelijk blijven. Bij metingen wordt stevast het aantal bomen geteld. Onderzoekt Brussel Mobiliteit ook hoe het volume of het aantal levensjaren van een boom in rekening kan worden gebracht, of is dat te ingewikkeld?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit mij aan bij de vragen van de vorige sprekers over het belang van planten en bomen in de openbare ruimte. Ik heb minister Maron daar al eerder vragen over gesteld.

De voorbije jaren zijn er heel wat pleinen aangelegd waar amper bomen staan. Het is nochtans belangrijk om in een stad voldoende schaduw te creëren, zodat mensen ook in de zomer aangenaam buiten kunnen vertoeven. Dat is dus een foute keuze geweest. Ik weet dat het wegens de ondergrond niet altijd gemakkelijk is om bomen te planten, maar we moeten absoluut proberen om bij de herinrichting van de openbare ruimte meer aandacht te besteden aan schaduw en bomen. Door de opwarming van de aarde worden steden echte hitte-eilanden. Bomen zijn dan nodig om voor verkoeling te zorgen.

Mevrouw de minister, ik was enigszins verrast dat u antwoord gaf op deze vraag. Valt deze materie onder uw bevoegdheid inzake Openbare Werken? Wat is precies uw verantwoordelijkheid in deze zaak? Welk beleid zult u voeren? Zult u bij de heraanleg van straten in voldoende groen en schaduw voorzien om de opwarming van de stad tegen te gaan?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Collega's Parmentier, Uyttendaele en Verstraete hebben al een heleboel zaken aangekaart die ik ook wilde vermelden.

Bomen liggen ons na aan het hart. Een overzicht van alle bomen is een goede zaak, maar er verdwijnen nog steeds te veel bomen, wat op weerstand stuit bij de Brusselaars. Ik vind het heel belangrijk dat we de bevolking bij deze kwestie betrekken. Wereldwijd zien we burgerwetenschapsprojecten ontstaan. In België was er het succesvolle project Curieuzeneuzen, dat onderzoek deed naar de luchtkwaliteit.

Als er meer personeel nodig is om de fytosanitaire gegevens over bomen en gevelde bomen te updaten, wil ik een oproep doen tot samenwerking met de bevolking. Met de lokale input van de Brusselaars kunnen we sneller werken en oplossingen meer diepgang geven met lokale informatie.

De bevolking betrekken levert ook een positieve externaliteit op. Mensen voelen zich betrokken omdat ze bij de zaak worden betrokken. Daardoor zullen ze zich verantwoordelijker gedragen

2199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Cette réponse a été concertée avec le ministre Maron, qui est compétent pour les parcs régionaux.*

Les deux questions abordées doivent être traitées séparément : d'une part, le diagnostic phytosanitaire des arbres dans le cadre de leur gestion, qui exige une base de données ; d'autre part, le survol de la Région et la prise de photos aériennes à des fins diverses, dont le contrôle général de la végétation.

Pour ce qui est du suivi phytosanitaire des arbres, chaque gestionnaire public gère son propre patrimoine.

2201 (poursuivant en français)

Au niveau des espaces verts régionaux, Bruxelles Environnement a pour l'instant réalisé des inventaires phytosanitaires dans 47 parcs, les plus boisés et étendus des 107 sites gérés par la Région, ce qui correspond à 88 % des surfaces arborées sous sa gestion.

Ces inventaires - établis par un bureau d'études spécialisé - comprennent, pour chaque arbre, des données géographiques, dendrométriques et sanitaires via un diagnostic visuel, ainsi qu'une analyse de risques et, le cas échéant, des recommandations de gestion ou de traitement. Les différents fichiers produits seront prochainement fusionnés par Bruxelles Environnement dans une base de données unique, qui reprendra systématiquement les données spatiales et permettra ainsi de générer une carte du patrimoine inventorié à l'échelle régionale.

En parallèle, un outil de consultation et de modification des informations par les gestionnaires et leurs sous-traitants sera mis sur pied au départ de Geodata, le portail cartographique de Bruxelles Environnement, qui reprend de nombreuses cartes thématiques. La carte permettra de consulter et de mettre à jour les données de chaque arbre, voire d'encoder directement de nouveaux sujets. L'objectif sous-jacent, outre la facilité d'usage, est surtout d'avoir une gestion propriétaire de toutes les données, d'abord à l'échelle de Bruxelles Environnement, avant

en zich bewust worden van het belang van vergroening en ontharding. Dat is goed voor het samenleven en het welzijn.

Ik sluit me aan bij de vragen van de collega's en wil graag nog weten hoe u de bevolking bij dit thema wilt betrekken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik heb over dit antwoord uiteraard overlegd met minister Maron, die ook voor een gedeelte bevoegd is. Brussel Mobiliteit beheert de gewestwegen en de gemeenten de gemeentewegen, maar de gewestelijke parken vallen onder de bevoegdheid van minister Maron.

Bij projecten van heraanleg streven wij uiteraard naar vergroening en ontharding en willen we de vele zaken die de natuur de stad bijbrengt, en die u hebt opgesomd, nog versterken.

Er zijn twee kwesties die afzonderlijk worden beheerd:

- de fytosanitaire diagnose van bomen als onderdeel van hun beheer, waarvoor een gegevensbank over de bomen vereist is;

- het overvliegen van het gewest om luchtfoto's te verkrijgen die verschillende doelen dienen, onder meer de algemene monitoring van de vegetatie.

Om te beginnen is er dus de fytosanitaire monitoring van bomen. Dat betekent het volgen van de gezondheidstoestand van de bomen. Elke openbare manager beheert op dat vlak zijn eigen patrimonium.

(verder in het Frans)

Wat de gewestelijke groene ruimten betreft, heeft Leefmilieu Brussel tot nu toe fytosanitaire inventarisaties uitgevoerd in 47 parken. Het ging om de meest beboste en meest uitgebreide van de 107 sites die door het gewest worden beheerd.

Deze inventarissen - opgesteld door een gespecialiseerd adviesbureau - bevatten voor elke boom geografische, dendrometrische en gezondheidsgegevens via een visuele diagnose, alsook een risicoanalyse en indien nodig aanbevelingen voor beheer of behandeling. De geproduceerde bestanden zullen door Leefmilieu Brussel worden samengevoegd tot één enkele gegevensbank, die systematisch ruimtelijke gegevens zal bevatten en het zo mogelijk zal maken om een kaart van het geïnventariseerde erfgoed op gewestelijke schaal te genereren.

Tegelijkertijd zal een tool voor de raadpleging en wijziging van de informatie door de beheerders en hun onderaannemers worden opgezet vanuit Geodata, het cartografische portaal van Leefmilieu Brussel, dat thematische kaarten bevat. Op de kaart kunnen de gegevens van elke boom worden geraadpleegd en bijgewerkt. Er kunnen ook nieuwe bomen worden ingegeven. De onderliggende doelstelling is, naast de gebruiksvriendelijkheid, vooral een eigen beheer van alle gegevens, aanvankelijk voor

de l'étendre progressivement - dans la mesure du possible - aux autres gestionnaires publics.

A contrario, Bruxelles Mobilité gère ses inventaires phytosanitaires via une base de données et des outils externalisés. En effet, l'élaboration de cette application a été entreprise dans le cadre d'un marché public d'expertise des arbres et des voiries, passé pour une durée de quatre ans et qui arrivera à expiration le 31 décembre 2020.

La mission initiale décrite dans le cahier des charges de 2015 ne consistait initialement qu'en la mise à disposition sous format informatique des données d'expertise. Ce cahier des charges est bien sûr consultable. Néanmoins, pour remplir ses missions d'expertise sur le terrain, le bureau d'études avait élaboré sur fonds propres une application web pour géolocaliser, encoder et joindre les photos de ses observations sur les arbres.

²²⁰³ Cette application a encore évolué depuis juillet 2020. Elle permet aux différents intervenants disposant d'un accès protégé d'encoder toute intervention en temps réel, qu'il s'agisse d'une expertise, des dégâts d'accident ou de la taille des arbres. Cette application a permis au prestataire de services de gagner du temps dans l'exécution du marché. Elle répondait par ailleurs à la demande de Bruxelles Mobilité.

Bruxelles Mobilité est entièrement propriétaire de ces données. Le seul bémol réside dans le fait que l'hébergement de l'application reste chez le prestataire de services spécialisé. Son élaboration a coûté un peu plus de 37.000 euros, TVA incluse.

Même si les deux administrations passent par le même prestataire pour le suivi phytosanitaire, les méthodologies et les outils sont différents et ne permettent pas encore de mutualiser les marchés. Cela serait pourtant souhaitable à terme, je vous l'accorde.

Si le travail de Bruxelles Environnement est concluant, Bruxelles Mobilité pourrait donc rejoindre le système dans une seconde phase de développement, en vue de constituer une base de données régionale. Dans une troisième phase, cette base de données pourrait s'étendre aux gestionnaires communaux.

Le survol de la Région bruxelloise pour la prise de photos aériennes est un tout autre projet, même s'il associe en partie les mêmes acteurs. Ce projet d'acquisition de données est piloté par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), qui mutualise les ressources et centralise les demandes spécifiques des autres administrations régionales, par souci d'économie et de compatibilité des données produites à l'échelle d'un même territoire. Les données urbanistiques sont généralement issues d'un survol en hiver, lorsque les arbres n'ont pas de feuilles, ce qui permet d'identifier au mieux les infrastructures et le bâti.

Bruxelles Environnement a donc ajouté aux clauses techniques générales du CIRB des clauses plus spécifiques pour permettre le suivi de la végétation, par l'ajout d'un survol en période estivale. Cette mesure vient remplacer les demandes antérieures

Leefmilieu Brussel maar daarna ook voor andere openbare beheerders.

Omgekeerd, beheert Brussels Mobiliteit fyto-sanitaire inventarissen via een databank en externe tools. De ontwikkeling van deze toepassing werd uitgevoerd in het kader van een openbare aanbesteding voor de expertise van bomen en wegen, die voor een periode van vier jaar werd gegund en die op 31 december 2020 afloopt.

De eerste opdracht die in het bestek voor 2015 werd beschreven, bestond in eerste instantie enkel uit het ter beschikking stellen van raadpleegbare expertisegegevens. Om zijn expertiseopdrachten op het terrein uit te voeren, had het adviesbureau echter met eigen middelen een webapplicatie ontwikkeld om zijn waarnemingen op bomen te geolocaliseren, te coderen en er foto's aan toe te voegen.

Deze applicatie is sinds juli 2020 verder ontwikkeld. Elke interventie kan nu in real time worden ingevoerd, of het nu gaat om een expertise, ongevalsschade of het snoeien van bomen.

Brussel Mobiliteit is eigenaar van deze gegevens. Het enige nadeel is dat de applicatie gehost blijft bij de gespecialiseerde dienstverlener. De ontwikkeling ervan kostte iets meer dan 37.000 euro, inclusief btw.

Ook al maken beide administraties gebruik van dezelfde dienstverlener voor de fyto-sanitaire controle, toch zijn de methodes en middelen verschillend en kunnen de gegevens nog niet worden gebundeld. Dat zou op de lange termijn wel wenselijk zijn.

Als het werk van Leefmilieu Brussel op dit vlak overtuigend is, zou Brussel Mobiliteit zich in een tweede ontwikkelingsfase bij het systeem kunnen aansluiten, met het oog op het opzetten van een gewestelijke databank. In een derde fase zou deze databank kunnen worden uitgebreid met de gemeenten.

Het overvliegen van het Brussels Gewest om luchtfoto's te maken is een heel ander project, ook al zijn er enkele van dezelfde actoren bij betrokken. Dit gegevensverzamelingsproject wordt uitgevoerd door het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG), dat de middelen bundelt en de verzoeken van andere gewestelijke overheden centraliseert. De stedenbouwkundige gegevens worden over het algemeen afgeleid uit een vlucht tijdens de winter, wanneer de bomen kaal zijn, waardoor de infrastructuur en de gebouwen het best kunnen worden geïdentificeerd.

Leefmilieu Brussel heeft aan de algemene technische clausules van het CIBG specifieke clausules toegevoegd om de follow-up van de groene ruimten mogelijk te maken door het toevoegen van een vlucht tijdens de zomer. Deze maatregel vervangt eerdere verzoeken van Brussel Mobiliteit.

De luchtfoto's geven waardevolle informatie over groene ruimten in het gewest. Enerzijds gaat het om kwantitatieve

de Bruxelles Mobilité, qui se limitait au survol des voiries régionales.

Ces photos aériennes pourront donc apporter de précieuses informations sur la couverture végétale de la Région. Il s'agit, d'une part, d'informations quantitatives, notamment sur la couverture du territoire, qui sont fondamentales pour l'élaboration de stratégies de résilience climatique ou de développement de la nature, et, d'autre part, de données qualitatives sur la santé des arbres, par exemple.

Les diagnostics sont cependant nettement moins précis et ne remplacent en rien les inventaires de terrain que j'ai évoqués plus haut. Tel n'est d'ailleurs pas l'enjeu prioritaire de cette méthode d'acquisition de données.

2205 (poursuivant en néerlandais)

Pour ce qui est de la législation, le RRU prévoit une série d'outils. Pour toute question complémentaire à ce sujet, je vous invite à interroger le secrétaire d'État M. Smet. Je peux néanmoins vous dire qu'avant l'été, nous avons adapté une série de critères d'autorisation pour la plantation d'arbres.

Nous ne manquerons pas d'examiner l'idée d'associer les citoyens, qui connaissent le potentiel de leur quartier, mais je ne peux pas encore vous indiquer en détail comment nous allons procéder.

2207 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suis heureux de vous entendre partager mon avis qu'il faut absolument mutualiser ces différentes démarches et données. Nous allons vivre une crise des finances publiques, c'est inscrit dans les astres. Dès lors, je crois qu'il est intéressant de réfléchir à ces mutualisations qui nous permettront de faire de grandes économies d'échelle plutôt que de demander à différents prestataires de réaliser les mêmes missions.

En vous entendant, je me suis posé une question. Nous avons déjà le système Fix My Street. Ne serait-il pas intéressant de créer un portail "Fix My Tree", par le biais de cette application pour les particuliers ? Il permettrait d'informer les autorités publiques de problèmes liés à certains arbres malades. Cette mutualisation de nos efforts avec les citoyens permettrait d'être plus efficace et plus rapide.

En outre, sera-t-il envisagé de cartographier, avec l'accord des citoyens le cas échéant afin de respecter le droit à la vie privée, le patrimoine arboré privé ?

informatie, die van fundamenteel belang is voor de ontwikkeling van klimaatbestendige of natuurgebonden strategieën, en anderzijds om kwalitatieve gegevens over bijvoorbeeld de gezondheid van bomen. De diagnoses zijn echter veel minder nauwkeurig en kunnen de inventarisaties op het terrein niet vervangen. Dat is overigens ook niet de prioriteit in deze gegevensverzameling.

(verder in het Nederlands)

De heer Verstraete stelde een aantal vragen over de wetgeving. Welnu, de langverwachte GSV voorziet in een aantal tools. Staatssecretaris Smet werkt eraan en ik weet dat hij vergroening belangrijk vindt. Voor aanvullende vragen over de GSV kunt u bij hem terecht.

Ik kan u wel vertellen dat we voor de zomer een aantal vergunningscriteria hebben aangepast om bomen te kunnen planten. Hopelijk kunnen we daardoor vaart maken.

Het is een interessant idee om burgers bij de zaak te betrekken. Zij kennen immers het potentieel van hun buurt. We gaan dat idee zeker onderzoeken, maar ik kan nog niet in detail toelichten hoe we dat zullen doen. Als we autoluwe wijken tot stand brengen op grond van Good Move, is het natuurlijk de bedoeling om de burgers daar op voorhand bij te betrekken. De heraanleg van de openbare ruimte kan daar zeker deel van uitmaken. Maar ook bij aanplantingen van bomen kunnen we de bevolking betrekken.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het verheugt me dat u het met mij eens bent dat het absoluut noodzakelijk is om de krachten en de gegevens te bundelen. Dit zal ons schaalvoordelen opleveren, wetende dat er wellicht een crisis in de overheidsfinanciën aankomt.*

Zou het niet interessant zijn om een Fix My Tree-app te creëren, gebaseerd op de Fix My Street-app? Zo zou de overheid kunnen worden geïnformeerd over problemen in verband met zieke bomen. Als we burgers hieraan laten meewerken, kunnen we efficiënter en sneller werken.

Kunnen, met instemming van de burgers en mits de eerbiediging van de privacyregels, de bomen van privépersonen in kaart worden gebracht?

2213 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- J'entends que vous êtes totalement ouverte à la mutualisation, lorsqu'elle est possible, et à la création d'une base de données régionale ensuite élargie aux communes. Il faut en effet traiter notre Région comme un ensemble. Cela vaut aussi pour d'autres problèmes que nous connaissons bien.

Je voudrais revenir sur ce qu'a dit M. Verstraete concernant le remplacement des grands arbres par des petits. Nous ne pouvons pas nous contenter de comparer des photographies d'hier et d'aujourd'hui. Nous sommes confrontés à des systèmes vivants qui évoluent. Il est parfois nécessaire de couper de grands arbres pour en planter des jeunes et assurer la génération suivante, mais cela devrait idéalement s'inscrire dans un plan et une vision de revégétalisation de la ville, de replantation et d'augmentation de la couverture arborée.

2215 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Nous ne manquerons pas d'interroger M. Smet sur ses projets de végétalisation. Il est important que chaque réaménagement de voirie soit l'occasion d'examiner quelle végétation peut être plantée ou remplacée.*

2217 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *L'urgence de la crise climatique impose aux autorités d'accorder encore plus d'attention à la gestion des arbres. Je réitère ma demande de tendre vers une gestion à part entière, au-delà de l'inventaire, mais aussi d'associer la population à la problématique.*

J'ai souvent réfléchi à la meilleure manière de tirer profit des connaissances de la population, sur le modèle de Fix My Street. Nous pouvons d'ores et déjà mener une campagne. Je suppose que vous y réfléchirez.

2219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant la mutualisation, j'y ai déjà répondu, c'est une bonne idée, mais ce sera dans une deuxième phase.

Dans l'application Fix My Street, une partie est déjà consacrée aux plantes.

2221 (poursuivant en néerlandais)

Fix My Street permet ainsi de signaler des branches qui entravent le passage, la nécessité de faucher ou de désherber, etc. Je note le grand enthousiasme pour l'étoffer d'autres possibilités.

2223 (poursuivant en français)

L'expertise d'un arbre doit être réalisée par des professionnels. Savoir par exemple si un arbre est malade n'est pas si facile à déterminer. Cela n'empêche que l'on constate un réel

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik begrijp dat u openstaat voor een bundeling van het werk en het opzetten van een gewestelijke databank, die vervolgens wordt uitgebreid tot de gemeenten.*

Ik wil graag terugkomen op wat de heer Verstraete heeft gezegd over de vervanging van grote door kleine bomen. We kunnen niet zomaar foto's van vroeger en nu met elkaar vergelijken. Bomen leven en ontwikkelen zich. Soms moeten grote bomen worden gekapt om jonge bomen te planten, maar dit zou idealiter deel moeten uitmaken van een plan en een visie voor de vergroening van de stad, nieuwe beplantingen en het uitbreiden van het aantal bomen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wij zullen uw tip om staatssecretaris Smet vragen te stellen over zijn vergroeningsplannen ter harte nemen. Het is belangrijk dat er bij de heraanleg van straten en pleinen wordt nagegaan welke vegetatie er kan worden aangeplant of vervangen.

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Door het dringende klimaatprobleem krijgen overheden de verantwoordelijkheid om het beheer van bomen nog meer aandacht te geven. Dat geldt voor overal in Brussel waar werkzaamheden worden uitgevoerd, van het concept tot de nazorg. Ik herhaal mijn vraag om het overzicht van de bomen niet enkel uit te breiden tot een volwaardig boombeheer, maar om ook de bevolking bij de problematiek te betrekken.

Ik heb vaak nagedacht over hoe we de kennis en betrokkenheid van de bevolking kunnen inzetten via een systeem naar het voorbeeld van Fix My Street. Dat hangt natuurlijk ook af van het vermogen van de gemeenten om te kunnen optreden. We kunnen alvast wel een campagne voeren om lokale kennis op te sporen. Ik neem aan dat u daarover zult nadenken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De bundeling van de gegevens is een goed idee maar zal er pas in een tweede fase komen.*

In de Fix My Street-app is nu al een deel aan planten gewijd.

(verder in het Nederlands)

Met Fix My Street kun je melding maken van storende takken, de noodzaak om te wieden of te maaien, groenafval enzovoort. Ik merk dat er veel enthousiasme is om daar nog andere mogelijkheden aan toe te voegen.

(verder in het Frans)

De expertise inzake bomen moet worden overgelaten aan professionals. Bepalen of een boom ziek is, is niet eenvoudig. Toch merk ik dat er voor de vergroening van het gewest veel

enthousiasme à l'idée de travailler avec les riverains dans un esprit collaboratif et, ce, afin de verduriser notre Région. J'en ai pris note et contacterai le ministre Alain Maron à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

enthousiasme is om samen te werken met de lokale bevolking. Ik zal dit bespreken met minister Maron.

- *Het incident is gesloten.*