



**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 20 AVRIL 2021**

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 20 APRIL 2021**

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 Ingrid Parmentier 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 prise en compte des questions liées au genre au sein de la Commission régionale de mobilité".

Demande d'explications de M. Marc-Jean Ghysels 3

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

concernant "le contrôle technique et la pollution sonore des deux-roues".

Discussion – Orateurs :

M. Marc-Jean Ghysels (PS)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Julien Uyttendaele 9

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,

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 1

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

betreffende "de inachtneming van de gendergerelateerde kwesties binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie".

Vraag om uitleg van de heer Marc-Jean Ghysels 3

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

betreffende "de technische keuring en de geluidshinder van tweewielers".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc-Jean Ghysels (PS)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 9

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

concernant "l'approche genrée de la gestion publique des emplacements de stationnement pour vélo".		betreffende "de genderbenadering van het openbaar beheer van de fietsstallingen".	
Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock	13	Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock	13
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la féminisation d'arrêts de la STIB".		betreffende "de vervrouwelijking van haltes van de MIVB".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)		De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Sadik Köksal	18	Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	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 fonctionnement, le suivi des signalements et l'amélioration éventuelle de l'application 'Fix My Street'".		betreffende "de werking, de follow-up van de meldingen en de eventuele verbetering van de 'Fix my Street'-applicatie".	
Question orale de Mme Leila Agic	21	Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	21
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la tentative de féminicide dans la station de métro Gare de l'Ouest".		betreffende "de poging tot vrouwenmoord in metro Weststation".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	24	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	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 "le vade-mecum vélo".		betreffende "het fietsvademecum".	
Question orale jointe de Mme Els Rochette,	24	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette,	24
concernant "la mise en œuvre du quartier Good Move apaisé Collignon-Josaphat et les directives en matière de pistes cyclables séparées".		betreffende "de uitvoering van de autoluwe Good Move-wijk Collignon-Josaphat en de richtlijnen rond afgescheiden fietspaden".	
Question orale de M. David Weytsman	31	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	31
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 politiques de stationnement autour des zones commerciales".		betreffende "het parkeerbeleid rond de handelszones".	
Question orale de M. David Weytsman	35	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	35
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 projet de tram 10 reliant Neder-Over-Heembeek au centre-ville".		betreffende "het project van tram 10 tussen Neder-Over-Heembeek en het stadscentrum".	
Question orale de M. Arnaud Verstraete	38	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete	38
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'étude de Brulocalis sur les amendes administratives pour infractions routières réalisée à la demande de Bruxelles Mobilité".		betreffende "de studie van Brulocalis over de administratieve boetes voor verkeersovertredingen, in opdracht van Brussel Mobiliteit".	
Question orale de Mme Clémentine Barzin	42	Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	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 "l'aide à la mobilité des étudiants pour lutter contre la précarité".		betreffende "de mobiliteitssteun voor studenten ter bestrijding van armoede".	
Question orale de Mme Latifa Aït Baala	44	Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala	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 régularisation des avances accordées par le collège communal de Schaerbeek à parking.brussels".		betreffende "de regularisatie van de door het gemeentecollege van Schaerbeek aan parking.brussels toegekende voorschotten".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	46	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	46
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 prolifération des panneaux de signalisation dans l'espace public".		betreffende "de sterke toename van verkeersborden in de openbare ruimte".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	48	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	48
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,	
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,		en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant "l'application des redevances de stationnement et de la LEZ aux plaques d'immatriculation étrangères".		betreffende "de toepassing van de parkeer- en de LEZ-heffingen op buitenlandse nummerplaten".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	50	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	50
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,	

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 "les nuisances occasionnées par la vitesse des trams sur l'avenue du Derby".

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

betreffende "de hinder wegens snelrijdende trams op de Derbylaan".

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

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

1105 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

1105 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,

1105 concernant "la prise en compte des questions liées au genre au sein de la Commission régionale de mobilité".

betreffende "de inachtneming van de gendergerelateerde kwesties binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie".

1107 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La Commission régionale de la mobilité (CRM) permet la rencontre, sur une base régulière, des nombreux acteurs de la mobilité à Bruxelles : l'administration régionale, les communes, les opérateurs publics et privés du transport (y compris fédéraux, flamands et wallons), les usagers, les habitants, les syndicats, les employeurs, etc. Elle se compose de 78 membres qui débattent de thèmes ou de projets liés à la mobilité.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (*in het Frans*).- *De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) brengt op regelmatige basis de vele actoren uit de Brusselse mobiliteitssector samen: de gewestelijke administratie, de gemeenten, de openbare en private vervoersmaatschappijen (inclusief de federale, Vlaamse en Waalse), de gebruikers, de bewoners, de vakbonden, de werkgevers enzovoort. Ze bestaat uit 78 leden.*

Outre sa compétence d'avis, la CRM est aussi un espace d'information, de sensibilisation et d'échange entre les acteurs. Ses travaux s'organisent tant en sessions plénières qu'au travers de quatre sections spécialisées. Cependant, seule la session plénière est compétente pour adopter des avis à destination du gouvernement régional. Les quatre sections spécialisées sont consacrées aux :

Naast de plenaire vergaderingen, die adviezen formuleren aan de regering, zijn er ook vier gespecialiseerde afdelingen, die zich bezighouden met personen met een beperkte mobiliteit, de actieve vervoerswijzen, de fiets en de stedelijke logistiek.

- personnes à mobilité réduite ;
- modes actifs (piétons et cyclistes) ;
- vélos ;
- marchandises (logistique urbaine).

In dat lijstje ontbreekt gender. Er bestaat een consensus over het feit dat de openbare ruimte niet genderneutraal is, maar in de eerste plaats ontworpen is door en voor mannen. Ook met dergelijke kwesties moet de GMC voldoende rekening houden.

Une dimension très importante nous semble manquer dans cette liste de sections spécialisées : celle du genre. Il y a en effet consensus aujourd'hui autour du fait que la mobilité, l'usage et la perception de l'espace public sont genrés et que l'espace public n'est pas neutre, car conçu et mis en œuvre principalement par et pour des hommes.

Il nous donc semble essentiel que les questions liées au genre soient suffisamment prises en considération au sein de la CRM.

1109 Les questions relatives au genre sont-elles systématiquement examinées lorsque de nouvelles politiques ou de nouveaux projets sont soumis à la commission ? Si oui, de quelle façon ? Des spécialistes des questions de genre sont-ils présents parmi les 78 membres de la commission ?

Kijkt de GMC systematisch naar het genderspect als het zich over nieuwe projecten buigt? Zijn er onder de 78 leden specialisten ter zake? Bent u er voorstander van dat de GMC een bijzondere aandacht besteedt aan dit aspect? Overweegt u de oprichting van een gespecialiseerde afdeling?

Les questions relatives à l'inégalité de genre sont encore très prégnantes dans notre société et, malheureusement, la mobilité et l'aménagement de l'espace public y contribuent encore trop souvent. Êtes-vous favorable à ce que la CRM accorde une

attention particulière à la question du genre ? La création d'une section consacrée à cette thématique vous paraît-elle envisageable ?

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les questions relatives au genre sont intégrées au test "égalité des chances" qui accompagne la plupart des projets soumis au gouvernement. Normalement, ce test devrait accompagner chaque demande d'avis à la CRM. Il faut cependant reconnaître que ce document n'a pas toujours été transmis ou examiné spécifiquement par cet organe.

Je partage votre constat sur les inégalités de genre, en particulier en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public. Ce sujet revient régulièrement dans cette commission, et plusieurs questions s'y référant sont d'ailleurs à l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui.

Un projet n'est jamais neutre, c'est pourquoi la composition de la CRM est importante. Actuellement, elle ne compte pas de spécialiste des questions de genre. J'ai donc attiré l'attention du secrétariat de la CRM sur l'importance de ces questions.

Je vais proposer au gouvernement de revoir la composition des membres de la CRM, ce qui n'a malheureusement pas été fait lors de la dernière législature. Il faut que la composition de cette commission reflète au mieux les acteurs et les préoccupations liés à la mobilité à Bruxelles.

J'ai pris plusieurs contacts afin de proposer la candidature d'associations qui s'occupent des questions de genre, en lien avec l'espace public et la mobilité. J'espère que ces personnes pourront contribuer aux travaux de la CRM sur la base de leur expertise.

La création d'une section spécialisée permettrait en effet de mieux traiter ces questions, mais cela exigera des moyens et n'aura de sens que si la participation est significative et que suffisamment de projets y sont présentés.

D'autres possibilités d'améliorer la situation existent. Par exemple, on pourrait systématiquement aborder la question du genre en réunion plénière et lors de l'examen des projets d'aménagement au sein de la section consacrée aux modes actifs ; ou encore élargir la section consacrée aux personnes à mobilité réduite dans le but d'assurer la mobilité pour tous.

Je compte demander à la CRM, incluant ses éventuels nouveaux membres, de me faire des propositions visant à mieux prendre en considération la question des inégalités liées au genre dans le domaine de la mobilité.

¹¹¹³ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Vous prenez cette thématique à cœur. Une fois les décisions prises, j'observerai avec intérêt de quelle manière vous l'avez intégrée. Il me paraît pertinent d'inclure dans la composition même de la commission un organisme qui ait cette sensibilité.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De meeste projecten van de regering gaan vergezeld van een "gelijkkansentest", waarin dus ook rekening gehouden wordt met het genderspect. Het resultaat van de test zit in principe bij elke vraag om advies aan de GMC, maar dat wordt niet altijd specifiek onderzocht door de commissie.*

Een project is inderdaad nooit neutraal. Daarom is de samenstelling van de GMC belangrijk. Moment maakt er geen specialist in genderkwesties deel van uit. De regering is van plan om die samenstelling te herzien. Ik heb het belang van het genderspect aangekaart bij het secretariaat van de GMC en heb ook de kandidaatstelling voorgesteld van verschillende verenigingen die op dit terrein actief zijn.

Een gespecialiseerde afdeling zou natuurlijk nuttig zijn, maar zou veel kosten. Er zijn ook andere mogelijkheden. Zo kan het genderspect systematisch besproken worden tijdens de plenaire vergaderingen of kan de afdeling "personen met een beperkte mobiliteit" omgevormd worden tot een afdeling "mobiliteit voor iedereen".

Ik zal de GMC ook vragen om voorstellen te doen om beter rekening te houden met ongelijkheid op het vlak van mobiliteit.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *U neemt deze kwestie ter harte, maar ik zou het toch nuttig vinden mocht er in de commissie een apart orgaan zijn dat zich hiermee zou bezighouden. Als dat aan de bestaande afdelingen overgelaten wordt, moeten die versterkt worden met deskundigen ter zake.*

Au sujet des sections spécialisées, il est effectivement possible de procéder différemment et d'inclure systématiquement le prisme du genre à l'examen d'un projet. Il conviendra toutefois pour cela d'affecter à la sous-section concernée des personnes spécialisées dans ce domaine, qui soient en mesure d'analyser les projets sous cet angle.

Merci de nous tenir informés de la décision que vous prendrez.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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

concernant "le contrôle technique et la pollution sonore des deux-roues".

M. Marc-Jean GhysseLS (PS).- La pollution sonore tue. Dans son récent rapport, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) alerte : la pollution sonore se place juste derrière la pollution atmosphérique en tant que menace environnementale pour la santé en Europe. On estime qu'elle contribue à 12.000 décès prématurés par an et à 48.000 nouveaux cas de maladies coronariennes. Notre pays, caractérisé par une forte densité démographique, est particulièrement touché par cette pollution sonore. Bruxelles se classe ainsi quatrième dans la liste des capitales européennes où 75 % des habitants sont exposés à des nuisances sonores d'au moins 55 dB. Le confinement a mis en évidence cette problématique grâce au calme appréciable régnant dans les rues.

Cette pollution sonore est bien souvent due au bruit engendré par les pots d'échappement trafiqués, voire illégaux de certains deux-roues motorisés. Le bruit émis peut atteindre jusqu'à 110-120 dB, l'équivalent d'un réacteur d'avion. À cet égard, l'Institut Vias relève un nombre croissant de plaintes contre les nuisances sonores liées aux deux-roues et rappelle qu'une seule moto peut réveiller 50.000 habitants en ville.

Le président de l'asbl Fedemot, M. Jean-Marie Jorssen, souligne la complexité des règles et des conditions à respecter. En outre, certains véhicules bruyants échappent aux sanctions possibles du fait de la méthodologie utilisée pour les tests. De nombreux acteurs de terrain comme Vias et les fédérations de motards dénoncent l'inéquation des textes législatifs actuels et plaident pour une révision de ceux-ci.

Pour rappel, la sixième réforme de l'État donne la possibilité aux Régions, en accord avec l'État fédéral, d'obtenir des modifications du Code de la route.

Enfin, il convient de souligner la difficulté des contrôles en la matière, ceux-ci étant réservés aux zones de police. Par ailleurs,

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG 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 technische keuring en de geluidshinder van tweewielers".

De heer Marc-Jean GhysseLS (PS) (*in het Frans*).- Volgens het Europees Milieuagentschap vormt geluidsoverlast na luchtvervuiling de grootste gezondheidsbedreiging in Europa.

In Brussel wordt 75% van de bewoners blootgesteld aan geluid van meer dan 55 dB. Die overlast is vaak te wijten aan knalpotten van gemotoriseerde tweewielers waar aan geknoeid is. Vias Institute ontvangt daarover steeds meer klachten en schat dat zo'n voertuig motor tot 50.000 mensen wakker kan maken.

Volgens de voorzitter van de vzw Fedemot zijn de regels te complex en ontsnappen er veel lawaaierige voertuigen aan sancties bij de tests. Vias Institute en de motorfederaties pleiten voor een herziening van de wetgeving.

De geluidscontroles op motors worden door de politiezones uitgevoerd. De Europese Commissie heeft de verplichte technische keuring voor gemotoriseerde tweewielers uitgesteld tot 2022.

Wat doet uw administratie om geluidsoverlast door motors en quads te bestrijden? Wat zijn de resultaten van de

la Commission européenne a reporté à 2022 l'obligation pour les deux-roues de se soumettre à un contrôle technique.

Quelles mesures sont-elles prises par votre administration pour lutter contre les nuisances sonores, notamment celles imputables aux deux-roues ?

Le portail infobruit.brussels précise que la Région n'est pas compétente pour effectuer des contrôles acoustiques sur les quads et véhicules à deux roues motorisés, ceux-ci étant du ressort des zones de police. Quels sont les résultats des contrôles effectués ?

Avez-vous déjà entrepris des démarches en vue de la mise en place d'un contrôle technique pour les motos d'ici 2022 ?

Quelle est la position de notre Région concernant la mise en place d'un contrôle technique pour les deux-roues ? Des concertations ont-elles eu lieu avec les autres Régions et l'État fédéral afin de parvenir à une position commune ?

Les deux-roues motorisés ne sont pas seuls responsables des nuisances sonores. La façon de conduire joue un rôle tout aussi important. Des campagnes de sensibilisation sont-elles envisagées, à destination également des conducteurs de deux-roues ?

Avez-vous entamé des démarches pour proposer de modifier le Code de la route afin de réviser les conditions pour faciliter et augmenter les contrôles de la pollution sonore ? Avez-vous connaissance d'éventuelles démarches entreprises par les deux autres Régions à ce sujet ?

¹¹²³ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Je serai attentif aux réponses que vous apporterez à la question des nuisances sonores des deux-roues motorisés, ainsi que concernant les moyens mis en œuvre pour les réduire. J'aimerais aussi revenir sur une question qui intéresse la sécurité routière, à savoir la formation et la sensibilisation des conducteurs de deux-roues motorisés. Je vous ai posé une question écrite à ce sujet il y a quelques semaines, à laquelle je n'ai pas encore obtenu de réponse.

L'enjeu de la sensibilisation est l'une des préoccupations principales de l'asbl Fedemot précitée, qui organise à ce sujet des actions à l'attention des usagers de deux-roues motorisés. Selon la cylindrée du véhicule, un permis moto n'est pas toujours requis et un permis B suffit.

Pour certains modèles, aucun permis n'est par ailleurs exigé. Conduire une moto, un scooter ou une trottinette électrique, nécessite pourtant des réflexes particuliers pour freiner, contourner un obstacle ou encore adapter sa conduite à la météo. Or, d'aucuns acquièrent ce genre de véhicules sans avoir suivi une formation adéquate.

geluidscontroles door de politie? Hoe staat u tegenover een technische keuring voor motors vanaf 2022? Pleegde u daarover al overleg met de andere gewesten en de federale overheid?

Ook de rijstijl heeft een impact op de geluidsoverlast. Zult u daarover bewustmakingscampagnes organiseren?

Sinds de zesde staats hervorming kunnen de gewesten een wijziging van de Wegcode vragen. Hebt u al stappen gezet om de Wegcode te laten aanpassen in de zin van een versoepeling en verhoging van de controles op geluidsoverlast? Evolueren de andere gewesten ook in die richting?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).* - *Er moet niet alleen aandacht gaan naar de geluidsoverlast die motors veroorzaken, maar ook naar de opleiding en bewustmaking van motorrijders.*

Naar gelang van de cilinderinhoud van de motor is er niet altijd een motorrijbewijs vereist en volstaat een rijbewijs B. Voor sommige modellen is er zelfs helemaal geen rijbewijs nodig.

Wat wordt er in Brussel gedaan om te voorkomen dat gebruikers van gemotoriseerde tweewielers een gevaar voor zichzelf en de anderen vormen?

Qu'est-il prévu à Bruxelles pour sensibiliser au mieux les utilisateurs de deux-roues motorisés, afin qu'ils ne deviennent pas un danger pour eux-mêmes ou pour les autres ?

1125 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Il est souvent question des voitures dans cette commission, mais très peu des deux-roues motorisés. Et la question du bruit est, elle, plus souvent abordée en commission de l'environnement, or elle est très importante et a un réel impact sur la santé. Les deux-roues avec un pot d'échappement trafiqué sont une réelle plaie ! Il serait très positif d'avoir un meilleur contrôle sur cette source de bruit.

Je me permets d'élargir un peu le sujet : il n'y a pas que le bruit, il y a aussi la pollution. Les mesures réalisées à Paris ont démontré que certains deux-roues pouvaient être très polluants. Je suis curieuse d'entendre vos réponses relatives au contrôle technique, lequel permettrait de contrôler à la fois le bruit et la pollution que génèrent ces véhicules.

La formation des conducteurs de deux-roues, quant à elle, devrait accorder de l'attention au respect des aménagements destinés aux cyclistes. Nous voyons en effet très souvent des motos dans des sas pour vélos ou sur des pistes cyclables, alors que certaines motos n'ont pas le droit d'y aller.

1127 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *D'autres pays européens ont déjà pris des mesures pour lutter contre la pollution sonore causée par les véhicules à deux roues.*

Il faut s'attaquer au problème sans trop restreindre la liberté des citoyens ni lancer une chasse aux sorcières contre les motos. En Allemagne, par exemple, des sonomètres ont été installés pour inciter les motocyclistes à adapter leur conduite.

Sur ce plan, la communication et la sensibilisation sont plus importantes que la restriction des libertés.

1129 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me permets d'intervenir en mon nom depuis le fauteuil présidentiel.

La lutte contre la pollution sonore est un combat important à mener pour assurer la qualité de vie de nos concitoyens. Une ville qui vit et qui bouge fait naturellement du bruit. Il ne s'agit pas de vivre dans le silence, mais de limiter les nuisances sonores à un niveau acceptable pour la santé.

Le plan quiet.brussels, dont on parle beaucoup, n'aborde pas une seule fois la problématique spécifique du bruit lié aux deux-

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Motors met een uitlaat waar aan geprutst is, zouden inderdaad beter moeten worden gecontroleerd. Naast de geluidsoverlast is er ook nog het probleem van de sterke vervuiling. Een technische keuring zou de controle op beide aspecten mogelijk maken.*

Tot slot gebruiken veel motors fietspaden, ofschoon dat niet mag. In de opleiding zou dat aspect meer aandacht moeten krijgen.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- In andere Europese landen zijn al maatregelen genomen om de geluidshinder, veroorzaakt door tweewielers, te bestrijden, maar dat is natuurlijk niet zonder controverse gebeurd. Brussel kan daar wel inspiratie uit halen, maar wel met de nodige voorzichtigheid, want die maatregelen zijn daar niet geweldig goed onthaald.

Ik denk dat het probleem moet worden aangepakt zonder de vrijheid van de mensen te veel in te perken of een heksenjacht op motorfietsen te ontketenen. Frankrijk is in 2019 bijvoorbeeld met een twee jaar durende test begonnen en heeft radars geplaatst die het geluidsniveau registreren. In Duitsland werden dan weer geluidsmeters geplaatst om motorrijders te waarschuwen. Als hun tweewieler te veel lawaai maakte, verscheen het beeld van een kind op een bord, dat dan "dank u" zei als het rijgedrag werd aangepast.

Ik denk dat het vooral belangrijk is om hierover te communiceren en de Brusselaars bewust te maken, alvorens de vrijheden in te perken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.*

Geluidshinder door gemotoriseerde tweewielers staat maar tweemaal vermeld in het veelbesproken plan quiet.brussels en ontbreekt volledig in Good Move. In Quiet.brussels is wel sprake van een evaluatie van de geluidshinder door het verkeer. Uit een enquête van 2008 naar aanleiding van het Geluidsplan blijkt dat de burger geluidsoverlast als een van de belangrijkste milieuproblemen beschouwt. De belangrijkste

roues. Décidément, ce sont les grands oubliés, puisqu'ils sont également absents du plan Good Move.

Le plan quiet.brussels prévoit en revanche d'évaluer l'exposition de la population au bruit des transports. En 2008, une enquête publique avait d'ailleurs été menée dans le cadre de l'élaboration du plan bruit 2008-2013. Elle avait montré que le bruit est considéré comme l'un des problèmes environnementaux prioritaires, avec la pollution de l'air et la propreté publique. Comme le rappelle le site de Bruxelles Environnement, la source de bruit qui gêne le plus les Bruxellois est le bruit routier (59 %), suivi du bruit des avions (46 %) et du bruit des installations techniques (39 %).

Face à ces constatations et aux nombreux retours de concitoyens bruxellois, il est clair que l'un des principaux griefs de ces derniers concerne le bruit généré par les deux-roues motorisés. Les motos et motocyclettes sont un moyen pour décongestionner la ville, pour limiter l'emprise des véhicules sur l'espace public. Certains posent cependant des problèmes, comme celui d'être relativement bruyants, au détriment de la majorité des pilotes de moto et de scooter, qui conduisent calmement.

J'ai déposé il y a bien longtemps une proposition qui rencontre la demande des commissaires pour réduire le bruit des transports à Bruxelles. Elle pourrait vous inspirer. Je constate cependant qu'il n'y a pas beaucoup d'avancées sur ce plan.

En ce qui concerne le contrôle technique, tant le Conseil supérieur de la sécurité routière que les récents états généraux de la sécurité routière ont recommandé de mettre en place un contrôle des véhicules d'occasion - lors de la revente d'une moto -, ainsi qu'un contrôle avant la mise en circulation d'une moto qui a été déclarée accidentée.

¹¹³¹ Que pouvez-vous communiquer sur l'extension, à Bruxelles, de l'obligation de contrôle technique aux deux-roues, sachant que chaque pays ou région européenne peut en moduler les règles ?

Avez-vous rencontré les associations de deux-roues motorisées afin de vous concerter avec elles ? Si non, pourquoi ? Envisagez-vous de le faire ?

Comment surveillez-vous l'exposition de la population aux nuisances générées par le trafic ? Au niveau des différents types de véhicules, quelle est la technologie la plus adaptée ?

Depuis l'adoption du plan quiet.brussels, comment a évolué l'exposition des Bruxellois au bruit ?

¹¹³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan quiet.brussels de la Région bruxelloise, qui relève de mon collègue Alain Maron, accorde une attention particulière à la réduction du bruit de la circulation routière. Certaines prescriptions du plan visent ainsi spécifiquement la réduction des nuisances sonores du trafic. L'objectif est de modérer les transports motorisés en tenant compte du bruit dans les politiques de mobilité visant à réduire la

storende geluidsbronnen zijn het wegverkeer, vliegtuigen en technische installaties.

De burgers blijken zich in hoge mate te ergeren aan het lawaai van gemotoriseerde tweewielers. Zowel de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid als de recente Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben aanbevolen om een technische keuring te verplichten voor motorfietsen die tweedehands verkocht worden of die rijklaar gemaakt worden na een ongeval. Zult u die verplichting invoeren?

Hebt u overleg gepleegd met de verenigingen voor gemotoriseerde tweewielers? Controleert u de blootstelling van de bevolking aan het verkeerslawaai? Welke technologie veroorzaakt de minste geluidshinder? Wat is er verbeterd sinds de goedkeuring van het plan quiet.brussels?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het plan quiet.brussels omvat meerdere maatregelen om het verkeerslawaai te matigen. We willen het terugdringen van het autoverkeer hand in hand laten gaan met de strijd tegen geluidshinder.*

Een Europese richtlijn uit 2014 verplicht de lidstaten om vanaf 2022 een periodieke technische keuring voor twee- en

place de la voiture en ville, notamment via les interactions avec le plan régional de mobilité Good Move.

Des mesures seront également prises afin de réduire concrètement les problèmes de bruit, dans le cadre de la mise en place d'un contrôle technique des motos ciblant les véhicules qui dépassent les seuils recommandés en matière de santé publique et de pollution sonore.

Comme vous le savez, une directive européenne de 2014 fait obligation aux États membres de mettre en place un contrôle technique périodique pour les motos d'ici 2022. Ce contrôle technique s'applique aux véhicules à deux ou trois roues de cylindrée supérieure à 125 cm³, y compris des sous-catégories. Cette directive prévoit une évaluation du niveau sonore.

La Région bruxelloise estime qu'il faut respecter les règles en vigueur ainsi que les règles européennes. Pour les motos, il est nécessaire de mettre en place un contrôle périodique sur convocation régulière du client ainsi qu'un contrôle occasionnel à la demande du client et un contrôle après accident, à la suite d'une décision d'un expert, avec ou sans convocation.

De plus, même si la directive ne l'impose pas, le contrôle des motos de cylindrée inférieure à 125 cm³ est également important. En effet, ces dernières sont davantage concernées par les accidents et sont plus susceptibles d'être trafiquées et de dépasser les seuils recommandés en matière de santé publique et de pollution sonore. En Région bruxelloise, environ 8.000 motos de ce type sont en circulation.

¹¹³⁵ Je ne peux encore vous communiquer aucune décision, car nous sommes en train de discuter de ces questions avec la Flandre et la Wallonie. Comme les citoyens peuvent se présenter à la station de contrôle de leur choix, nous voulons éviter le "tourisme de contrôle technique". Il est important de trouver un équilibre en la matière et nos discussions avec les ministres Valérie De Bue et Lydia Peeters ont pour but de limiter le contrôle aux motos accidentées et à la revente en seconde main. Dès que nous serons arrivés à une décision, nous vous informerons.

¹¹³⁷ **M. Marc-Jean Ghysels (PS).**- Sauf erreur de ma part, je n'ai pas entendu de réponse à mes questions concernant les zones de police.

Les zones de police sont-elles équipées pour effectuer ces contrôles ? Les avez-vous contactées à ce sujet ? De quels moyens disposent-elles ? Dans quelle mesure la Région pourrait-elle les aider ?

¹¹⁴¹ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *La plupart des motocyclistes prennent soin de leur moto, d'autant plus que cela contribue à leur propre sécurité. Ceux qui utilisent leur moto toute l'année suivent rigoureusement les règles.*

driewielers van meer dan 125 cc in te voeren, die onder meer een meting van het geluidsniveau omvat. We zullen die richtlijn omzetten en zullen ook een occasionele keuring invoeren op verzoek van een klant en een keuring na ongeval op verzoek van een expert.

Ook de keuring van motors met een kleinere cilinderinhoud dan 125 cc is belangrijk, al valt die niet onder de Europese richtlijn. Ze zijn immers vaak bij ongevallen betrokken en er wordt vaak aan hun uitlaat geknoeid.

We hebben nog geen definitieve beslissing genomen, aangezien de gesprekken met Vlaanderen en Wallonië nog aan de gang zijn en we keuringstoerisme willen voorkomen.

De heer Marc-Jean Ghysels (PS) (in het Frans).- *Zijn de politiezones voldoende uitgerust om de controles uit te voeren? Kan het gewest hulp bieden?*

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- *Ik ben zelf ook motorrijder en weet dat de meeste motorrijders er zelf wel voor zorgen dat hun motorfiets in orde is, vooral omdat dit bijdraagt tot hun eigen veiligheid, net zoals het dragen van veiligheidskledij.*

De motorrijders die het hele jaar door met de motor rijden, zijn zich daarvan erg bewust en volgen de regels rigoureuus op. Zij

Sur la question des moteurs de plus ou moins 125 cm³, je vous rappelle que nous roulions tous à l'époque sur des cyclomoteurs de 50 cm³, et lorsqu'il y avait tricherie, c'était avec ces 50 cm³.

¹¹⁴³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je n'ai pas reçu de réponses concernant les rencontres que vous auriez eues avec les associations de motards et de conducteurs de scooters.

Je voudrais également un complément d'information concernant les motos de plus de 125 et de moins de 125 cm³. L'usage de ces motos est très différent de celui des voitures. En effet, une grande partie des motards utilisent leur engin à des fins récréatives. Ceux qui l'utilisent au quotidien sont peu nombreux et soignent leur moto de manière très rigoureuse. Il faut en tenir compte.

Concernant le contrôle technique, ils demandent avec force de que soit respecté le profil de leur moto. Il ne faut pas effectuer un contrôle standard, le contrôle devrait être lié à une grande connaissance de chacun des modèles afin de ne pas leur faire modifier le profil de leur moto.

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Mme Dejonghe, cette anecdote suggère que nous devons examiner séparément la question des motos de moins de 125 cm³ dans les villes, car leurs propriétaires ont un style de conduite différent.*

¹¹⁴⁷ *(poursuivant en français)*

Les associations et l'administration qui prépare ces éléments sont en contact. Les centres de contrôle technique, puisque c'est surtout en leur sein que les contrôles auront lieu, seront affectés : ils doivent acheter du matériel, le faire homologuer, et leurs activités doivent être rentables. Nous ne pouvons donc introduire cette mesure sans concertation.

Actuellement, nous en sommes encore au stade des concertations entre Régions pour décider de la position à adopter vis-à-vis de l'Union européenne.

Quant à la question de M. Ghysels, confier le contrôle essentiellement à la police ne va pas de soi, puisqu'elle devrait y procéder sur la voie publique et que du matériel spécifique serait requis. S'y ajoute le volume de bruit en ville, qui complique l'identification du véhicule à l'origine d'un bruit excessif.

veroorzaken dan ook geen geluidsoverlast, want zoals zo vaak zijn het enkelingen die voor overlast zorgen, zoals dat ook bij verkeersagressie het geval is.

Wat de kwestie van een motor van meer of minder dan 125 cc betreft, herinner ik er u graag aan dat wij vroeger allemaal met bromfietsen van 50 cc reden en als er ergens mee gesjoemeld was, dan was het wel met deze 50 cc's. Die reden bijna allemaal sneller dan 40 km/uur en maakten veel meer lawaai dan nodig.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Hebt u overleg gepleegd met de verenigingen van motorrijders?*

Wie dagelijks met de motor rijdt, onderhoudt die doorgaans goed, maar de motorrijders die hun voertuig voor recreatieve doeleinden gebruiken, zijn veel talrijker.

De controleurs moeten goed op de hoogte zijn van de verschillende modellen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mevrouw Dejonghe, u bekende net dat u ooit rondgereden hebt met een voertuig dat niet volledig legaal was, maar laten we afspreken dat we dat niet hebben gehoord. Ik zal geen gelijkaardige bekentenis doen, maar die anekdote wijst er wel op dat we de kwestie van de motorfietsen met minder dan 125 cc in de steden afzonderlijk moeten bekijken, omdat de eigenaars daarvan een ander soort rijgedrag vertonen, dat voor meer overlast zorgt. Dat staat zeker op de agenda.

(verder in het Frans)

De administratie pleegt overleg met de verenigingen, aangezien de maatregel gevolgen zal hebben voor de keuringscentra.

Alle controles toevertrouwen aan de politie, is niet haalbaar, aangezien ze specifieke apparatuur vergen en op de openbare weg zouden plaatsvinden, waar het omgevingslawaai de metingen zou hinderen. De controles zullen dus voornamelijk aan de keuringscentra worden toevertrouwd.

De Europese Unie vraagt om periodieke controles te organiseren voor alle voertuigen die in Brussel rondrijden. Als de controles niet rendabel zijn, zullen de keuringscentra echter gewestelijke steun vragen.

- Het incident is gesloten.

C'est donc principalement dans les centres de contrôle technique que nous ambitionnons de procéder à ce contrôle.

L'Union européenne demande d'effectuer régulièrement des contrôles automatisés de tous les véhicules qui circulent à Bruxelles. Nous devons donc faire un choix : si les contrôles ne sont pas rentables faute d'un volume suffisant de véhicules contrôlés, les centres de contrôle nous demanderont nécessairement une aide pour l'achat de matériel.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "l'approche genrée de la gestion publique des emplacements de stationnement pour vélo".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le projet d'arrêté parking public du plan directeur dispose ce qui suit : "Tout parking public comprenant entre 51 et 100 emplacements de parking publics comprend au moins un emplacement de parking vélo accessible au public par tranche de dix emplacements de parking publics entamée, dont au moins un emplacement de parking pour vélo-cargo. Tout parking public comprenant plus de 100 emplacements de parking publics comprend au moins un emplacement de parking vélo accessible au public par tranche de dix emplacements de parking publics entamée, avec un minimum de dix emplacements de parking vélo sécurisés, dont un emplacement de vélo-cargo par tranche de dix emplacements de parking vélo en libre accès ou sécurisés entamée."

Je ne vais pas revenir sur le projet d'arrêté sur les parkings publics, assez illisible et indigeste, mais vous comprendrez qu'il nous faut des emplacements de parking pour les vélos et les vélos-cargos.

Rappelons qu'il n'y a pas de définition officielle du vélo-cargo. Dans le projet Cairgo Bike, il a été choisi de considérer qu'il s'agissait de "tous les vélos qui permettent de transporter plus de choses qu'un vélo classique". Cela englobe donc les vélos-cargos biporteurs (vélos avec deux roues équipés d'un bac à l'avant) et triporteurs (vélos à trois roues équipés d'un bac à l'avant ou à l'arrière), mais aussi les "longtails" (vélos rallongés qui permettent de transporter deux enfants sur le porte-bagages) et les vélos équipés de remorques.

Le prix de ce type de vélos pouvant être très élevé lorsqu'ils sont dotés d'une assistance électrique, la sécurisation du stationnement se révèle primordiale pour en garantir le libre usage.

L'usage du vélo-cargo sous toutes ses formes est très répandu pour le transport des enfants en bas âge. De nombreuses études

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de genderbenadering van het openbaar beheer van de fietsstallingen".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *In het ontwerpbesluit betreffende openbare parkings van het richtplan wordt bepaald welk percentage van de parkeerplaatsen moet worden voorbehouden voor fietsen, en hoeveel plaatsen daarvan beveiligd moeten zijn of voorbehouden zijn voor bakfietsen.*

Dat ontwerpbesluit is behoorlijk onleesbaar en ondoorgroendelijk, maar u zult wel begrijpen dat we meer stallingen nodig hebben voor fietsen en bakfietsen.

'Cargo bike' is geen precies afgebakend begrip. In het Cairgo Bike-project wordt uitgegaan van fietsen die "meer kunnen vervoeren dan een klassieke fiets". Het omvat dus zowel tweewielers met een bak vooraan en driewielers met een bak voor of achter, als de zogenaamde longtails (met plaats voor twee kinderen op de bagagedrager) en fietsen met aanhangwagentje.

Als het dan ook nog eens om fietsen met elektrische ondersteuning gaat, wordt het cruciaal om ze veilig te kunnen stallen.

Of iemand de fiets neemt, hangt sterk af van de aard van de verplaatsing en van wat hij of zij te doen heeft. Voor wie aan "trip chaining" doet, een rit met veel verschillende tussenstops, is de fiets niet altijd het meest aangewezen, omdat er op dat soort ritjes vaak kinderen, boodschappen of spullen vervoerd

ont démontré la corrélation entre les tâches domestiques et la pratique du vélo. Rappelons que les disparités dans l'utilisation du vélo sont également liées au type de déplacement et aux objectifs poursuivis. Ainsi, le "trip chaining", qui consiste à effectuer un trajet à multiples destinations, peut décourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport, car ces trajets impliquent souvent le transport de biens (équipement, épicerie) ou d'humains (en l'occurrence, des enfants). Tous ces éléments peuvent inciter des femmes à favoriser le transport en voiture au détriment du vélo, si les infrastructures ne sont pas adéquates.

Au Québec, près de la moitié des citoyens se déplacent à vélo, mais elles ne sont que 35 % de femmes. En France également, ce sont les femmes qui, majoritairement, conduisent les enfants à l'école et à leurs activités, et ce sont elles qui prennent en charge les courses. Or, pour ce type de déplacement, le vélo n'est pas le plus pratique des moyens de transport.

¹¹⁵⁹ En Angleterre, le nombre de déplacements à vélo pour se rendre du domicile au travail a significativement augmenté au cours des dernières années, mais la disparité entre les hommes et les femmes cyclistes reste élevée, avec trois fois plus d'hommes cyclistes que de femmes.

Il s'agit sans doute d'un problème de répartition des tâches domestiques et familiales dont les effets se font sentir en matière de mobilité. Cette inégalité devant les tâches domestiques et familiales semble donc avoir un impact important sur l'accès au cyclisme, dépassant le simple manque d'infrastructures.

La limitation du nombre d'arrêts sur les trajets qui permet de favoriser l'accès des femmes au vélo n'étant pas possible, la multiplication des infrastructures à l'échelle microlocale pour des déplacements courts, comme les stationnements pour vélos ou les garderies au travail, faciliterait les trajets à multiples destinations.

L'implantation des parkings fait-elle automatiquement l'objet d'une approche et d'une réflexion genrées ?

Pourquoi le plan ne prévoit-il aucun parking spécifiquement destiné aux vélos-cargos ? Dans le cas d'emplacements spécifiques, quelles sont les dimensions en longueur et largeur retenues ?

Comparés aux vélos "longtail", les vélos-cargos à trois roues triporteurs étant nettement plus encombrants en largeur, a-t-il été malgré tout jugé pertinent de leur réserver des emplacements spécifiques ?

Une définition du vélo-cargo a-t-elle finalement été retenue ?

Une étude a-t-elle été réalisée sur les habitudes de déplacement et du "trip chaining" ?

moeten worden. Als de infrastructuur dan ook niet meewil, zullen vrouwen al sneller de auto nemen.

In Engeland, waar woon-werkverkeer met de fiets in de lift zit, fietsen nog altijd drie keer meer mannen dan vrouwen. Het is niet enkel een infrastructuurkwestie. Dat de verdeling van huishoudelijke en familiale taken scheef zit, laat zich voelen in het fietsgebruik.

Om meer vrouwen op de fiets te krijgen, moet er een betere infrastructuur op microlokaal niveau worden uitgewerkt. Met meer fietsenstallingen of crèches op het werk wordt trip chaining al een stuk gemakkelijker.

Speelt de gendertoets altijd mee als er een nieuwe parking wordt aangelegd?

Waarom staat er in het plan geen aparte parkeergelegenheid voor bakfietsen? Komt er een betere definiëring van het begrip 'cargo bike'?

Komt er een studie naar verplaatsingsgewoonten en trip chaining? Komt er een studie naar de aanleg van parkings langs tussenstops zoals scholen, winkels en bedrijven?

Wordt er bij de heraanleg van gewestwegen automatisch rekening gehouden met fietsenstallingen in de buurt van winkels, scholen, sport- en cultuurcentra? Zo ja, hoe?

Une étude de positionnement des parkings aux abords et dans des étapes telles que les écoles, les commerces et les entreprises a-t-elle été réalisée ?

La rénovation de voiries régionales en zone commerçante ou à proximité d'écoles, centres sportifs ou culturels prévoira-t-elle d'office des prescriptions en matière de stationnement vélo ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

¹¹⁶¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il importe de préciser que le plan directeur ne contient pas de projet d'arrêté relatif au parking public comme vous le mentionnez. Ce plan recouvre une stratégie et une série de recommandations qui doivent être affinées et mises en place dans le cadre des discussions sur les adaptations réglementaires de l'ordonnance stationnement et de ses arrêtés, ou du règlement régional d'urbanisme (RRU).

La question du genre dans la mobilité est en effet très importante, et je suis heureuse que les députés de la commission de la mobilité m'interpellent à ce sujet. Nous devons avoir cette question à l'esprit en permanence quand nous établissons des stratégies politiques. Pour que les politiques soient efficaces et justes, il faut prendre en compte la diversité de la population, et particulièrement la diversité de genre.

En l'occurrence, l'implantation des parkings à vélos sécurisés se fait en fonction des opportunités qui se présentent. Les implantations des boxes à vélos tiennent compte de plusieurs paramètres : l'accessibilité, la visibilité, la proximité de la demande, des bâtiments ou fonctions publiques clés, etc. Les paramètres cités comportent une composante genrée, que nous prenons en considération.

Le stationnement des vélos-cargos est intégré à part entière dans le projet Cairgo Bike, qui prévoit le développement de solutions spécifiques et de parkings équipés pour ceux-ci. Toutes les avancées du projet Cairgo Bike seront intégrées aux réalisations du plan directeur stationnement vélo. Celui-ci fait référence aux vélos-cargos, car nous voulons tester l'utilisation de boxes à vélos adaptés à ceux-ci. L'idée de fournir plus d'emplacements hors voirie est en partie inspirée par le besoin croissant de places pour ce type de véhicule.

¹¹⁶³ L'augmentation de l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos-cargos permettra sans doute de mettre en selle davantage de femmes qui sont encore - peut-être plus pour très longtemps - plus fréquemment responsables des navettes des enfants et des courses du ménage.

Comme cela a déjà été mentionné le 23 mars, le plan directeur met l'accent sur le stationnement vélo sécurisé dans tous les lieux que vous avez cités. Nous continuerons aussi à travailler sur la question du stationnement en voirie dans le nouveau plan de stationnement et dans les projets de réaménagement des voiries et les microprojets. Ces réaménagements des voiries régionales doivent répondre aux exigences des règles d'urbanisme et des

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het richtplan is geen sprake van een ontwerpbesluit zoals u het voorstelt, wel van een strategie en een reeks aanbevelingen die moeten worden meegenomen in de nieuwe parkeerordonnantie en in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.*

De gendertoets in mobiliteitskwesties is ontzettend belangrijk en moet altijd meespelen in ons beleid.

We plaatsen beveiligde fietsstallingen waar de mogelijkheid zich voordoet. Waar er fietsboxen komen, wordt bepaald door een aantal parameters, waarbij gender steeds een factor van belang is.

Binnen het project Cairgo Bike is er veel aandacht voor de stalling van bakfietsen. Al die bevindingen worden meegenomen in het richtplan over het fietsparkeren. Daarin willen we speciale boxen uittesten om bakfietsen te stallen, ook buiten de openbare weg, omdat dat vervoermiddel almaar populairder wordt.

Meer beveiligde stallingen voor bakfietsen aanbieden, zal ongetwijfeld helpen om meer vrouwen op de fiets te krijgen.

Bij de heraanleg van gewestwegen gelden altijd bepaalde stedenbouwkundige voorschriften en gewestelijke vereisten. Daarin is steeds aandacht voor het stallen van fietsen.

De maximale afmetingen van de fietsen hebben we zo ruim mogelijk bepaald, om zo weinig mogelijk modellen uit te sluiten. Om te berekenen hoe groot een fietsparkeervak moet zijn, komen bij de afmetingen van de fiets zelf nog eens manoeuvreerruimte voor- en achteraan en opzij en extra ruimte om comfortabel te kunnen in- en uitladen.

vade-mecum régionaux. Tous ont des obligations en matière de stationnement des vélos.

Concernant les dimensions retenues, plusieurs dispositifs existent, qui correspondent mieux à l'un ou à l'autre type de vélo. Les dimensions maximales sont retenues dans les fourchettes étudiées, pour inclure un maximum de modèles. Les dimensions maximales des vélos sont :

- pour les triporteurs, 90 sur 220 cm ;
- pour les biporteurs, 70 sur 290 cm ;
- et pour les "longtail" (rallongés à l'arrière), 70 sur 210 cm.

Pour calculer les dimensions des emplacements s'ajoutent des espaces de manœuvre devant, derrière ou sur le côté selon le type de dispositif et l'endroit où il est installé et, pour plus de confort, des espaces sur les côtés pour le déchargement.

Nous nous concentrons sur le triporteur, car l'enquête du projet Cairgo Bike nous montre que 25 % des personnes interrogées envisagent l'achat d'un vélo-cargo et que 16 % des personnes interrogées ayant déjà un vélo-cargo veulent acquérir ou ont déjà un triporteur avec un bac à l'avant. Ce n'est pas négligeable.

Ce modèle offre un confort lié à une plus grande sécurité due à la stabilité et permet le transport de charges variées. Le bac est en outre plus proche d'un coffre que ceux d'un "longtail" ou d'un biporteur familial.

Par contre, nous n'avons pas retenu le triporteur avec le bac à l'arrière, car seuls 2 % des personnes l'ont mentionné, qui plus est pour un usage professionnel uniquement, avec des besoins en stationnement spécifiques.

Pour ce qui est des contraintes liées au type de vélo, le triporteur est plus large, mais le biporteur est plus long. Il n'y a donc pas de raison de préférer l'un à l'autre.

¹¹⁶⁵ Rechercher une définition fixe du vélo-cargo ne nous semble pas opportun. Nous continuons d'utiliser celle que vous avez mentionnée : "tout vélo qui permet le transport de charges plus importantes que les vélos classiques". Cette définition intègre les modèles de type triporteur, biporteur ou midtail et longtail. Le dimensionnement très variable des remorques soulève, de son côté, des questions quant à leur stationnement spécifique.

Nous ne disposons pas d'étude spécifique à Bruxelles sur les chaînes de déplacement ("trip chaining"). L'enquête de Cairgo Bike vient cependant compléter les études réalisées précédemment dans le cadre des observatoires du vélo. On y apprend que la quasi-totalité des personnes ayant un usage professionnel de leur vélo-cargo en ont également un usage personnel. Cette chaîne est donc assurée.

La plupart des utilisateurs utilisent leur vélo pour le transport d'objets et de personnes. Les endroits les plus cités pour un

Wij focusten op de types met drie wielen en een bak vooraan, omdat uit een enquête van Cairgo Bike bleek dat de ondervraagden voor dat type het meeste interesse hebben. Dat soort fiets is comfortabel en stabiel, en dus veilig. Bovendien kun je er veel mee vervoeren.

Een strenge definitie van wat er allemaal onder de noemer 'cargobike' valt, lijkt ons niet zinvol.

Specifiek voor Brussel bestaan er geen studies over trip chaining. Wel blijkt uit de enquête van Cairgo Bike dat bijna alle bakfietsbezitters die hun fiets voor hun werk gebruiken, dat ook doen voor privédoeleinden.

De meesten gebruiken hun bakfiets voor het transport van goederen en mensen. Ze willen overdag vooral beveiligde stallingen in de buurt van winkels en stations, en fietsbeugels om kort te kunnen parkeren in de buurt van scholen, crèches of winkels.

stationnement sécurisé de longue durée en journée sont les commerces, les stations de métro et les gares, tandis que les arceaux spécifiques au stationnement de courte durée en journée sont demandés devant les écoles, les crèches et les commerces. La plupart des usagers stationnent également en journée, pendant une longue durée, dans ou à proximité de leur lieu de travail.

¹¹⁶⁷ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suis convaincu que les vélos-cargos constituent un outil de mobilité parfaitement pertinent pour notre Région et continueront de le faire.

Nous devons tout faire pour lutter contre les inégalités au niveau des tâches familiales. Il en va de même pour la mobilité. À l'instar de ce qui se fait en matière de promotion de l'approche intégrée de la dimension de genre, il faudrait une stratégie de promotion de l'intégration du vélo-cargo dans les infrastructures de mobilité à Bruxelles.

Nous devons adapter la ville à ces nouveaux moyens de transport. De simples pistes cyclables et emplacements pour vélos ne sont pas adaptés.

J'habite moi-même dans une partie fraîchement rénovée de la Petite ceinture et tiens, sur ce point, à féliciter Bruxelles Mobilité et les diverses parties prenantes : les vélos-cargos y sont clairement sécurisés.

Il s'agit également d'une question socio-économique. Les personnes les plus défavorisées franchissent plus difficilement le pas de ce transfert modal, qui serait pourtant une solution parfaite. À défaut de pouvoir le sécuriser, personne n'achète un vélo-cargo. Il faut offrir cette possibilité dans certains quartiers. J'espère que vous serez également attentive à ce point précis.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁷¹ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. EMMANUEL DE BOCK**

¹¹⁷¹ 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,

¹¹⁷¹ concernant "la féminisation d'arrêts de la STIB".

¹¹⁷³ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Ce 8 mars 2021, à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes, la STIB nous informait, sur sa page Facebook, de son projet d'introduire plus de noms de femmes sur son réseau en renommant dix-sept arrêts dans les trois prochaines années.

Le groupe DéFI réaffirme son souhait de répondre au désir mais aussi au droit légitime des femmes d'accéder à plus de reconnaissance et de visibilité dans l'espace public. Cela permettra de créer une Région sans doute plus vivable pour les

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik ben ervan overtuigd dat bakfietsen een perfecte mobiliteitsoplossing zijn en blijven in Brussel.*

Ongelijkheid in de rolverdeling tussen mannen en vrouwen moeten we bestrijden, net als ongelijkheid in mobiliteitskwesaties. Bij alle infrastructuuringsrepen moet rekening worden gehouden met de bakfiets. De stad moet aangepast worden aan die nieuwe vormen van vervoer. Gewone fietspaden en fietsstallingen volstaan daarvoor niet.

Dit is ook een sociaaleconomische kwestie. De meest achtergestelde groepen zijn het minst geneigd om de auto te laten staan, terwijl de bakfiets een perfecte oplossing zou zijn. Als bakfietsen niet veilig kunnen worden gestald, zal niemand ze nog kopen. In bepaalde wijken moet die mogelijkheid nog meer worden geboden.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de vervrouwelijking van haltes van de MIVB".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Naar aanleiding van de Internationale Vrouwendag op 8 maart kondigde de MIVB aan dat ze de komende drie jaar zeventien haltes naar vrouwen zal vernoemen.*

De DéFI-fractie vindt dat vrouwen meer erkenning en zichtbaarheid in de openbare ruimte verdienen. Dat is een belangrijke eerste stap naar meer gelijkheid en vrijheid.

Tijdens de vorige regeerperiode nam het parlement ons voorstel van resolutie over de vervrouwelijking van de openbare ruimte aan. In die resolutie vroegen we om creatief, progressief en

femmes dans tous les quartiers. Féminiser l'espace public est un pas important vers plus d'égalité et de liberté.

À cet égard, rappelons qu'une résolution relative à l'attribution de noms de femmes dans l'espace public, à l'origine déposée par DÉFI, avait été votée lors de la dernière législature. Ce texte constitue une grande fierté pour beaucoup d'entre nous et donne sans doute le cap à suivre par le gouvernement. En la matière, il faut une approche dynamique, créative et progressiste. Notre espace public souffre d'un manque de visibilité des femmes. Or, s'il n'y tend pas, comment dès lors créer plus de respect, plus de liens, plus de reconnaissance entre nous ? Où en serait l'humanité aujourd'hui sans Marie Curie, Rosa Parks, Simone Veil, Frida Kahlo, Indira Gandhi ou sans celles qui, résistantes pendant la Seconde Guerre mondiale, par exemple, ont lutté contre tous les obscurantismes ?

Nous souhaitons toutefois que ce travail se déroule avec méthode, car le sujet est, justement, d'une importance capitale. Il faudra veiller à faire des choix qui rassemblent mais respectent aussi une certaine logique, notamment par rapport aux repères géographiques de la Région bruxelloise.

La résolution relative à l'attribution de noms de femmes dans l'espace public, adoptée par le gouvernement précédent le 30 avril 2019, est-elle bien le texte qui inspire la politique du gouvernement actuel en matière de féminisation des espaces publics ?

Pour les arrêts de surface, la STIB dispose d'une autonomie complète pour nommer ses arrêts de bus et de tram. Combien d'arrêts en surface et de stations verront-ils leur nom modifié ? Selon quelle méthode ? L'avis des Bruxelloises et des Bruxellois sera-t-il recueilli ? Un calendrier a-t-il déjà été fixé et, si oui, quel est-il ? Les critères de repères géographiques seront-ils bien retenus ?

Enfin, je voudrais vous poser les mêmes questions concernant le choix des noms de stations, qui revient au ministre de la mobilité.

¹¹⁷⁵ **M. David Weytsman (MR).** - L'espace urbain n'est pas neutre. Il est marqué par les hiérarchies et les multiples inégalités qui traversent la société. Les rapports sociaux de sexe, de classe ou d'origine se matérialisent dans la ville, la transformant en espaces symboliquement signifiants, comme l'indique l'étude de Brussels Studies intitulée "Les femmes dans le nom des rues bruxelloises. Topographie d'une minorisation".

L'étude résume assez bien les enjeux de cette question. Les constats ont été dressés par mon collègue et le MR partage l'ambition du gouvernement. Il faut cependant procéder avec méthode et transparence, et la communication doit être exemplaire puisqu'il s'agit de symboles. La cacophonie qui a récemment entouré la féminisation d'un célèbre tunnel bruxellois ne peut plus avoir lieu, sous peine de créer des tensions au sein de notre société.

methodisch te werk te gaan. De keuzes moeten ingegeven zijn door een bepaalde logica.

Gebruikt de regering de resolutie van 30 april 2019 als leidraad?

Heeft de MIVB de volledige vrijheid voor de herbenoeming van de bovengrondse tram- en bushaltes? Hoeveel haltes zullen van naam veranderen? Welke methode wordt daarbij gevolgd? Zal de mening van de Brusselaars worden gevraagd? Is er een tijdschema opgesteld? Zal er rekening worden gehouden met de geografische herkenningspunten in het gewest?

Hoe zit het met de ondergrondse stations, die onder de bevoegdheid van de minister van mobiliteit vallen?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).* - *De openbare ruimte is niet neutraal en weerspiegelt de ongelijkheden in de samenleving. De studie "Vrouwen in Brusselse straatnamen. Topografie van een minorisering" van Brussels Studies vat die problematiek goed samen.*

De MR steunt de regering in haar ambitie om de openbare ruimte te vervrouwelijken. We moeten evenwel methodisch en transparant te werk gaan en een voorbeeldige communicatie voeren, want de ingrepen hebben een hoge symbolische waarde. De naamsverandering van een Brusselse tunnel zorgde voor heel wat heisa. Dergelijke toestanden moeten we in de toekomst absoluut vermijden.

Is er voor elke gemeente een overzicht opgesteld van de vrouwennamen in de openbare ruimte? Wordt die informatie met de andere gemeenten gedeeld?

Disposez-vous d'études complètes sur la présence de noms de femmes dans l'espace public, avec une cartographie pour chaque commune ? Ces informations sont-elles partagées avec l'ensemble des communes bruxelloises ?

Quelle méthode politique choisissez-vous pour fixer cette ambition et mener la réflexion juridique qui la sous-tend ?

Par souci de facilité, il est, en outre, préférable de féminiser de nouveaux espaces publics plutôt que de modifier des noms préexistants.

¹¹⁷⁷ À cet égard, s'agissant de la nouvelle ligne 3, cinq des neuf nouvelles stations de métro porteront des noms d'hommes. Toots Thielemans, Charles Liedts, Achille Colignon, Eugène Verboeckhoven et Jules Bordet verront leur nom apposé aux stations de métro. Aucune femme n'aura, en revanche, cet honneur.

Vous avez tout en main pour réfléchir à la féminisation de cette ligne de métro. Il n'est pas trop tard.

¹¹⁷⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs étapes sont prévues pour féminiser l'espace public, conformément aux recommandations de la résolution adoptée à ce sujet.

D'après le rapport publié par l'asbl Open Knowledge Belgium, en février 2020, 6 % des rues bruxelloises portant un nom de personne se rapportent à une femme. En collaboration avec des associations, le cabinet de Mme Ben Hamou et le mien ont lancé un processus pour augmenter la représentation des femmes dans l'espace public. L'exemple du tunnel récemment rebaptisé est un projet pilote permettant de définir les procédures nécessaires à l'avenir.

Pour la méthode de choix des noms d'arrêts en surface, la STIB recherche des noms de femmes qui sont cohérents par rapport à la localisation des arrêts, en tenant compte, par exemple, d'une artère portant un nom de femme à proximité, afin de permettre une lecture aisée du réseau pour tous ses usagers et usagères.

La STIB demeure ouverte aux propositions des communes, des associations et des habitants, à condition que les noms proposés s'inscrivent dans la volonté de conserver un repère géographique pour les usagers. Le choix est limité aux repères topographiques, ce qui rend cet exercice plus complexe et exclut une grande consultation populaire, comme cela a été le cas pour le tunnel.

¹¹⁸¹ À l'occasion du 8 mars, Journée internationale des droits des femmes, dix stations de métro de la STIB ont été symboliquement rebaptisées pour rendre hommage aux femmes, historiquement peu présentes dans l'espace public à Bruxelles. Grâce à un code QR, les voyageurs pouvaient retrouver la biographie des femmes choisies pour cette action sur le blog Stib stories. Ces femmes sont Simone Veil, Simone de Beauvoir, Lucia de Brouckère, Heidi Van de Vijver, Malala Yousafzai,

Welke methode heeft de regering voor de uitvoering van haar ambitie gekozen?

Het is makkelijker om nieuwe openbare ruimten naar vrouwen te vernoemen dan bestaande namen te wijzigen. Op de nieuwe metrolijn 3 krijgen vijf van de negen nieuwe stations een mannennaam. Geen enkele vrouw viel die eer te beurt. Het is evenwel nog niet te laat om daar verandering in te brengen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Volgens het rapport van de vzw Open Knowledge Belgium van februari 2020 draagt 6% van de Brusselse straten die naar een persoon zijn vernoemd, de naam van een vrouw. Mijn kabinet en dat van mevrouw Ben Hamou zullen er samen met de verenigingen stapsgewijs voor zorgen dat vrouwen beter in de openbare ruimte vertegenwoordigd worden. De naamsverandering van de tunnel is een proefproject op basis waarvan de toekomstige procedures zullen worden vastgesteld.*

De MIVB zoekt vrouwennamen die coherent zijn ten opzichte van de locatie van de haltes: een straat met een vrouwennaam in de buurt van een gelijknamige halte is handig voor de reiziger. De MIVB staat open voor suggesties van de gemeenten, verenigingen en inwoners, voor zover er sprake is van een geografische link.

Naar aanleiding van de Internationale Vrouwendag van 8 maart werden tien metrostations van de MIVB symbolisch herdoopt als eerbetoon aan vrouwen. Via een QR-code konden de reizigers de biografie van die vrouwen op de blog MIVB Stories lezen.

Naast die symbolische actie zullen in 2021 zeven tram- of bushaltes de naam van een beroemde vrouw krijgen. Zo wordt de halte Demunter omgedoopt tot de halte Audrey Hepburn, de halte Ieper tot de halte Marguerite Duras, de halte Stallaert tot de halte Marie Depage, de halte Over de bruggen tot de

Greta Thunberg, Clémence Royer, Clara Schumann, Rosa Parks et sainte Gudule.

Au-delà de cette action symbolique de la STIB pour donner de la visibilité aux femmes au cours de cette année 2021, sept arrêts de tram ou de bus prendront le nom d'une femme illustre.

L'arrêt Demunter, desservi par les lignes de bus 13 et 88, deviendra l'arrêt Audrey Hepburn, en hommage à la célèbre actrice et ambassadrice de l'Unicef née à Ixelles. Cet arrêt situé à Jette se trouve à proximité de la rue du même nom.

L'arrêt Ypres, desservi par le tram 51, sera rebaptisé Marguerite Duras, femme de lettres, dramaturge, scénariste et réalisatrice française. Cet arrêt est situé à proximité du square qui porte déjà son nom à Bruxelles.

L'arrêt Stallaert, desservi par le bus 60, sera renommé Marie Depage, infirmière belge connue. Une rue située à proximité à Uccle porte déjà son nom.

L'arrêt Outre-Ponts, desservi par les trams 62 et 93 ainsi que par le bus 57, sera rebaptisé Marie-Christine, du nom de l'archiduchesse de Habsbourg. Elle a également donné son nom à une artère commerçante située tout près à Laeken.

La nouvelle ligne 74 reliera Érasme à Uccle-Calevoet. Son terminus à Érasme sera baptisé Clémence Everard, du nom de la première femme diplômée de médecine, chirurgie et obstétrique en Belgique.

La nouvelle ligne de bus 52 créée dans le cadre du plan bus reliera la gare Centrale à Forest National. Un de ses arrêts, situé rue de la Madeleine dans le centre-ville, sera baptisé Madeleine.

L'arrêt Parc, qui dessert les lignes de bus 63, 65 et 66, sera rebaptisé Rosa Parks, du nom de la militante pour les droits civiques dont le refus de céder sa place à un homme blanc dans un bus a conduit à l'abolition des lois ségrégationnistes aux États-Unis.

Par ailleurs, en 2022 et 2023, cinq arrêts supplémentaires par an recevront des noms de femmes.

¹¹⁸³ Aucun changement de nom de station n'est actuellement planifié. Pour les futures stations de la ligne 3, une réflexion est en cours. Nous ne manquerons évidemment pas d'y mettre des femmes à l'honneur, comme l'avait demandé Mme Agic dans cette commission. Cette volonté est beaucoup plus facile à mettre en œuvre pour une nouvelle ligne de métro ou une nouvelle gare que lorsqu'il s'agit de rebaptiser une station existante déjà connue des utilisateurs.

¹¹⁸⁵ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - En fait, j'ai énoncé l'intention exprimée à l'unanimité sous la précédente législature. Je me réjouis qu'elle se concrétise dans ce projet mené par le gouvernement bruxellois.

halte Maria-Christina, de halte Erasmus tot de halte Clémence Everard en de halte Park tot de halte Rosa Parks. Daarnaast zal een van de haltes van de nieuwe buslijn 52 Magdalena heten.

In 2022 en 2023 zullen vijf bijkomende haltes een vrouwennaam krijgen.

Momenteel zijn er geen plannen om de naam van een metrostation te veranderen. Over de namen van de stations van de nieuwe metrolijn 3 wordt nog nagedacht, maar we zullen zeker vrouwen in de kijker zetten. Voor het gebruiksgemak van de reiziger geven we liever vrouwenamen aan nieuwe stations dan dat we vertrouwde stations herdopen.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans). - Tijdens de vorige zittingsperiode was er een consensus over de vrouwelijking van de haltes en ik ben tevreden dat deze regering dat in de praktijk brengt.

Je souhaite à tout le moins que, pour le futur, nous puissions essayer de correspondre le plus possible à l'historicité des quartiers et de celles et ceux qui ont fait l'histoire de Bruxelles, de ses quartiers et ses communes. Évidemment, nous devrions chercher des femmes importantes, plutôt que de reproduire l'histoire de nos lieux publics.

Ce travail doit être fait avec une attention particulière, pour ne pas systématiquement emprunter des noms de personnalités étrangères. Elles sont évidemment des symboles importants, mais il est essentiel de faire référence à notre propre histoire et de conforter ainsi le fait que les femmes ont toujours eu et auront toujours un rôle important à jouer. Il faut pouvoir démontrer cela par des faits et mon groupe vous soutiendra dans cet effort.

1187 **M. David Weytsman (MR).**- Je rejoins mon collègue De Bock dans ses propos mais voudrais obtenir une précision sur la méthode utilisée, que je ne suis pas certain d'avoir bien comprise. Par exemple, quelle est la réflexion qui sous-tend la nouvelle appellation de l'arrêt Parc en Rosa Parks ? Comment cela a-t-il été décidé ? Pourquoi cet arrêt a-t-il été choisi en particulier ? Changer de nom se justifie parfois, mais ces arrêts sont importants pour permettre aux citoyens de se géolocaliser dans l'espace bruxellois.

1189 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il y a deux types de décisions : en surface, le choix relève de la STIB et s'il s'agit d'une station de métro, il revient au gouvernement, plus particulièrement au ministre de la mobilité, qui a le loisir de renommer la station comme il l'entend.

Les noms des stations de métro en construction ont été choisis par l'ancien gouvernement, mais de nouvelles stations seront construites, et nous soulignerons qu'il est important de leur attribuer des noms féminins.

En ce qui concerne l'arrêt Rosa Parks, il faut souligner que tous les arrêts appelés Parc ne seront pas renommés Rosa Parks. Celui situé rue des Colonies est assez éloigné des autres, ce qui peut engendrer une certaine confusion. La STIB a donc jugé qu'il était important d'en modifier le nom.

Comme cet arrêt se situe à côté du bâtiment principal de la STIB, c'est un clin d'œil établissant le lien entre le parc et le nom Parks, mais aussi avec la STIB, puisque Rosa Parks est connue pour son acte de protestation dans les transports en commun américains. La STIB a, par ailleurs, estimé qu'il s'agissait d'une bonne idée d'annoncer ce changement de nom lors de la Journée internationale des droits des femmes.

Cet arrêt avait temporairement été nommé Kris Lauwers. Nous avons eu un débat à ce sujet en commission et je pense que le nom de Rosa Parks est un meilleur choix qui mérite de devenir permanent ! C'est une bonne chose d'avoir changé ce nom, demande qui avait été exprimée dans cette commission, par M. De Bock, notamment. Nous n'aurions pas voulu garder

Daarbij is het belangrijk dat er niet steeds buitenlandse persoonlijkheden gekozen worden. Door te verwijzen naar onze eigen geschiedenis maken we duidelijk dat vrouwen ook hier een wezenlijke rol gespeeld hebben en ook in de toekomst zullen spelen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik begrijp de methode niet goed. Wat is bijvoorbeeld de achterliggende idee wanneer de halte Park omgedoopt wordt tot Rosa Parks? Hoe is dat beslist? Waarom net die halte? Sommige namen van haltes helpen burgers immers ook om zich te oriënteren.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Bovengronds is het de MIVB die de namen kiest, voor metrostations doet de regering dat. De namen van de stations in aanbouw werden door de vorige regering gekozen, maar er komen nog nieuwe stations en ik zal erop aandringen die vrouwelijke namen te geven.*

Niet alle haltes die nu Park heten, zullen omgedoopt worden tot Rosa Parks. De MIVB wil het onderscheid maken tussen de halte aan de Koloniënstraat en de andere omdat die ver uit elkaar liggen en er dus verwarring mogelijk is. De link tussen de namen Park en Parks is een knipoog, net als het feit dat die naam net gekozen werd voor de halte vlakbij het hoofgebouw van de MIVB. Rosa Parks is immers bekend voor haar acties op het openbaar vervoer. De heer De Bock was overigens een van de grote verdedigers van die naam.

le nom de Kris Lauwers, qui était aussi un clin d'œil, plutôt que celui de Rosa Parks.

1195 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- La méthode doit être transparente, tant au sein de la STIB que du gouvernement. Dans le cadre du dossier du tunnel Annie Cordy, le rattrapage du gouvernement était justifié. Les responsables politiques doivent veiller à la bonne exécution de nos résolutions.

S'agissant du nom Parc, il n'était justement pas genré puisqu'il renvoie à un lieu. Serait-il possible d'obtenir un tableau complet reprenant tous les arrêts de la STIB ?

1195 **Mme la présidente.**- Vous pourriez l'obtenir facilement.

1195 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Actuellement, un tel relevé n'existe pas. Si vous avez un lien à me conseiller, merci de m'en avvertir. De nombreux arrêts ont été baptisés en fonction de l'endroit - place ou rue - où ils sont localisés, et personne ne s'est jamais interrogé sur le genre de la personne qui en était la source.

1195 **Mme la présidente.**- Mme la ministre, disposez-vous de cette liste ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous l'envoyer une fois finalisée ?

1195 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Sauf erreur de ma part, une question écrite a porté sur cet aspect. Je vous invite donc à consulter la base de données des questions écrites déjà posées pour trouver cette liste. Je viens, pour ma part, de vous énumérer les sept arrêts qui ont été renommés.

- *L'incident est clos.*

1213 **QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

1213 **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,**

1213 **concernant "le fonctionnement, le suivi des signalements et l'amélioration éventuelle de l'application 'Fix My Street'".**

1215 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- L'application Fix My Street permet de signaler des incidents dans l'espace public bruxellois afin d'améliorer la qualité de vie dans la ville, en matière de voirie, de propreté publique, de plantation, de signalisation, d'éclairage, de mobilier urbain, de monument et de véhicule abandonné. Il s'agit d'une initiative de Bruxelles Mobilité, en collaboration avec les communes et les institutions bruxelloises partenaires.

C'est le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) qui développe le site web et l'application mobile, et qui les met à jour. L'application Fix My Street peut d'ailleurs être utilisée depuis l'application My Brussels. Elle constitue sans doute un réel outil pour les habitants de la Région bruxelloise, qui peuvent, en signalant une série de problèmes, être acteurs à part entière de

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De methode moet transparant zijn, of het nu de MIVB of de regering is die beslist.*

De naam Park had als voordeel dat die naar een plaats verwees en dus op zich al genderneutraal was.

Kunnen we een overzicht krijgen van alle haltes van de MIVB?

Mevrouw de voorzitter.- Geen enkel probleem.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Momenteel bestaat zo'n lijst niet. Veel haltes zijn genoemd naar een nabijgelegen straat of plein en in die gevallen heeft nog nooit iemand zich vragen gesteld bij het geslacht van de persoon naar wie die locatie genoemd is.*

Mevrouw de voorzitter.- *Mevrouw de minister, kunt u zo een lijst bezorgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik heb daarover een schriftelijke vraag beantwoord, dus misschien kunt u het archief daarvan raadplegen? Ik heb vandaag wel de zeven haltes vermeld die een nieuwe naam kregen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

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

betreffende "de werking, de follow-up van de meldingen en de eventuele verbetering van de 'Fix my Street'-applicatie".

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans).*- *Met de app Fix My Street kunnen problemen worden gemeld in verband met het wegdek, openbare netheid, aanplantingen, signalisatie, verlichting, stadsmeubilair, achtergelaten voertuigen enzovoort. De app is een initiatief van Brussel Mobiliteit, maar ook de gemeenten en een aantal Brusselse instellingen werken eraan mee.*

Voor de Brusselaars is de app een handig instrument om medezeggenschap te krijgen over mobiliteit en netheid. Het aantal meldingen via de app blijft stijgen.

la mobilité et de la propreté dans leur Région et rendre celle-ci plus agréable. Elle rencontre de plus en plus de succès puisque, comme vous l'annonciez en réponse à une question écrite de mon collègue Marc Loewenstein, le nombre d'incidents rapportés ne fait que croître.

Il faut poursuivre la publicité intensive autour de cette application. J'espère qu'elle est régulièrement évaluée, car elle devrait être améliorée chaque fois que cela est possible.

Je m'interroge sur le temps qui s'écoule entre un signalement et la clôture d'un dossier, sachant que la rapidité de réaction et, donc de clôture, varie selon les problèmes signalés, entre voiries communales et voiries régionales.

¹²¹⁷ L'application Fix My Street a-t-elle déjà fait l'objet d'une campagne de promotion ? Dans l'affirmative, une nouvelle campagne de promotion est-elle prévue ?

Le fonctionnement de cette application est-il régulièrement évalué par les différents acteurs régionaux et communaux concernés ? Dans l'affirmative, selon quelle périodicité, avec quels acteurs, avec quelles conclusions et quel suivi concret ?

L'application Fix My Street est sans doute également évaluée et commentée en ligne par ses utilisateurs. Dans certains cas, ces évaluations et suggestions pourraient permettre d'améliorer le fonctionnement de l'application. Un suivi de ces évaluations et commentaires est-il réalisé ?

Le temps de résolution d'un problème signalé varie sans doute d'un dossier à l'autre. Les données récoltées en témoignent probablement. Permettent-elles de mesurer une amélioration dans la rapidité des interventions ? Y a-t-il un délai d'action raisonnable ou même un délai légal obligatoire pour une intervention, ou est-ce laissé à l'appréciation du gestionnaire ?

En ce qui concerne les véhicules abandonnés, quelle est la durée moyenne d'une intervention, du signalement d'un véhicule abandonné à son retrait de la voie publique ? Disposez-vous de chiffres à ce propos ?

En ce qui concerne les pistes cyclables endommagées, quelle est la durée moyenne de la réparation d'une piste, du signalement d'un incident à sa clôture ? En ce qui concerne les voiries ou chaussées endommagées, quelle est la durée moyenne de la réparation, du signalement d'un incident à sa clôture ? Qu'en est-il également lorsque des dépôts clandestins sont signalés ? Constatez-vous une différence de délai d'intervention entre les voiries régionales et les voiries communales ?

Quel est le budget d'entretien et de développement du système Fix My Street qui, comme le montrent les chiffres, connaît une augmentation du nombre de signalements, pour les années 2019, 2020 et 2021 ?

¹²¹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne la campagne de promotion, le Centre d'informatique pour la

Hoeveel tijd verstrijkt er tussen een melding en de afhandeling van het dossier? Ik veronderstel dat die tijd afhangt van de aard van het probleem en van het type weg (gemeente- of gewestweg).

Is er al een promotiecampagne rond de app gevoerd? Zo ja, plant u er nog een?

Wordt de app regelmatig geëvalueerd door de partners? Ongetwijfeld wordt de app ook online geëvalueerd en becommentarieerd door de gebruikers. Wat doet u met die suggesties en commentaren?

Geldt er een termijn waarbinnen een probleem afgehandeld moet worden? Hoelang duurt het gemiddeld voordat een achtergelaten voertuig verwijderd wordt? Hoelang duurt het gemiddeld voordat een fietspad of een beschadigd wegdek hersteld wordt? Wat is de termijn bij sluikstorten? Is er een verschil tussen gemeente- en gewestwegen?

Wat is het onderhouds- en ontwikkelingsbudget van Fix My Street voor de jaren 2019, 2020 en 2021?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Wat de promotie van de Fix My Street-app betreft, post het Centrum*

Région bruxelloise (CIRB) communique régulièrement au sujet de l'application Fix My Street via les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram). Une campagne soutenue est, par ailleurs, organisée depuis novembre 2020. La connaissance de Fix My Street par les Bruxellois semble d'ailleurs s'améliorer, car le nombre de signalements a plus que doublé entre 2017 et 2020.

Au sujet de l'évaluation, l'application Fix My Street est suivie de près par ses intervenants professionnels. Un comité d'accompagnement réunissant les institutions régionales (Bruxelles Mobilité, le CIRB, Bruxelles Propreté), les dix-neuf communes et plusieurs organisations actives dans l'espace public bruxellois (la STIB, Sibelga, Proximus, Vivaqua, parking.brussels, Cyclo et Villo) est organisé deux à trois fois par an. Il a pour objectif d'évaluer l'application, d'améliorer son utilisation et d'analyser les possibilités, les opportunités et les besoins de développements.

Fix My Street est une application très populaire auprès des citoyens, qui sont d'ailleurs à l'origine de la majorité des signalements effectués. Le CIRB et Bruxelles Mobilité sont dès lors particulièrement attentifs à leurs commentaires et à leurs réactions, tant sur les réseaux sociaux, via les échanges à partir des différents centres d'assistance, que sur les boutiques numériques d'Apple et de Google, où est publiée l'application.

Le CIRB a également organisé un "Users Club" citoyen en 2019 pour recueillir les idées, attentes et besoins des Bruxellois. En 2020, la situation sanitaire n'a pas permis de réitérer l'expérience, mais le CIRB prévoit à nouveau de consulter les citoyens sur le projet dans le courant de cette année.

¹²²¹ En ce qui concerne la rapidité des interventions, je vous invite à déposer une question écrite pour disposer des éléments par date.

Le délai de résolution moyen dans Fix My Street diminue d'année en année. En 2020, on comptait environ 21 jours entre la création d'un incident dans Fix My Street et sa clôture dans l'application. En 2017, le délai était encore de plus de 107 jours. Ce délai a donc été divisé par cinq en trois ans.

C'est d'autant plus remarquable que le nombre de signalements a plus que doublé sur la même période, en passant de 30.000 signalements en 2017 à plus de 70.000 en 2020.

S'agissant des véhicules abandonnés, Fix My Street a intégré en avril 2019 la catégorie vélos abandonnés et, le 22 décembre dernier, les trottinettes, les scooters et les voitures ont été ajoutés aux possibilités. En 2019, le délai moyen de résolution des cas était de 96 jours. En 2020, ce délai a été réduit à 69 jours.

La catégorie des pistes cyclables endommagées a été ajoutée lors de la dernière réorganisation, soit le 22 décembre 2020. En 2020, il n'y a pas eu de signalements de pistes cyclables endommagées. En 2021, il y a eu 55 signalements, et le délai de résolution à ce niveau est actuellement de onze jours.

voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) geregeld boodschappen op de sociale media. Sinds november 2020 loopt er een campagne.

Alle partners volgen de app van nabij. Twee of drie keer per jaar komt een begeleidingscomité samen, bestaande uit Brussel Mobiliteit, het CIBG, Net Brussel, de negentien gemeenten en een reeks organisaties.

Fix My Street is heel populair bij de Brusselaars. Hun input is heel belangrijk voor het CIBG en Brussel Mobiliteit. In 2019 organiseerde het CIBG een zogenoemde Users Club om ideeën te sprokkelen bij de burgers en naar hun verwachtingen en behoeften te peilen. In 2020 kon dat niet door de coronacrisis, maar dit jaar is het de bedoeling om weer een burgerpanel te organiseren.

Meldingen bij Fix My Street worden van jaar tot jaar sneller afgehandeld: van meer dan 107 dagen in 2017 tot gemiddeld 21 dagen in 2020. In diezelfde periode was er meer dan een verdubbeling van het aantal meldingen: van 30.000 in 2017 naar meer dan 70.000 in 2020.

Wat de achtergelaten voertuigen betreft, staat sinds 2019 de categorie "achtergelaten fiets" in de lijst, eind 2020 uitgebreid met "achtergelaten step/scooter/auto".

"Beschadigd fietspad" werd eind 2020 toegevoegd. In de loop van 2020 waren er geen meldingen; in 2021 liepen er 55 binnen. De termijn hiervoor is elf dagen.

In 2020 gold voor sluikstorten een termijn van negen dagen, tegenover zestien in 2019.

Er wordt dus sneller en efficiënter gereageerd.

Pour ce qui concerne les signalements liés à la signalisation, intégrant les catégories marquage pour les chaussées et pistes cyclables, la tendance est identique, avec une diminution du délai de résolution moyen de 155 jours en 2017 à 62 jours en 2020, soit quasiment une division par trois en trois ans.

Pour ce qui concerne les signalements de dépôts clandestins, le délai moyen de résolution était de neuf jours en 2020, soit plus de 50 % en moins par rapport au délai de 2019, qui était de seize jours.

La réactivité liée à cette application a donc nettement progressé et je remercie toutes les équipes qui y travaillent et en améliorent l'efficacité et le temps de résolution.

1223 Le budget de Fix My Street évolue naturellement en fonction des développements planifiés dans le cadre du projet. Cette année, le CIRB a prévu un budget de plus de 281.000 euros pour la maintenance et les améliorations de l'application.

1225 **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Avec le temps et un doublement du nombre de signalements en 2017, le nombre d'interventions a augmenté et le délai d'intervention a diminué, ce qui est une bonne nouvelle. Mais, des intervenants régionaux et communaux, lesquels sont les plus rapides ? Les délais varient-ils d'une commune à l'autre ?

Je note qu'une campagne de publicité a été menée en 2020 et que la consultation des citoyens sera relancée.

Je confirme en tout cas, par expérience personnelle, que les interventions sont désormais plus rapides : en janvier 2020, j'avais reçu la confirmation d'un dossier clôturé après un ou deux ans ; il y a huit jours, un problème de corbeille pleine que j'avais signalé a été réglé dès le lendemain.

- *L'incident est clos.*

1229 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

1229 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,

1229 concernant "la tentative de féminicide dans la station de métro Gare de l'Ouest".

1231 **Mme Leila Agic (PS).**- Le 1er février 2021, un homme s'en est pris à une femme dans le métro bruxellois. Plus précisément, le drame s'est produit à la station Gare de l'Ouest, où l'homme a été appréhendé par les forces de police. Il s'agirait d'une tentative de féminicide contre son ex-conjointe.

Selon la presse, l'individu aurait également blessé d'autres personnes se trouvant dans le wagon. Le sentiment de légitimité éprouvé par cet homme pour commettre un tel acte, en plein jour,

Het budget van Fix My Street evolueert. Voor dit jaar trok het CIBG meer dan 281.000 euro uit voor onderhoud en verbeteringen.

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *Meer meldingen die sneller worden afgehandeld, dat is goed nieuws. Maar wie reageert het snelst, het gewest of de gemeenten? En zijn er verschillen tussen de gemeenten onderling?*

- *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 poging tot vrouwenmoord in metro Weststation".

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Op 1 februari 2021 werd een man door de politie gearresteerd nadat hij zijn echtgenote in de metro ter hoogte van Weststation trachtte te vermoorden. Het ging niet om een simpele echtelijke ruzie, maar een poging tot femicide. Ook andere reizigers raakten gewond.*

De feiten speelden zich wellicht toevallig in een metrostation af. Toch blijft de beveiliging van die infrastructuur een belangrijke

en heure de pointe et dans un espace aussi public que le métro bruxellois, nous a glacé le sang.

Je tiens également à insister sur le fait qu'il ne s'agit pas simplement d'une dispute de couple ayant mal tourné, comme cela a été rapporté par la presse, mais d'une tentative de féminicide. Les termes utilisés sont importants.

Si le fait que cet incident a eu lieu dans une station de métro relève probablement du hasard, la sécurisation de ces infrastructures n'en demeure pas moins une question cruciale. Dans une optique de promotion de la mobilité douce et de l'usage des transports en commun, il est primordial d'y garantir la plus grande sécurité possible aux usagers.

Alors que la sécurisation des stations de métro et de prémétro et des gares bruxelloises relève notamment de la police fédérale, il est pourtant très rare d'y croiser des forces de l'ordre. Lors de la législature précédente, quelques trois millions d'euros avaient été dégagés pour l'engagement de plus de cent agents de sécurité, et leur collaboration avec la police fédérale avait fait l'objet d'une convention.

Pouvez-vous nous faire état des rapports entre la STIB et la police fédérale ? Cette collaboration a-t-elle fait l'objet d'une évaluation récente ?

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

¹²³⁵ Si les stations de métro disposent d'un interphone pour le personnel, il n'existe pas de borne d'appel d'urgence visible et facilement accessible pour les usagers. Ce genre de dispositif a-t-il déjà été envisagé ? Pour quelle raison n'est-il pas déployé ?

Enfin, on sait que le contrôle social et la bienveillance mutuelle peuvent et doivent également jouer un rôle important dans la sécurisation des espaces publics et le sentiment de sécurité de tous les usagers. Bien que la STIB dispose d'un très grand nombre d'espaces d'affichage, les campagnes de sensibilisation sont rares. Des campagnes de sensibilisation sont-elles prévues par la STIB, notamment pour inviter les personnes à participer à ce contrôle social ? De nouvelles initiatives sont-elles planifiées en ce sens ?

¹²³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce type de violence dépasse le simple cadre des transports en commun. La STIB est particulièrement sensible à la protection de l'ensemble de ses usagers, et accorde une attention particulière aux femmes et aux personnes les plus vulnérables. Ce qui s'est passé nous touche tous très fort.

Je voudrais préciser que des agents de sécurité étaient bien présents dans la rame de métro lors de l'incident. Leur présence et leur réactivité ont permis d'interpeller le tiers et de prévenir immédiatement les services de police via le dispatching de la STIB. Ce qui s'est passé reste toutefois une catastrophe et je ne tiens aucunement à minimiser les faits. Cependant, hormis la

kwestie. Wie het openbaar vervoer wil promoten, moet ervoor zorgen dat de reizigers zich er veilig voelen.

De federale politie staat in voor de veiligheid in de Brusselse stations, de metro en de premetro, maar ze is er zelden aanwezig. De vorige regering trok 3 miljoen euro uit voor de aanwerving van een honderdtal veiligheidsagenten. Hun samenwerking met de federale politie werd in een overeenkomst geregeld.

Hoe verloopt het contact tussen de MIVB en de federale politie? Is die samenwerking recent geëvalueerd?

(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

In de metrostations zijn er geen gebruiksvriendelijke toestellen voor noodoproepen. Heeft de MIVB overwogen om er te plaatsen? Waarom is dat nog niet gebeurd?

Sociale controle speelt ook een belangrijke rol in de beveiliging van de openbare ruimte. De MIVB voert daar echter zelden bewustmakingscampagnes over. Wil de maatschappij reizigers oproepen om waakzamer te zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dergelijk geweld komt ook buiten het openbaar vervoer voor. De MIVB hecht veel belang aan de veiligheid van de zwakste reizigers.*

Er waren veiligheidsagenten aanwezig in het rijtuig toen het schokkende incident zich voordeed. Dankzij hen was de politie snel ter plaatse. Zonder de feiten te minimaliseren wijs ik erop dat niemand anders fysieke kwetsuren opliep.

Tijdens de maandelijkse bespreking met de bestuurlijke directeur-coördinator van de federale politie meldt de MIVB

victime de cette terrible tentative de féminicide, personne n'a, heureusement, été blessé physiquement.

Lors de ses réunions mensuelles avec le directeur-coordonateur administratif (dirco) de la police fédérale, la STIB fait part des problèmes sécuritaires auxquels elle est confrontée. Ces réunions débouchent sur des mesures qui peuvent être fortes, comme l'action menée le jeudi 18 mars 2021 sur le territoire de la zone de police Midi et de la police des chemins de fer (SPC). Cette action a notamment porté sur la sécurisation massive des stations Lemonnier, Clemenceau, Porte de Hal et Gare du Midi.

Des réunions mensuelles étant prévues, la collaboration entre la STIB et la police fait l'objet d'une évaluation permanente et peut être adaptée en cas de besoin, par exemple en décidant de mener des actions dites "d'urgence".

Vos informations sur les bornes d'appel semblent légèrement erronées, car elles sont bel et bien accessibles aux voyageurs dans toutes les stations. Ces bornes de secours sont installées sur le quai, ainsi qu'ailleurs dans les stations. En les actionnant, les voyageurs entrent directement en contact avec un membre du dispatching de la STIB.

¹²³⁹ La STIB a lancé une campagne sur le harcèlement, en collaboration avec Plan International, dans laquelle elle invitait les voyageurs à intervenir et à lancer une alerte s'ils constataient ce type de comportement. À ce jour, il n'y a pas de campagne spécifique prévue sur cette thématique en particulier.

Le 8 mars, la STIB a lancé une campagne interne de sensibilisation de son personnel au sexisme, accompagnée d'une formation en ligne. Elle est également en train de développer une formation à l'intention du personnel en contact avec les voyageurs, consacrée à l'accueil des victimes d'agression à caractère sexiste.

Pour conclure, je suis totalement d'accord avec Mme Agic sur le fait que cette tentative de féminicide glace le sang. La STIB est particulièrement sensible à la protection de l'ensemble de ses usagers et elle porte une attention particulière aux femmes.

¹²⁴¹ **Mme Leila Agic (PS).**- Des agents de sécurité étaient, certes, présents après l'incident, mais ma question portait plutôt sur leur collaboration avec la police. La zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles a lancé une campagne dans le cadre de laquelle une agente parcourait les rues en civil afin de constater des faits de harcèlement. La même initiative pourrait être envisagée dans les stations de métro et dans les transports publics en général, car de nombreux faits de harcèlement s'y produisent. De nombreuses femmes optent d'ailleurs pour d'autres moyens de transport par sentiment d'insécurité.

Je vous encourage à réfléchir à des actions de ce type en collaboration avec la police. Il est essentiel d'organiser des campagnes constantes de prévention dans les transports en

de veiligheidsproblemen waarmee ze te maken kreeg. Die vergaderingen leiden tot soms ingrijpende maatregelen.

De samenwerking tussen de MIVB en de federale politie wordt permanent geëvalueerd en kan indien nodig worden aangepast, bijvoorbeeld wanneer er dringend actie nodig is.

Er zijn wel degelijk toestellen voor noodoproepen in alle MIVB-stations aanwezig. Reizigers die ze gebruiken, hebben rechtstreeks contact met de dispatching van de MIVB.

De MIVB voerde een campagne waarin ze reizigers opriep om tussenbeide te komen of alarm te slaan wanneer ze zien dat een persoon wordt lastiggevallen. Er is voorlopig geen nieuwe campagne rond dit thema gepland.

De vervoersmaatschappij werkt intern wel aan bewustzijn rond seksisme en geeft daar een online opleiding over. Daarnaast werkt ze aan een vorming over de opvang van reizigers die het slachtoffer werden van seksisme.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Mijn vraag ging in de eerste plaats over de samenwerking tussen de veiligheidsagenten van de MIVB en de politie. Zo zou een agente in burger op het openbaar vervoer feiten van belaging kunnen vaststellen. Als vrouwen zich niet veilig voelen op het openbaar vervoer, haken ze af.*

U moet nagaan voor welke acties de MIVB en de politie nog kunnen samenwerken. Voorts blijven bewustmakingscampagnes op het openbaar vervoer nodig.

- Het incident is gesloten.

commun. Il en existe déjà, mais, les faits n'étant pas en diminution, nous devons en augmenter la fréquence.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "le vade-mecum vélo".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS ROCHETTE,

concernant "la mise en œuvre du quartier Good Move apaisé Collignon-Josaphat et les directives en matière de pistes cyclables séparées".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais). - *Il est encore nécessaire d'aménager des pistes cyclables séparées, à Schaerbeek comme dans de nombreuses communes.*

Il y a quelques semaines le collègue communal de Schaerbeek a malheureusement décidé d'aménager des pistes cyclables marquées des deux côtés de l'avenue des Azalées plutôt que d'y garder la piste cyclable séparée bidirectionnelle créée l'année passée.

L'administration renvoie à cet égard au vade-mecum vélo qui autorise le trafic mixte en zone 30. Cela n'a aucun sens. En effet, le vade-mecum indique qu'il faut considérer la vitesse moyenne effective, et non la vitesse maximale autorisée ; de plus, le respect de la zone 30 est souvent illusoire à Schaerbeek.

En outre, il convient de tenir compte de la forte intensité de la circulation sur cette avenue bordant le parc Josaphat.

De plus, depuis que vous avez instauré la ville 30, la catégorisation des voiries est devenue caduque.

Par ailleurs, pour la ville 30, il convient d'adapter au plus vite l'infrastructure à la limitation de vitesse. Cela relève de votre responsabilité et de celle des administrations communales. Pour y parvenir, il est notamment envisageable de rétrécir la bande de circulation. La commune l'a fait au moyen de lignes blanches,

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het fietsvadecum".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE,

betreffende "de uitvoering van de autoluwe Good Move-wijk Collignon-Josaphat en de richtlijnen rond afgescheiden fietspaden".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA). - De nood aan afgescheiden fietspaden is in vele gemeenten nog steeds hoog. Zo ook in Schaerbeek. Het voorbije jaar heeft de gemeente Schaerbeek van de Azalealaan, gelegen aan het prachtige Josaphatpark, een eenrichtingsstraat met een afgescheiden tweerichtingsfietspad gemaakt. Het afgescheiden fietspad werd volop gebruikt door kinderen die in de buurt naar school gaan. Het is een drukbezochte plaats waar drie scholen en twee kinderdagverblijven zijn gelegen. Zo'n afgescheiden fietspad voelt veel veiliger aan voor ouders die met hun kinderen door het drukke Schaarbeekse verkeer fietsen.

Een aantal weken geleden heeft de Schaarbeekse gemeenteraad beslist om van de Azalealaan definitief een eenrichtingsstraat te maken. Helaas heeft men er niet voor gekozen om het fysiek afgescheiden fietspad te behouden. De keuze is gevallen op gemarkeerde fietsstroken aan weerszijden van de rijbaan, zonder enige extra bescherming voor de fietsers. Bij wijze van motivatie verwijst het gemeentebestuur naar het fietsvadecum, dat gemengd verkeer toestaat in een zone 30.

Ik stel mij daar ernstige vragen bij. Eerst en vooral is de motivering van het gemeentebestuur wettelijk onlogisch. Ik lees namelijk in het fietsvadecum dat de gemiddelde effectief gereden snelheid als criterium moet worden gehanteerd en niet de maximaal toegelaten snelheid. In Schaerbeek wordt vaak te snel gereden. Ik hoef maar uit mijn raam te kijken aan de Eugène Demolderlaan om vast te stellen dat de zone 30 daar een illusie is.

Bovendien moet er bij de beoordeling ook naar de verkeersintensiteit worden gekeken. Ik beschik niet over cijfergegevens over de Azalealaan, maar het is in ieder geval een veelgebruikte verbindingsweg die bovendien aan het populaire Josaphatpark ligt.

Volgens mij volstaat het daarom niet dat de beslissing over het wel of niet aanleggen van een afzonderlijk fietspad louter wordt

mais aménager une piste cyclable séparée aurait eu le même effet.

gebaseerd op de zone 30. Dat geldt des te meer nu u de stad 30 hebt ingevoerd. De huidige categorisering van de wegen lijkt mij achterhaald als je uitgaat van het principe van 30 km/u.

Daarnaast zorgt de stad 30 ervoor dat straten die ertoe uitnodigen om de snelheidslimiet te overschrijden snel moeten worden aangepast. Het volstaat niet om de zone 30 in te voeren; er zijn ook ingrepen in de infrastructuur nodig. Het is uw verantwoordelijkheid, alsook die van de gemeentebesturen, om de infrastructuur van de straten aan te passen aan de maximumsnelheid.

Dat kan door verkeersdrempels of verkeerseilanden te plaatsen, of door de rijweg smaller te maken. Dat laatste heeft de gemeente geprobeerd door dubbele witte lijnen aan te brengen, maar het had evengoed gekund door een afgescheiden fietspad aan te leggen. Daarvoor had men geen parkeerplaatsen moeten schrappen.

Bovendien snap ik niet goed wat burgerparticipatie nog voor Groen betekent. De wijkparticipatie die in Good Move wordt voorgeschreven, wordt hier immers doorkruist. Er vond een raadpleging plaats waarbij vier scenario's aan de buurt werden voorgelegd: twee scenario's waarvoor een vergunning nodig was en twee scenario's waarvoor er geen nodig was. De gemeente heeft uiteindelijk voor een vijfde scenario gekozen, zonder rekening te houden met de aan de buurtbewoners voorgelegde scenario's. Ze koos ervoor om de rijweg eenvoudigweg te asfalteren.

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de gemeente kiest voor een gemakkelijksoplossing veeleer dan voor veiligheid. Ook in andere straten kiest het gemeentebestuur telkens voor een oplossing die geen vergunning vereist.

Wat is de impact van de stad 30 op het fietsvademecum? Uit het overleg met Brussel Mobiliteit dat onlangs plaatsvond, krijg ik de indruk dat uw administratie het fietsvademecum niet wilt aanpassen. Wat is uw zienswijze?

Als er voldoende ruimte is om een afgescheiden fietspad aan te leggen, zonder dat daarvoor een deel van het voetpad of parkeerplaatsen moeten sneuvelen, moet dat dan niet streng aanbevolen of zelfs verplicht worden?

Wat vindt u van de beslissing en de motivatie van de gemeente Schaarbeek? Zou u er op de Azalealaan voor kiezen om een afgescheiden fietspad aan te leggen? Een stad op kindermaat, zoals Groen ze voor ogen heeft, wordt op deze manier niet gerealiseerd.

In het verleden beloofde u herhaaldelijk om de invoering van de stad 30 gepaard te laten gaan met de nodige infrastructuuraanpassingen. Hoe verzoent u dat met de beslissing van de gemeente Schaarbeek om gemak te laten primeren op veiligheid, door vergunningsplichtige werken uit de weg te gaan?

²¹¹³ *Je ne comprends pas ce que la participation citoyenne préconisée dans Good Move signifie encore pour Groen. En effet, quatre scénarios ont été soumis au quartier, mais la commune n'en a pas tenu compte et a opté pour un cinquième scénario. En choisissant une solution ne requérant pas de permis, elle semble avoir préféré la facilité à la sécurité.*

Quel impact la ville 30 a-t-elle sur le vade-mecum ? Votre administration est-elle disposée à adapter le vade-mecum vélo ?

Lorsque l'aménagement d'une piste cyclable séparée ne demande de sacrifier ni trottoir ni places de stationnement, ne faudrait-il pas le recommander, voire le rendre obligatoire ?

Que pensez-vous de la décision et de la justification de la commune de Schaerbeek ? N'opteriez-vous pas pour une piste cyclable séparée avenue des Azalées ? N'oublions pas que Groen vise une ville enfants admis !

Vous avez promis à plusieurs reprises que les adaptations nécessaires de l'infrastructure iraient de pair avec l'instauration de la ville 30. Est-ce conciliable avec la décision de Schaerbeek ? Combien de temps faut-il pour qu'un permis pour des travaux en voirie soit délivré ?

2115 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Le quartier Colignon-Josaphat, dont fait partie le quartier des Azalées, est l'un des cinq premiers quartiers apaisés du plan Good Move. Une étude de mobilité multimodale d'un an y sera lancée en septembre. Elle tiendra compte de l'avis des habitants.*

Motivée notamment par un accident survenu aux portes de l'école de l'avenue Stobbaerts, la commune de Schaarbeek semble avoir pris les devants en adoptant déjà un plan de circulation définitif pour le quartier.

La commune prétend que sa décision est une mise en œuvre du plan Good Move. Pourtant, elle a été présentée la veille de la discussion prévue avec les riverains sur Good Move. De plus, l'étude de mobilité pour le quartier sur laquelle Good Move entend se baser n'est pas prête.

Le plan de circulation de la commune supprime le trafic de transit, en particulier avenue Stobbaerts, et met plusieurs rues à sens unique. Il peut donc être considéré comme une avancée par rapport à la situation initiale.

Toutefois, en remplaçant la piste cyclable séparée bidirectionnelle testée avenue des Azalées par deux pistes cyclables marquées, il a un impact négatif. Les raisons de ce choix ne sont pas claires, car cette avenue est suffisamment large pour accueillir des pistes cyclables séparées sans sacrifier de places de parking.

Outre les arguments d'esthétique, de continuité et de sécurité des piétons avancés par la commune, le bourgmestre a présenté cette décision comme étant conforme au vade-mecum vélo, qui permet une circulation mixte en zone 30.

La commune prétend aussi avoir pris sa décision sur la base d'une concertation avec les riverains. Or, ceux-ci avaient plébiscité des pistes cyclables séparées. De plus, le plan actuel ne correspond à aucun des quatre scénarios présentés aux habitants par la commune, qui prévoyaient tous une piste cyclable séparée.

Hoe lang duurt het gemiddeld alvorens een vergunning voor wegenwerken wordt afgeleverd?

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- De gemeente Schaarbeek heeft een nieuw circulatieplan aangekondigd voor de Azaleawijk, die deel uitmaakt van de grotere wijk Collignon-Josaphat, een van de eerste vijf autoluwe wijken uit het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move. In dat kader wordt vanaf september gedurende een jaar een multimodale mobiliteitsstudie uitgevoerd, waarbij rekening zal worden gehouden met de input van de bewoners. Daarna zullen de maatregelen van kracht worden.

De gemeente Schaarbeek lijkt de vlucht vooruit te nemen door nu al een definitief circulatieplan voor te leggen. Een belangrijke aanleiding voor die urgentie was het ongeval voor de schoolpoort in de Stobbaertslaam, die na de testopstelling in de wijk de enige verbindingstraat was geworden en waar eerder ook de schoolstraat was afgeschaft.

De gemeente noemt haar beslissing een uitvoering van het Good Moveplan, ook al doorkruist ze daarmee de timing van Good Move. Zo was er op donderdag 4 maart een participatieavond rond Good Move gepland voor de Azaleawijk, terwijl de dag daarvoor het definitieve plan al was voorgesteld. Waarover konden de deelnemers dan nog praten? Ook de mobiliteitsstudie voor de wijk, waarop de maatregelen volgens Good Move gebaseerd moeten zijn, is nog niet klaar.

Het circulatieplan van de gemeente betekent in sommige opzichten een stap vooruit in vergelijking met de oorspronkelijke situatie. Doorgaand verkeer wordt permanent geweerd, met name in de Stobbaertslaam. Meerdere straten worden definitief eenrichtingsstraten.

Toch is er ook een maatregel met een negatieve impact. Het afgescheiden fietspad in twee richtingen, dat deel uitmaakte van de testopstelling van de Azalealaan, wordt vervangen door met verf gemarkeerde fietspaden. De reden daarvoor is onduidelijk, zeker omdat de Azalealaan breed genoeg is voor afgescheiden fietspaden en er daarvoor ook geen parkeerplaatsen moeten sneuvelen.

De gemeente verwijst naar het esthetische aspect, naar de continuïteit en naar het feit dat het een prioriteit was voor het college "om voetgangers in alle veiligheid te kunnen laten stappen". Burgemeester Jodogne stelt verder: "Dit is in overeenstemming met het fietsvademecum van Brussel Mobiliteit, dat gemengd verkeer in een zone 30 toelaat".

Volgens de gemeente nam ze de beslissing op basis van opmerkingen van bewoners en na overleg. Uit de documenten van het participatieproces dat ze zelf organiseerde, blijkt echter dat er ook veel vraag was naar veilige en afgescheiden fietspaden. Bovendien stemt het huidige scenario niet overeen met een van de vier scenario's die de gemeente tijdens de

2119 *L'avenue des Azalées est un axe chargé pour la mobilité douce, emprunté par de nombreux cyclistes, dont des enfants. Remplacer des pistes cyclables séparées par des pistes cyclables marquées dans cette commune où le respect du Code de la route laisse souvent à désirer va à l'encontre de la sécurité que nous voulons offrir aux cyclistes bruxellois.*

Il est particulièrement problématique que la bourgmestre invoque le vade-mecum vélo, pour ne pas investir dans une piste cyclable séparée lorsqu'il s'agit d'une zone 30. Certaines communes pourraient reprendre cet argument à leur compte.

Une piste cyclable marquée ne fait pas partie de la circulation mixte. C'est une solution en demi-teinte, qui peut être temporaire. Le vade-mecum vélo stipule que les pistes cyclables séparées sur les axes routiers représentent l'aménagement le plus confortable pour les cyclistes. De telles pistes devraient être aménagées sur l'avenue des Azalées.

2121 *La décision de la commune cadre-t-elle avec la conception des infrastructures cyclables du plan Good Move et le vade-mecum vélo ? La commune s'est-elle concertée avec vous ? Que pensez-vous de ses arguments ? Estimez-vous que le nouvel aménagement présente un risque accru d'accidents pour les cyclistes ?*

Comment la participation se déroule-t-elle dans le quartier, puisque d'importantes décisions définitives ont déjà été prises ? Est-il trop tard pour modifier le plan ?

Exhorterez-vous la commune à opter pour des pistes cyclables séparées sur l'avenue des Azalées ? Clarifiez-vous les règles relatives aux infrastructures cyclables et indiquez-vous à la commune que les pistes cyclables séparées sont la meilleure option, même en zone 30 ?

participatiemomenten voorlegde aan de bewoners. In die vier scenario's was telkens een afgescheiden fietspad opgenomen.

De Azalealaan is een drukke as voor zachte mobiliteit. De lange laan grenst aan het populaire Josaphatpark. In en rond het park verplaatsen zich veel fietsers, onder wie ook veel kinderen. Schaarbeek heeft geen al te beste reputatie op het vlak van verkeersveiligheid. Overdreven snelheid, gevaarlijke manoeuvres, parkeren op fietspaden en agressie tegenover fietsers zijn er helaas een dagelijkse realiteit.

Om net in deze gemeente en op deze fietsas afgescheiden fietspaden te vervangen door gemarkeerde fietsstroken staat haaks op de veilige fietsomgeving die we de Brusselaars willen bieden.

Het meest problematische aan dit geval is misschien nog dat burgemeester Jodogne, zich expliciet beroepend op de gewestelijke regels van het fietsvadecum, een precedent lijkt te scheppen door niet te investeren in afgescheiden fietspaden wanneer het om een zone 30 gaat, wat in het grootste deel van het gewest momenteel het geval is.

Het risico is reëel dat sommige gemeenten dat argument zullen overnemen wanneer ze geen afgescheiden fietspaden willen of geen zin hebben in extra investeringen, het schrappen van parkeerplaatsen, discussie met buurtbewoners, het aanvragen van een vergunning enzovoort.

Een gemarkeerd fietspad maakt geen deel uit van gemengd verkeer. Het is een halfslachtige oplossing die in sommige gevallen een tijdelijke oplossing kan zijn. In het fietsvadecum staat dat "afgescheiden fietspaden op verkeersassen enerzijds en (woon)erven of fietsstraten op wijkwegen anderzijds de meest comfortabele voorziening voor fietsers zijn."

We kunnen stellen dat het hier gaat om een verkeersas, aangezien er toch nog doorgaand verkeer mogelijk is. Een afgescheiden fietspad aan elke kant van de weg, op voorwaarde dat het breed genoeg is, is dus haalbaar en duidelijk ook de beste oplossing.

Past de beslissing van de gemeente Schaarbeek in de visie van het Good Moveplan op de fietsinfrastructuur? Strookt ze met het fietsvadecum, zoals de burgemeester stelt? Heeft de gemeente met u overlegd? Wat vindt u van de argumenten van de gemeente? Vindt u dat de nieuwe opstelling een groter risico inhoudt op ongevallen met fietsers?

Hoe verloopt het participatieproces in de wijk, nu er al belangrijke definitieve beslissingen genomen zijn? Is er nog ruimte om het plan te wijzigen of zal het daarvoor te laat zijn omdat - zoals op de Azalealaan - de heraanleg al uitgevoerd is?

Plant u overleg met de gemeente over de fietspaden op de Azalealaan? Zult u haar aanmanen om toch voor afgescheiden fietspaden te kiezen? Zult u de regels rond fietsinfrastructuur verduidelijken en er het gemeentebestuur op wijzen dat, wanneer

2123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Je ne vais pas répondre aux questions relatives à une compétence locale et je vais mettre l'accent sur le vade-mecum vélo.*

Bruxelles Mobilité est en train d'élaborer un nouveau guide des infrastructures cyclistes adaptées à chaque endroit. À cette fin, nous nous concertons notamment avec la Commission régionale de la mobilité (CRM) et urban.brussels. Le 18 mars, Bruxelles Mobilité a également organisé un webinaire pour recueillir l'avis de la population. Plusieurs parlementaires y ont pris part, dont Mme Van Achter.

Les vade-mecum actuels prescrivent d'abord des normes de qualité à appliquer pour chaque aménagement choisi. L'introduction du vade-mecum vélo publié par mon prédécesseur comportait un schéma de décision, mais en 2020, avec Bruxelles Mobilité, nous avons constaté la nécessité d'établir des directives plus claires dans le cadre du déploiement du plan Good Move et de la ville 30, tout en gardant la même logique.

2125 *Les deux éléments déterminants des nouvelles directives sont la vitesse effective et le volume du trafic. Les axes auto-quartier de Good Move ont pour objectif d'apaiser les quartiers et de permettre une bonne entente entre cyclistes et automobilistes.*

L'avenue des Azalées étant une voirie communale, c'est la commune qui est responsable de son aménagement. La Région propose des directives et des bonnes pratiques.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité remet des avis sur les projets qui peuvent exiger un permis d'urbanisme. Lorsque les recommandations régionales sont reprises dans le projet, c'est à urban.brussels de délivrer, au besoin, un permis d'urbanisme.

Le quartier Colignon-Josaphat-Lambermont devrait être un des cinq premiers quartiers apaisés de Good Move. Un projet local

het kan, ook in een zone 30 afgescheiden fietspaden de beste optie zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Aangezien een aantal vragen een specifieke lokale aangelegenheid betreffen, zal ik die niet allemaal beantwoorden. Ik zal eerder proberen de nadruk te leggen op de ruimere problematiek van het fietsvademecum.

Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan een nieuwe gids rond de essentiële vraag over welke fietsinfrastructuur op welke plaats thuishoort. In het Frans luidt de titel "Babe: bonne infrastructure au bon endroit".

Ter voorbereiding van die gids plegen we al geruime tijd overleg met verschillende partners, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en andere administraties, zoals urban.brussels. Om ook de mening van de bevolking te kennen, heeft Brussel Mobiliteit op 18 maart een webinar over de kwestie georganiseerd. Verschillende parlementsleden hebben daaraan deelgenomen, onder meer mevrouw Van Achter.

De huidige vademecums schrijven in de eerste plaats kwaliteitsnormen voor, die gelden zodra de keuze qua inrichting is gemaakt. In de inleiding van het in 2018 door mijn voorganger gepubliceerde fietsvademecum staat wel een beslissingsschema, maar dat hield toen al geen rekening met de hogere buitenlandse normen.

In 2020 hebben we dan ook met Brussel Mobiliteit de behoefte vastgesteld om in het kader van de uitrol van het Good Moveplan en stad 30, duidelijkere richtlijnen op te stellen rond de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats, zowel vanuit een mobiliteitsvisie als vanuit een verkeersveiligheidsperspectief.

De nieuwe versie volgt in grote lijnen dezelfde logica die reeds werd ontwikkeld in de eerdere fietsvademecums van het gewest, maar verduidelijkt en versterkt die logica op basis van zowel buitenlandse voorbeelden van het Franse Cerema en het Nederlandse CROW, als van specifieke en vaak voorkomende Brusselse uitdagingen, zoals tramsporen of hellingen.

De twee bepalende elementen van de vernieuwde richtlijnen zijn de werkelijke snelheid van het verkeer en het volume van het verkeer. Het doel van de in de door Good Move vastgelegde Auto WIJK-wegen is om de rijsnelheid en de verkeersdruk te doen dalen, om zo tot autoluwe wijken te komen en een goede verstandhouding tussen fietsers en automobilisten mogelijk te maken.

Omdat de Azalealaan een gemeenteweg is, is de gemeente Schaarbeek verantwoordelijk voor de inrichting. Het gewest reikt wel richtlijnen en goede praktijken aan.

Daarnaast verstrekt Brussel Mobiliteit advies over de ontwerpen van projecten die mogelijk een stedenbouwkundige vergunning vereisen. Wanneer de gewestelijke aanbevelingen in de ontwerpen zijn opgenomen, is het uiteindelijk aan urban.brussels

de mobilité y est en phase d'étude et de participation. À cette fin, Bruxelles Mobilité travaille en étroite collaboration avec la commune. L'objectif est d'apaiser les axes auto-quartier, dont l'avenue des Azalées, et d'y améliorer ainsi la sécurité routière.

²¹²⁷ *Il peut s'écouler de deux à quatre ans entre la demande de permis et le début d'un chantier de rénovation de façade à façade.*

Les marquages au sol permettent d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'attirer des cyclistes. Dans certains cas, ces marquages sont définitifs, mais dans d'autres, ils sont provisoires et permettent d'améliorer la situation en attendant la délivrance du permis d'urbanisme.

Bruxelles Mobilité réalise des interventions sur des voiries régionales dans le cadre de la ville 30. Des subsides sont également octroyés aux communes pour des petites interventions améliorant la sécurité sur leurs voiries. Près de six millions d'euros y sont réservés dans le budget 2021, soit davantage que les années précédentes.

²¹²⁹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Il est facile de ne pas vous prononcer parce qu'il s'agit d'une voirie communale. En tant que ministre chargée de la sécurité routière, ayant instauré la ville 30, vous devez cependant veiller avec les communes à que votre projet fonctionne sur le terrain. Par ailleurs il y a bien plus de voiries régionales que communales.*

Il est important que les attentes de la Région soient clairement communiquées. La réunion de participation sur le nouveau vade-mecum vélo ne m'a pas convaincue que nous disposerons prochainement de suffisamment d'infrastructures cyclables séparées.

Nous sommes encore loin de la véritable ville 30. Nous devons partir de la réalité sur le terrain et déployer davantage de pistes cyclables séparées. Il faudrait aussi se concerter davantage avec les communes pour en aménager là où c'est possible.

om, indien nodig, een stedenbouwkundige vergunning uit te reiken.

Voor de wijk Colignon-Josaphat-Lambermont loopt er inderdaad een lokaal mobiliteitsproject. De wijk moet een van de eerste vijf autoluwe wijken uit Good Move worden. Momenteel bevindt het project zich in de studie- en participatiefase. Brussel Mobiliteit werkt daarbij nauw samen met de gemeente. Het doel is onder meer om de Auto WIJK-wegen, zoals de Azalealaan, verkeersluw te maken en zo het verkeer veiliger te laten verlopen.

Ik geef toe dat de lengte van de vergunningsprocedure mij vaak frustrereert. Die hangt af van een aantal factoren: de kwaliteit van het dossier, de tijd van de administratieve verwerking tussen de indiening en het openbaar onderzoek, de verwerking van de resultaten van het openbaar onderzoek, de omvang van de werken, de coördinatie van de bouwplaatsen in de zone, de beschikbaarheid van aannemers enzovoort. Het is dus moeilijk om er een specifieke termijn op te kleven, maar een renovatie van gevel tot gevel neemt al snel twee tot vier jaar tijd in beslag, van de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning tot de start van de werken.

Wegmarkeringen zijn daarom een goede manier om de situatie van de fietsers alvast te verbeteren en een groter aantal fietsers aan te trekken. In sommige gevallen zijn die markeringen definitief, in andere gevallen gebeuren ze in afwachting van een definitieve heraanleg van gevel tot gevel. Het is soms belangrijk om snel vooruitgang te boeken en geen jaren te wachten op een stedenbouwkundige vergunning. Een goed gemarkeerd fietspad biedt trouwens ook een meerwaarde.

Brussel Mobiliteit voert zelf interventies uit op gewestwegen in het kader van de stad 30. Daarnaast worden er ook subsidies toegekend aan gemeenten voor kleine ingrepen die de verkeersveiligheid op gemeentewegen verhogen. In de begroting van 2021 is daarvoor een budget van bijna 6 miljoen euro uitgetrokken, wat meer dan is dan de vorige jaren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mevrouw de minister, u maakt er zich gemakkelijk van af door te zeggen dat het om een gemeenteweg gaat en dat u zich niet wil uitspreken over een gemeentelijke aangelegenheid. Ik ben het daar niet mee eens. U bent de minister van Verkeersveiligheid. U hebt de stad 30 ingevoerd. Daarom moet u er samen met de gemeenten voor zorgen dat uw project op het terrein in orde komt. Er zijn overigens veel meer gemeentewegen dan gewestwegen.

Het is belangrijk dat we duidelijk communiceren over de verwachtingen van het gewest. Ik was aanwezig op de participatievergadering rond de nieuwe plannen voor het fietsvademecum. Noch die vergadering noch uw antwoord kunnen mij ervan overtuigen dat we in de nabije toekomst over voldoende afgescheiden fietsinfrastructuur zullen beschikken.

Er wordt uitgegaan van de utopie dat de stad 30 al een feit is, maar in werkelijkheid zijn we daar nog ver van verwijderd. We moeten uitgaan van de realiteit op het terrein en omwille van de

2131 *Le délai de traitement des demandes de permis fait que l'on opte pour des aménagements moins optimaux. C'est aussi problématique, car les travaux doivent être réalisés correctement dès le début.*

Il y a donc encore du pain sur la planche. Cessez de vous cacher derrière le fait que vous n'êtes que la ministre régionale de la sécurité routière.

2133 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*- *Je regrette d'avoir reçu si peu de réponses à mes questions. Vous avez pourtant une compétence de contrôle sur les communes et Good Move relève de vos attributions.*

Vous disposez par ailleurs de plusieurs leviers pour piloter les communes, comme les subsides. En 2018, Schaerbeek aurait refusé des subsides pour aménager des infrastructures cyclables. Savez-vous si la commune y fait actuellement appel ?

Les plans de mobilité communaux doivent être conformes à Good Move et approuvés dans les six mois. Approuverez-vous celui de Schaerbeek ? Estimez-vous que le choix de pistes cyclables marquées opéré par la commune correspond à Good Move et à vos ambitions d'améliorer la sécurité routière dans la Région ?

La situation actuelle sur l'avenue des Azalées est dangereuse. Il faut y mettre un terme.

2135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- *Les choix opérés par la commune sont en concordance avec le vademecum vélo rédigé en 2018.*

verkeersveiligheid meer inzetten op afgescheiden fietspaden. Er is ook meer overleg met de gemeenten nodig om, waar mogelijk, afgescheiden fietspaden aan te leggen.

Een tweede heikel punt dat u zelf ook aanhaalt, is de veel te lange doorlooptijd van de vergunningsaanvragen, waardoor er wordt geopteerd voor een minder optimale weginfrastructuur. Dat is in Schaerbeek al meerdere keren gebleken.

Het is echter een illusie om te denken dat als er ergens een straat opnieuw wordt aangelegd, dat vier jaar later nog eens zal gebeuren. De werken moeten van bij het begin correct uitgevoerd worden, want anders loopt het op niets uit.

Er is dus nog veel werk aan de winkel. Ik hoop dat u uw verwachtingen ten opzichte van de gemeenten duidelijk kenbaar zult maken en dat u zich niet blijft verschuilen achter de stelling dat u enkel de gewestelijke minister van Verkeersveiligheid bent. Dat zet immers geen zoden aan de dijk.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Ik zou al mijn vragen opnieuw kunnen stellen, want ik heb op bijna geen enkele vraag een antwoord gekregen. Dat is bijzonder jammer.

U hebt de controlebevoegdheid over de gemeenten. Een van mijn vragen was of de nieuwe inrichting van de Azalealaan past in de visie van Good Move op fietsinfrastructuur. Daar zou u toch een antwoord op moeten kunnen geven. Ook mijn vraag over het verdere verloop van het participatieproces in de wijk, nu er al beslissingen genomen zijn, hebt u niet beantwoord.

Good Move is tenslotte uw bevoegdheid. Daarnaast hebt u verschillende hefboomen in handen om de gemeenten te sturen, zoals subsidies. Uit mijn informatie blijkt dat de gemeente Schaerbeek in 2018 subsidies aangeboden kreeg om fietsinfrastructuur mogelijk te maken, maar dat de gemeente die weigerde. Weet u of de gemeente vandaag wel een beroep doet op dergelijke subsidies?

Zult u het gemeentelijke mobiliteitsplan goedkeuren? Dat moet binnen een zestal maanden gebeuren. De gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten stroken met Good Move. Vindt u dat de keuze van de gemeente Schaerbeek voor gemarkeerde fietsstroken overeenstemt met de visie van Good Move en met uw ambities om het gewest verkeersveiliger te maken? Daar kunt u toch op antwoorden?

Nu is de situatie in de Azalealaan erg gevaarlijk. Ik zie nog dagelijks foto's van dubbelgeparkeerde wagens. Die situatie moet u een halt toeroepen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Onder impuls van toenmalig minister van Mobiliteit Smet werd in 2018 een fietsvademeccum opgesteld dat het kader schept waarbinnen de gemeenten moeten werken. De gemaakte keuzes zijn in overeenstemming met dat fietsvademeccum.

Nous sommes disposés à clarifier les directives. À cette fin, nous ouvrons le débat sur le type d'infrastructures cyclables à aménager en fonction des endroits.

2137 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Il serait utile d'inviter l'administration dans notre commission, pour avoir des explications supplémentaires sur le nouveau guide de Bruxelles Mobilité, avant qu'il soit achevé.*

2137 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Le vade-mecum vélo indique le minimum requis, mais nous attendons davantage d'ambitions, surtout pour les voiries fort fréquentées et dangereuses.*

- Les incidents sont clos.

2145 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

2145 **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,**

2145 **concernant "les politiques de stationnement autour des zones commerciales".**

2147 **M. David Weytsman (MR)**.- *Les commerçants bruxellois souffrent. Outre le fait de pâtir de mesures de compensation que mon groupe estime insuffisantes en Région bruxelloise - même si ce n'est pas l'objet de la présente question -, ils souffrent également de problèmes d'accessibilité à leurs commerces, notamment en voiture, sans que l'accès en transports en commun soit renforcé.*

Ma question se concentre sur un volet de l'accessibilité en voiture : le stationnement, dans une optique de mobilité, mais aussi de relance économique, élément de la stratégie du MR, Fluid Brussels.

Quelles mesures avez-vous imaginées pour favoriser la gratuité des premières minutes de stationnement autour des zones commerciales et ainsi soutenir l'économie locale ? Dans plusieurs communes, il existe des zones de type "shop and go" où le parking est gratuit durant 15 minutes. Dans d'autres, la gratuité est même accordée durant 30 minutes pour soutenir le commerce local pendant la crise économique.

Disposez-vous d'une cartographie précise de ce type de zones et d'une liste des communes qui les incluent ?

Avez-vous pour ambition d'élargir l'offre de ce type de zones dans le cadre de la politique de relance économique ? Cela pourrait se faire en fonction du type de véhicule. Dans certaines villes, une différence est opérée entre véhicules électriques et à essence.

Wij hebben echter begrip voor de wens om tijdens deze regeerperiode de richtlijnen te verduidelijken en openen daarom het debat over welke fietsinfrastructuur waar moet worden aangelegd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het lijkt me nuttig om de administratie in de commissie voor de Mobiliteit uit te nodigen, zodat we meer uitleg krijgen over de nieuwe gids van Brussel Mobiliteit, alvorens die wordt voltooid.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Het fietsvademecum bevat de gestelde minima, maar we verwachten echt wel meer ambitie, zeker als het veelgebruikte en gevaarlijke wegen betreft, zoals er in Schaarbeek verschillende zijn.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "het parkeerbeleid rond de handelszones".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De Brusselse winkeliers hebben het moeilijk. De gewestelijke coronacompensaties zijn ontoereikend en daarnaast is hun winkel moeilijk toegankelijk met de auto.*

Wat doet u om de eerste parkeerminuten in winkelbuurten gratis te maken? In een aantal gemeenten kun je 15 of 30 minuten gratis parkeren. Hebt u een overzicht van waar dat mogelijk is?

Zult u het systeem uitbreiden om het economische herstel te bevorderen? U zou dat trouwens per voertuigtype kunnen doen: in sommige steden wordt al een onderscheid gemaakt tussen elektrische en andere auto's.

2149 Quelle réflexion a été menée, éventuellement en concertation avec les communes, autour du parking gratuit durant 15 minutes ? La jugez-vous suffisante ?

Dans l'optique d'un déconfinement prochain et de la réouverture des établissements horeca, des salles de cinéma et de fêtes, des discothèques et autres, que l'on espère évidemment la plus rapide possibles, quelle place tiendront les mesures favorisant le stationnement autour des zones commerciales au sein des politiques de relance du gouvernement bruxellois ?

Il va de soi qu'une distinction doit être opérée en fonction des quartiers. Accéder aux commerces en centre-ville en voiture peut être plus compliqué que d'y accéder dans les quartiers en périphérie.

Regardons la réalité en face : de nombreux Bruxellois décident de faire leurs courses dans le Brabant flamand ou le Brabant wallon, où ils peuvent se garer plus facilement et parfois même gratuitement pour toute une journée.

Disposez-vous de chiffres en la matière ? Quelle réponse désirez-vous apporter à cette tendance défavorable à l'économie bruxelloise ?

2151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les noyaux commerciaux bruxellois doivent évidemment être accessibles au plus grand nombre, afin de pouvoir jouer leur rôle de commerces de proximité. Tous les moyens de transport ont leur importance. Sur le plan du stationnement, il convient d'éviter les voitures ventouses et de favoriser la rotation des véhicules sur les espaces disponibles. Le "quart d'heure gratuit" est souvent d'application.

La Région bruxelloise souhaite rendre ces noyaux commerciaux accessibles aux personnes à mobilité réduite, qui sont les plus contraintes dans leurs déplacements. Dans ce cadre, un guide intitulé "Commerces accessibles pour tous - Be happy shopping", en cours de publication, a été élaboré par AMT Concept avec le soutien de la Région et de Bruxelles Mobilité, en vue d'aider les commerçants à œuvrer dans ce sens pour permettre à tout citoyen d'accéder à leurs commerces.

Pour remettre les choses en perspective, il est intéressant de noter qu'une étude menée par Bruxelles Mobilité en 1999 et 2011 sur les déplacements et l'accessibilité des commerces a établi que la proportion des clients de quatre noyaux commerciaux (Louise, Fripiers, Wayez et Dumon) venus en voiture n'était pas très importante (25 % en 1999 et 16 % en 2011). Plus récemment, l'Université libre de Bruxelles (ULB) a étudié l'accessibilité du quartier Louise-Toison d'Or. Cette enquête a montré que l'accessibilité était jugée excellente par les clients, mais qu'elle était généralement sous-estimée par les commerçants, qui pensaient que 65 % de leur clientèle venait en voiture, alors que ce n'était le cas que de 19 % des répondants. Cela ne réduit toutefois en rien l'importance de la question de l'accessibilité et du stationnement.

Zijn er parkeervriendelijke maatregelen opgenomen in het herstelbeleid van de Brusselse regering?

Er moet natuurlijk een onderscheid worden gemaakt tussen de toegang tot het stadscentrum en tot winkelbuurten die gemakkelijker te bereiken zijn.

Een heleboel Brusselaars gaan in Vlaams- of Waals-Brabant winkelen omdat ze daar soms zelfs een hele dag gratis kunnen parkeren. Hoe wilt u die negatieve trend keren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De handelswijken moeten hun lokale functie zo goed mogelijk kunnen vervullen. Om langparkeerders te weren, wordt vandaag al op veel plaatsen een gratis kwartier aangeboden.*

De gids "Be happy shopping - de toegankelijkheid van handelszaken", die binnenkort beschikbaar zal zijn, verstrekt advies aan handelaren over hoe ze hun winkel toegankelijk kunnen maken voor personen met een beperkte mobiliteit.

Gemiddeld schatten de handelaars dat ongeveer 65% van hun klanten met de auto komt winkelen, maar uit onderzoek van Brussel Mobiliteit en van de ULB blijkt dat het in werkelijkheid eerder om ongeveer 20% gaat. Die vaststelling doet uiteraard geen afbreuk aan het belang van de toegankelijkheid van de handelszaken en van een correct parkeerbeleid.

2153 Concernant les zones "shop and go", elles ne sont présentes qu'au sein de la commune de Jette. D'autres communes, comme Berchem-Sainte-Agathe ou Woluwe-Saint-Pierre, ont mis en place des zones bleues de 30 minutes qui se rapprochent le plus du type des zones "shop and go".

Les zones "shop and go" ne sont en réalité pas prévues par le plan régional de politique du stationnement (PRPS) actuel. Pour élargir celles-ci, il faudrait d'une part, qu'elles soient prévues dans le futur PRPS et, d'autre part, que les communes décident de les mettre en œuvre.

La zone "shop and go" permet un stationnement pour une durée maximale de 15 minutes au-delà de laquelle la redevance forfaitaire s'applique d'office, tandis que le quart d'heure gratuit est une réduction du montant de la redevance due lorsqu'on stationne dans une zone où le stationnement de plus longue durée est autorisé (par exemple, la zone rouge de 2 heures, la zone grise de 4,5 heures, la zone verte de 9 h...).

Donc, une fois dépassé le quart d'heure gratuit, l'automobiliste paie simplement les minutes de stationnement alors que dans la zone "shop and go", il paie d'office le montant forfaitaire s'il dépasse les 15 premières minutes.

S'agissant de l'adaptation des tarifs selon l'offre en parking public, la nouvelle ordonnance stationnement et l'arrêté d'exécution relatif aux parkings publics devraient à moyen terme créer un contexte réglementaire favorable au remplissage des parkings publics et au soulagement parallèle des espaces publics. Ces mesures peuvent également bénéficier à l'horeca, élément important pour la sortie de cette crise.

L'objectif demeure de rendre les activités commerciales accessibles pour tous et via des modes différents, avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Il s'agit de traiter la question selon le type de zone commerciale. Il faut alors prendre en considération le contexte local. En effet, les centres commerciaux et les supermarchés disposent généralement d'un parking privé, gratuit ou non, tandis que les noyaux commerciaux de proximité sont soit liés à un parking public, soit dépendants du stationnement en voirie.

2155 La plupart de ces emplacements en voirie bénéficient du système de quart d'heure gratuit et ces zones doivent se caractériser par une rotation accrue afin d'éviter au maximum des voitures ventouses qui occupent les places durant une longue période. La gratuité au-delà du quart d'heure risque d'avoir un effet d'attraction, contraire à l'effet de rotation des véhicules recherché dans ces zones pour soutenir les commerçants.

Si une évolution de cette stratégie devait avoir lieu, elle ferait l'objet d'une discussion et d'une réflexion dans le cadre de la révision des arrêtés liés à l'ordonnance stationnement, ainsi que

Enkel Jette heeft shop and go-zones ingevoerd. Andere gemeenten hebben blauwe zones ingericht waar je maximaal een halfuur mag parkeren. De shop and go-zones zouden opgenomen moeten worden in het nieuwe Gewestelijk Parkeerbeleidsplan. Je mag er gratis parkeren voor maximaal 15 minuten. Wie zijn auto toch langer achterlaat, betaalt een forfaitair bedrag. In parkeerzones waar langer parkeren wel toegelaten is, werkt het gratis kwartier anders. Daar worden de eerste 15 minuten gewoon afgetrokken van het totale parkeerbedrag.

Dankzij aanpassingen aan de wetgeving zouden openbare parkeerplaatsen op middellange termijn moeten volstromen. Tegelijkertijd zou de openbare ruimte autovrijer moeten worden.

Voor elke handelswijk liggen de kaarten anders. De meeste winkelcentra en supermarkten hebben een privéparking, maar de klanten van buurtwinkels moeten op de weg parkeren of hun heil zoeken op openbare parkeerplaatsen.

Op de meeste parkeerplaatsen op de openbare weg kun je een kwartier gratis parkeren. Die plaatsen langer dan een kwartier gratis maken, zou de vlotte rotatie van geparkeerde auto's bemoeilijken.

Op de Elsensesteenweg werden alle parkeerplaatsen op de openbare weg geschrapt. In deze voetgangerszone is het aantal terugkerende klanten met bijna 15% gestegen, weliswaar voor het uitbreken van de pandemie. Parkeren moet kunnen, maar het aantal parkeerplaatsen is niet bepalend voor de aantrekkingskracht van het stadscentrum.

lors de l'élaboration du prochain plan régional de politique du stationnement (PRPS).

Je terminerai en prenant l'exemple de l'aménagement de la chaussée d'Ixelles qui a supprimé l'ensemble du stationnement en voirie au profit d'une voirie en zone de rencontre faisant la part belle aux déplacements à pied, et qui enregistre une augmentation de près de 15 % des chalands sur cet axe (observation en période hors Covid-19). Sans nier la nécessité d'assurer du stationnement hors voirie, ce n'est pas le nombre de stationnements qui crée l'attractivité en centre-ville, mais la qualité de l'aménagement.

2157 **M. David Weytsman (MR).**- Dans quelle mesure envisagez-vous d'utiliser provisoirement ces questions de stationnement et de mobilité en tant qu'instruments de relance économique ? Votre réponse n'est pas très claire à cet égard. D'emblée, j'ai axé ma question sur le stationnement et sur les voitures, mais je regrette que la communication du gouvernement et des communes n'insiste pas suffisamment sur l'accessibilité de tous les modes de transport vers les quartiers commerciaux. Il faut non seulement augmenter l'offre et sa fréquence, mais également communiquer davantage sur les différents modes permettant de se rendre dans ces quartiers.

Je ne doute pas que les clients se rendent de moins en moins en voiture dans certains noyaux commerciaux. Ce phénomène est notamment dû à une mutation économique. Certains commerçants "de destination", pour lesquels on se déplaçait parfois de très loin, déménagent désormais en périphérie. Il conviendrait de se pencher sur cette question.

Enfin, qu'êtes-vous prête à mettre concrètement en œuvre pour améliorer l'accessibilité de ces noyaux commerciaux, notamment par le biais des politiques de stationnement ? Porter, provisoirement ou définitivement, le stationnement gratuit de 15 à 30 minutes mériterait d'être envisagé. Je constate que vous n'y êtes pas opposée, ce dont je me réjouis. Pourriez-vous vous engager à vous concerter à ce sujet avec les différents acteurs économiques ?

De même, l'accessibilité et le stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR) sont extrêmement difficiles aux alentours des noyaux commerciaux. Je reviendrai sur cet aspect avec des questions plus spécifiques.

2159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le plan de relance, les enjeux pour les commerçants et l'horeca sont importants dans leur globalité. Il ne faut pas les limiter à une stratégie de stationnement. En raison de la crise sanitaire, outre les différentes primes prévues en Région bruxelloise, plusieurs mesures ont également permis d'aider les entreprises et les commerçants.

Ce qui importe, c'est la mobilité dans son ensemble et pas seulement le stationnement. Il y a une demande de l'horeca d'avoir plus d'espace, notamment de pouvoir occuper l'espace public en terrasse et même de supprimer le stationnement. L'idée

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Zult u het parkeer- en mobiliteitsbeleid inzetten als hefboom voor economisch herstel?

Ik betreur dat de regering en de gemeenten niet duidelijker communiceren over de bereikbaarheid van de winkelbuurten met alle vervoersmiddelen.

Het feit dat klanten steeds minder de auto nemen om naar bepaalde handelskernen te gaan, komt doordat handelszaken waarvoor klanten bereid zijn zich ver te verplaatsen, naar de Rand verhuizen.

Het is het overwegen waard om het gratis kwartier al dan niet tijdelijk tot een halfuur op te trekken. Zult u daarover overleg plegen met de economische spelers?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De belangen van handelaren en horeca-uitbaters reiken verder dan het parkeerbeleid alleen. De horeca wil bijvoorbeeld meer openbare ruimte en zelfs parkeerplaatsen inpalmen om terrasjes te openen.

Vergeet u niet dat de vlotte rotatie van geparkeerde auto's de buurtwinkels ten goede komt.

- Het incident is gesloten.

d'une rotation est importante pour les commerces locaux. Je ne m'oppose à aucune bonne idée.

- *L'incident est clos.*

2163 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

2163 **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,**

2163 **concernant "le projet de tram 10 reliant Neder-Over-Heembeek au centre-ville".**

2165 **M. David Weytsman (MR).**- La Région bruxelloise étudie actuellement la possibilité de créer une liaison de tram (la ligne 10) entre Neder-Over-Heembeek et le centre-ville. Le début de construction des infrastructures serait prévu pour 2022 et la fin des travaux pour 2024.

Pourriez-vous faire le point sur ce projet ? La STIB pourra-t-elle maintenir les délais malgré la crise que nous traversons ?

Les alternatives à ce tram, notamment les trams-bus souhaités par une grande partie des habitants de Neder-Over-Heembeek, sont-elles totalement écartées ? Ces solutions sont pourtant mises en œuvre avec succès en Flandre.

Avez-vous pris connaissance de la pétition recueillant 2.000 signatures et demandant un projet différent ? Quelles suites y avez-vous données ?

Comprenez-vous les critiques, notamment par rapport au choix du tracé qui passe par la rue François Vekemans ? Quelle est votre position à cet égard et quelle est celle de la STIB ?

Enfin, pouvez-vous me confirmer que la création de cette ligne de tram entre l'arrêt Heembeek et la place Peter Benoît (et au-delà) aura pour conséquence une double rupture de charge sur l'autre ligne en provenance de l'arrêt De Wand : une première à l'arrêt Heembeek et une deuxième à la gare du Nord ? Si tel est le cas, je m'interroge sur l'attractivité de cette dernière ligne.

2167 **Pourquoi réduit-on le service pour les habitants de Laeken en offrant un nouveau service aux habitants de Neder-Over-Heembeek ? En d'autres mots, pourquoi ne pas avoir prévu une rupture de charge sur la nouvelle ligne 10 ?**

2169 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Toutes les informations relatives au calendrier sont disponibles sur la ligne du temps accessible sur le site internet move-nohw.brussels. À ce jour, le développement du projet respecte le calendrier préétabli. Nous nous trouvons dans la phase d'aménagement, qui correspond à l'élaboration des plans. Les esquisses de l'ensemble du tracé

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "het project van tram 10 tussen Neder-Over-Heembeek en het stadscentrum".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest bestudeert de mogelijkheid van een tramverbinding (lijn 10) tussen Neder-Over-Heembeek en het stadscentrum. De werken zouden klaar moeten zijn tegen 2024.*

Hoever staat het project? Kan de MIVB de termijnen halen, ondanks de crisis?

De bewoners willen liever een trambus. Zijn dergelijke alternatieven allemaal van de baan?

Bent u op de hoogte van een petitie met 2.000 handtekeningen waarin een ander project gevraagd wordt? Hoe reageert u daarop?

Begrijpt u de kritiek op de keuze van het traject? Wat is uw standpunt daarover en hoe luidt dat van de MIVB?

Moeten de reizigers die deze tram tussen de haltes Heembeek en Peter Benoit nemen tweemaal overstappen op de tram die van de halte De Wand komt: een keer aan de halte Heembeek en een keer aan het Noordstation? Hoe aantrekkelijk is die laatste lijn dan nog?

Waarom moet de dienstverlening voor de inwoners van Laken verminderd worden ten gunste van de nieuwe lijn 10? Waarom werd de overstap niet op de nieuwe lijn gepland?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Alle informatie over het tijdschema is te vinden op de website move-nohw.brussels. Voorlopig ligt alles op schema. De plannen worden nu uitgewerkt. De schetsen van het tracé zullen klaar zijn tegen het einde van de lente en de vergunningsaanvraag volgt in oktober 2021.*

seront prêtes à la fin du printemps et la demande de permis devrait être introduite en octobre 2021.

La STIB a récemment renforcé l'offre et la capacité à Neder-Over-Heembeek, tant vers le quartier De Wand (en connexion avec les lignes 3 et 7), grâce à la ligne 53 qui dispose désormais de bus articulés, que vers l'arrêt Heembeek, grâce à la toute nouvelle ligne 56.

Cependant, ces renforts au mode bus n'enlèvent rien à la pertinence de la création de la nouvelle ligne de tram 10, étant donné l'importante croissance démographique attendue à Neder-Over-Heembeek (population, écoles, services administratifs, etc.). Nous devons encadrer cette évolution et y répondre sur le plan de la mobilité. Une ligne de tram permettra précisément d'offrir une connexion rapide entre Neder-Over-Heembeek et le centre-ville, avec plus de capacité qu'un bus. L'étude d'impact, qui avait pour objectif d'étudier la pertinence de ce mode, a démontré toute la légitimité du tram pour desservir Neder-Over-Heembeek.

Concernant le suivi de la pétition, les pétitionnaires ont été reçus en septembre 2020 par le bourgmestre, certains échevins et la STIB. Un dialogue s'est engagé à travers plusieurs notes de questions-réponses.

Pour ce qui est du choix du tracé, un tracé a été sélectionné à l'issue d'une grande étude d'impact et la STIB a vérifié sa faisabilité technique (largeurs de voiries, girations, pentes, etc.).

²¹⁷¹ L'étude d'impact a été accompagnée d'un vaste processus participatif et le tracé retenu a également été avalisé par le collège de la Ville de Bruxelles et approuvé et fixé par le gouvernement bruxellois. J'ai déjà répondu précédemment sur ce point.

Pour répondre aux préoccupations des habitants, la STIB alimente régulièrement la page dédiée aux questions fréquemment posées (Frequently Asked Questions, FAQ) disponible sur le site, avec les questions récurrentes des habitants sur les bruits, vibrations, nuisances liées au chantier, etc. La STIB prend également le temps d'y répondre lors des différentes rencontres citoyennes, trois d'entre elles ont d'ailleurs eu lieu fin mars. Enfin, la STIB planifie deux journées d'atelier pour aborder ces thématiques : la première avec les citoyens (le 24 avril) et la seconde avec les commerçants (date à définir). Au planning de ces journées : le matin, une visite des chantiers STIB en cours ou terminés. L'après-midi, un échange-réflexion afin de répondre aux différentes questions et trouver ensemble des solutions sur mesure pour ce chantier d'envergure.

L'étude se concentre sur un processus participatif dans lequel le plus grand nombre possible d'acteurs ont leur mot à dire et où l'on construit ensemble le meilleur projet. Celui-ci a l'ambition d'être exemplaire dans tous les domaines, notamment en matière de concertation.

Concernant votre question sur les ruptures de charges, rappelons que la nouvelle ligne a pour objectif de désenclaver le cœur de

De MIVB heeft onlangs het aanbod en de capaciteit in Neder-Over-Heembeek verhoogd, zowel richting De Wand, via de inzet van gelede bussen op lijn 53, als richting Heembeek, via de nieuwe lijn 56.

Desondanks blijft de nieuwe tramlijn 10 nuttig, gezien de verwachte demografische groei in Neder-Over-Heembeek. Ze biedt een snelle verbinding met het stadscentrum, met een hogere capaciteit dan een buslijn.

De initiatiefnemers van de petitie werden in september 2020 ontvangen door de burgemeester, enkele schepenen en de MIVB.

Het tracé werd gekozen na een grote impactstudie en de MIVB heeft de technische haalbaarheid ervan onderzocht.

Bij de impactstudie hoorde een uitgebreid participatieproces en het tracé werd ook goedgekeurd door de stad Brussel en door de Brusselse regering.

Op haar website beantwoordt de MIVB regelmatig de vragen van de omwonenden in verband met het lawaai, de trillingen, de overlast door de werken enzovoort. Eind maart vonden ook drie fysieke ontmoetingen plaats met de burgers en de MIVB plant nog twee workshops: een met de burgers en een met de handelaars.

Het doel van de nieuwe lijn is de ontsluiting van het centrum van Neder-Over-Heembeek en de grote centra van werkgelegenheid in de buurt, via een rechtstreekse lijn naar het Noordstation.

Het traject tussen de haltes Esplanade en Braambosjes, nu op lijn 3, zal inderdaad niet meer rechtstreeks verbonden zijn met de Noordwijk, maar het blijft goed bediend. De frequentie van lijn 7 wordt immers verdubbeld en de verbinding tussen lijn 7 en lijn 10 zal gebeuren via een gemeenschappelijk perron. Voorts zijn er nog andere verbindingsmogelijkheden, bijvoorbeeld metrolijn 6 of tram 92. Eens metrolijn 3 tot in Schaarbeek zal reiken, zal de halte Verboekhoven de ideale overstapplaats zijn naar lijn 7.

Neder-Over-Heembeek et d'offrir un tracé direct entre le quartier Nord (centre-ville) et le centre de Neder-Over-Heembeek, mais également les grands pôles d'emploi situés sur le territoire de la commune.

S'il est vrai que le tronçon entre les arrêts Esplanade et Buissonnets, aujourd'hui situé sur la ligne 3, perdra sa liaison directe avec le quartier Nord, il restera bien desservi :

- la fréquence de la ligne 7 devrait être doublée, de manière à reprendre l'offre aujourd'hui assurée par les deux lignes ;

- la connexion entre la ligne 7 et la ligne 10 devrait être assurée dans des conditions idéales, avec un quai commun ;

- dans un réseau maillé comme celui de la STIB, il existe un large éventail de possibilités de se rendre à un point donné, que ce soit par le biais de la connexion avec la ligne 6 du métro qui sera bientôt renforcée (et que relie non seulement le tram 7 mais aussi des lignes de bus qui circulent à Neder-Over-Heembeek comme la ligne 53) ou par le biais du tram 92, qui donne aussi accès au centre-ville ;

- enfin, lorsque la ligne 3 du métro atteindra Schaerbeek, il existera une connexion idéale entre le tram 7 et le métro à hauteur de la station Verboekhoven.

²¹⁷³ **M. David Weytsman (MR).**- Je ne peux pas laisser dire que la participation citoyenne a été optimale, dans la mesure où elle n'a pas porté sur le mode opératoire et qu'une pétition a été lancée. De nombreux habitants, tout en reconnaissant que Neder-Over-Heembeek est enclavée, auraient souhaité l'examen d'autres possibilités, telles que l'augmentation de la fréquence du bus ou la venue de tram-bus. Cette option a été analysée par plusieurs habitants, qui développent une certaine expertise en la matière.

La participation citoyenne ne peut être considérée comme optimale au vu de la plainte des habitants de Neder-Over-Heembeek et du retrait des services aux habitants du Mutsaard, à Laeken, dont la densité de population a augmenté. Je suis très critique à l'égard de ces choix et de l'incidence sur la connexion entre Laeken et le centre-ville. Il existe aujourd'hui un tram direct au départ de l'Avenue du Forum, ce qui ne sera plus le cas à l'avenir.

Je souhaite savoir si vous avez examiné ce problème. Quelle sera l'incidence sur la fréquentation de cette ligne de tram ? Je ne comprends pas la stratégie du gouvernement bruxellois qui consiste à modifier une situation, sans que cela ne soit tout à fait souhaité par les habitants, tout en privant un autre quartier qui est plus densément peuplé.

- *L'incident est clos.*

(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De burgerparticipatie was toch niet echt optimaal, vermits er een petitie kwam. Veel bewoners erkennen dat Neder-Over-Heembeek ontsloten moet worden, maar zagen liever een trambus of een hogere frequentie op de buslijn.*

Wat ook minder gunstig is, is het feit dat de dienstverlening afgebouwd wordt voor de bewoners van de Mutsaardwijk in Laken, die niet langer over een rechtstreekse tramverbinding zullen kunnen beschikken. Welke gevolgen zal dat hebben voor het gebruik van die tram?

- *Het incident is gesloten.*

(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

2179 **QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

2179 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,

2179 concernant "l'étude de Brulocalis sur les amendes administratives pour infractions routières réalisée à la demande de Bruxelles Mobilité".

2181 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'étude réalisée par Brulocalis, à la demande de Bruxelles Mobilité, sur les amendes administratives pour infractions routières examine la possibilité d'introduire, à l'instar de la Flandre et de la Wallonie, un système de règlement administratif des excès de vitesse à Bruxelles. Cette étude énumère sommairement une série d'avantages et inconvénients, mais ne formule aucun choix.*

Le respect du Code de la route est un vieux combat à Bruxelles. Les services de police sont surchargés, tandis que la justice fait face à un énorme arriéré. Malgré d'importants progrès enregistrés récemment, notamment grâce aux brigades cyclistes, il reste une grande marge d'amélioration. Les différentes parties prenantes doivent unir leurs forces pour mettre en place une chaîne contrôle-sanction efficace.

À cela s'ajoutent d'énormes différences entre les communes bruxelloises. Ainsi, si la brigade cycliste de la Ville de Bruxelles a permis de mettre quasiment fin au stationnement sauvage sur les passages piétons et les pistes cyclables, les communes de Molenbeek-Saint-Jean et de Saint-Josse-ten-Noode ont une réputation beaucoup plus laxiste en la matière.

2183 *Le recours aux sanctions administratives comporte une série d'avantages. La Région assurerait ainsi un minimum de cohésion dans les efforts de contrôle-sanction, et les communes et la Région percevraient directement les bénéfices de ces efforts, permettant de concrétiser plus facilement l'accord de gouvernement : "Les moyens du fonds de sécurité routière seront répartis en fonction des efforts de contrôle-sanction menés par chaque zone."*

Il est par ailleurs étonnant que l'étude n'aborde pas le mauvais stationnement. Enfin, nous devons nous contenter d'une

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 studie van Brulocalis over de administratieve boetes voor verkeersovertredingen, in opdracht van Brussel Mobiliteit".

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Brulocalis voerde in opdracht van Brussel Mobiliteit een studie uit over de administratieve boetes voor verkeersovertredingen. In die studie wordt de mogelijkheid onderzocht om net zoals in Vlaanderen en Wallonië een systeem in te voeren voor de administratieve afhandeling van snelheidsovertredingen in Brussel. Een aantal voor- en nadelen wordt summier opgesomd, maar er wordt geen keuze voorgesteld.

De handhaving van de verkeersveiligheid is een oud zeer in Brussel. De politiediensten zijn overbevestigd en het gerecht kampt met een enorme achterstand. Het gevolg is dat de handhavingsinspanning in Brussel jarenlang vrij laks was. Recent is er wel belangrijke vooruitgang op dat vlak geboekt, onder meer door het verhoogde politieke bewustzijn rond het belang van verkeersveiligheid en de komst van de fietsbrigades, maar er is nog veel ruimte voor verbetering. De verschillende partijen (burgemeesters, korpschefs, minister, politierechter en parket) moeten de handen in elkaar slaan om samen een stevige handhavingsketting tot stand te brengen.

Het volstaat om te kijken naar een stad als Leuven om te zien dat er nog veel ruimte voor verbetering is in Brussel. Een jarenlang consequent handhavingsbeleid heeft daar gezorgd voor een heel nauwgezette naleving van de snelheidsnormen door het wegverkeer.

Het valt ook op dat er enorme verschillen zijn tussen Brusselse gemeenten. Zo heeft de fietsbrigade van Brussel-Stad ervoor gezorgd dat er bijna niet meer op zebrapaden en fietspaden wordt geparkeerd of stilgestaan. Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Joosten-Node hebben daarentegen de reputatie dat zij een veel lakser beleid op dat vlak voeren, wat zichtbaar is op het terrein.

Het gebruik van administratieve sancties heeft een aantal voordelen. Het gewest zou zorgen voor een minimum aan controles en samenhang in de handhavingsinspanningen. Gemeenten en gewest zouden de inkomsten uit de handhavingsinspanningen onmiddellijk ontvangen, en niet vijf jaar later zoals nu het geval is. Zo zou het gewestelijke regeerakkoord gemakkelijker kunnen worden verwezenlijkt, waarin staat: "zorgen voor de verdeling van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds in functie van de inspanningen van elke zone".

estimation très restrictive de l'avantage financier de l'une ou l'autre option.

Pourquoi l'étude ne se penche-t-elle pas sur les sanctions administratives pour mauvais stationnement ? Sont-elles abordées ailleurs ? L'éventuelle mise en place de sanctions administratives pour ce type d'infraction est-elle examinée avec Brulocalis ?

Quelles conclusions tirez-vous de l'étude de Brulocalis ? Quelles suites lui sont données ?

Une combinaison du "maintien du système actuel dans le giron des services de police" avec de nouvelles "sanctions administratives communales et régionales" fait-elle partie des possibilités ?

Confirmez-vous que le contrôle-sanction doit être renforcé à Bruxelles et que la combinaison d'un trajet administratif et d'un trajet pénal offre des perspectives prometteuses ?

²¹⁸⁵ *Si des sanctions administratives régionales sont instaurées, la Région pourra-t-elle les introduire sur l'ensemble du territoire ou seulement sur les voiries régionales ? Faudra-t-il l'autorisation des communes concernées ?*

Si vous décidez de ne pas examiner plus en profondeur la piste des sanctions administratives, quelle en serait la raison ? Comment veillerez-vous alors au renforcement de la chaîne contrôle-sanction ?

²¹⁸⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Étant donné que la vitesse constitue le facteur le plus déterminant du nombre d'accidents et de leur gravité, Bruxelles Mobilité a proposé d'évaluer en priorité cet aspect. Il ne s'agit toutefois pas d'exclure d'autres facteurs. Les infractions moins fréquentes, mais néanmoins source de fortes nuisances, pourront être examinées à un stade ultérieur.*

Vu les arguments pour et contre, l'étude visait à établir un état des lieux, dont les zones de police et les communes ont été informées le 31 mars. À la suite de cette réunion, Bruxelles Mobilité poursuivra l'examen des sanctions administratives avec Brulocalis.

Het valt op dat de studie niet ingaat op de handhaving van het foutparkeren, nochtans ook een belangrijk probleem in Brussel. Daarnaast wordt er geen duidelijke conclusie geformuleerd.

Ten slotte wordt er een erg beperkende inschatting gemaakt van het "financiële voordeel" van de ene of de andere optie. Zo klopt de redenering niet dat alle kosten voor de politie gedragen worden door de federale overheid, zeker niet op het vlak van verkeersveiligheid. Het gewest financiert bijvoorbeeld veel camera's en ook de gemeenten dragen veel lasten. Daarnaast is het natuurlijk ook zo dat de ontlasting van politie en gerecht op het vlak van verkeersveiligheid ook capaciteit en middelen zou vrijmaken om andere belangrijke stedelijke uitdagingen en problemen aan te pakken.

Waarom worden administratieve sancties voor foutparkeren niet onderzocht in de studie? Komen die elders aan bod? Foutparkeren lijkt in veel gevallen bij te dragen aan de verkeersonveiligheid. Wordt de mogelijke ontwikkeling van een administratieve handhaving voor dergelijke overtredingen onderzocht en besproken met Brulocalis?

Welke conclusies verbindt u aan de studie van Brulocalis? Welk gevolg krijgt het onderzoek?

Behoort een combinatie van "het behoud van het huidige systeem in de schoot van de politiediensten" met nieuwe "gemeentelijke én gewestelijke administratieve sancties" tot de mogelijkheden?

Bevestigt u dat de handhaving in Brussel versterkt moet worden en dat de combinatie van een administratief en een strafrechtelijk traject op dat vlak veelbelovende perspectieven biedt?

Als er gewestelijke administratieve sancties worden ingevoerd, kan het gewest die dan op het volledige grondgebied invoeren of enkel op gewestwegen? Zou er toestemming nodig zijn van de betrokken gemeenten?

Als u de mogelijkheid van administratieve sancties niet verder zou onderzoeken, waarom dan niet? Op welke manier zult u in dat geval zorgen voor de noodzakelijke versterking van de handhaving?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Aangezien snelheid veruit de belangrijkste factor is die het aantal en de ernst van de ongevallen bepaalt, heeft Brussel Mobiliteit voorgesteld om dat element prioritair te evalueren. Het is niet de bedoeling om andere factoren uit te sluiten, maar rekening houdend met de impact van snelheid op een ongeval, leek het ons logisch om daarmee van start te gaan. Andere inbreuken die minder vaak voorkomen, maar die eveneens voor veel overlast zorgen, kunnen dan in een later stadium onderzocht worden.

De studie was er net om het thema aan te kaarten en het debat aan te gaan, aangezien er argumenten voor en tegen zijn en we een stand van zaken willen opmaken.

D'un point de vue légal, toutes les sanctions pénales ne peuvent être converties en sanctions administratives. Certaines devront continuer à être traitées selon le système actuel. De même, il n'est pas possible qu'une même infraction soit frappée à la fois d'une sanction administrative et d'une sanction pénale. Si une sanction administrative est décidée, il ne sera plus possible de recourir à une sanction pénale.

Op 31 maart vond er met de politiezones en de gemeenten een vergadering plaats om hen te informeren over de stand van zaken. Bij die gelegenheid kwamen de verenigingen van de Vlaamse en Waalse gemeenten hun ervaringen uit de doeken doen.

Naar aanleiding van die informatievergadering zal Brussel Mobiliteit de kwestie van de administratieve sancties samen met Brulocalis verder volgen en alle informatie doorspelen aan de gemeenten en politiezones, zodat iedereen de voor- en nadelen van elk systeem kan evalueren.

Niet alle sancties die momenteel strafrechtelijk worden behandeld, kunnen wettelijk gezien in administratieve sancties kunnen worden omgezet. Dus zelfs als er overwogen wordt bepaalde inbreuken uit de strafrechtelijke sfeer te halen, moeten bepaalde strafrechtelijke sancties nog steeds via het huidige systeem behandeld worden. Dat komt dan neer op een behandeling door het gewestelijke verwerkingscentrum of de politiezones en vervolgens de cross-border verzending.

Het is uiteraard niet mogelijk dat op eenzelfde inbreuk zowel een administratieve als een strafrechtelijke sanctie wordt getroffen. Als men beslist om een administratieve sanctie op te leggen, moet daartoe een besluit worden uitgewerkt en is het niet meer mogelijk een beroep te doen op een strafrechtelijke sanctie, bijvoorbeeld als de betreffende overheidsinstelling de sanctie niet heeft kunnen behandelen.

De recente publicatie van een persbericht waarin het parket op bepaalde wegen meer tolerantie vraagt, was vanzelfsprekend een slecht signaal. Ik zal dat bespreken met het parket.

De controle-sanctieketen van de FOD Justitie werkt op zich goed. Het proces is momenteel volledig geautomatiseerd en meer dan 94% van de boetes wordt ook betaald, wat een heel hoog percentage is.

Door de oprichting van het gewestelijke verwerkingscentrum voor verkeersboetes in Brussel werden de politiezones gedeeltelijk ontlast van het verwerken van snelheidsinbreuken die werden vastgesteld via lidar, vaste radar of trajectcontrole. Zodra de bijkomende indienstneming uit de tweede fase rond zullen zijn, is het de bedoeling dat het gewestelijke verwerkingscentrum alle snelheidsboetes behandelt. De politiezones zullen er dus volledig van verlost zijn.

Voorts zijn de gewestelijke administratieve sancties zowel op gewestwegen als gemeentewegen van toepassing.

Er is sprake van een flessenhals bij het parket en de rechtbanken. Dat probleem moet natuurlijk aangepakt worden, want ik wil zeker geen gevoel van straffeloosheid creëren, zelfs als het om een relatief klein percentage gaat.

Om dat probleem aan te pakken, heeft Brussel Mobiliteit nauw contact met de FOD Justitie en heb ik binnenkort een ontmoeting gepland met de federale minister van Justitie Van Quickenborne. Ook minister Van Quickenborne heeft gemeld dat de handhaving

²¹⁸⁹ *La chaîne de contrôle-sanction du SPF Justice fonctionne bien en soi. Le processus est entièrement automatisé et plus de 94 % des amendes sont effectivement payées.*

Grâce à la création d'un centre régional de traitement des amendes routières à Bruxelles, les zones de police ont été en partie déchargées du traitement des excès de vitesse constatés par lidar, radar fixe ou radar tronçon. Dès que les nouvelles entrées en fonction prévues dans la deuxième phase seront finalisées, le centre devrait traiter toutes les amendes de roulage et décharger totalement les zones de police.

Du reste, les sanctions administratives régionales s'appliquent tant aux voiries régionales que communales.

Le goulot d'étranglement observé au niveau du parquet et des tribunaux doit être traité sous peine de créer un sentiment d'impunité. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité est en contact étroit avec le SPF Justice et je rencontrerai prochainement le ministre fédéral de la justice, Vincent Van Quickenborne.

Si la saturation des tribunaux et du parquet perdure sans aucune solution à court terme, les sanctions administratives pourraient faire partie de la solution, mais nous devons bien en peser les coûts et avantages. C'est une étape que nous franchirons avec prudence, en concertation avec les zones de police et les communes.

voor hem een belangrijk element is. We zullen dus samen met hem bekijken hoe we die ambitie beter kunnen waarmaken.

Als de verzadiging bij de rechtbanken en het parket aanhoudt en er geen enkele oplossing op korte termijn mogelijk is, zouden administratieve sancties een deel van de oplossing kunnen zijn. We moeten dan wel rekening houden met het feit dat een aantal taken die momenteel door de federale overheid worden volbracht, overgeheveld zullen worden naar de overheid die de administratieve sancties oplegt, namelijk het gewest of de gemeente.

Het is belangrijk om de kosten en baten goed af te wegen. Met administratieve sancties zijn een reeks verwerkingskosten verbonden, voor het personeel maar ook voor andere aspecten. Bovendien moeten we nagaan of het nieuwe systeem wel echt efficiënter is dan het oude. Het is een stap die we bedachtzaam zullen zetten, uiteraard in overleg met de politiezones en de gemeenten.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik leid uit uw antwoord af dat het dossier nog niet is afgesloten: er is nog niet uitgemaakt of er in Brussel een systeem van administratieve boetes zal worden ingevoerd. Ik vind de invoering van zo'n systeem nog altijd een heel aantrekkelijke gedachte, zeker omdat het parket herhaaldelijk een tolerantiemarge vraagt, waardoor de zone 30 de facto een zone 46 of iets dergelijks wordt. Dat gebeurt op grote schaal omdat de handhavingssketting, zoals we weten, overbelast is.

We hebben de voorbije jaren een aanzienlijke verbetering vastgesteld, maar die volstaat niet. Als je Brussel met Leuven vergelijkt, zie je een verschil van dag en nacht. De Brusselse straten worden nog te vaak geterroriseerd door wegpiraten die waanzinnige snelheden halen en mensen in gevaar brengen. We mogen dat niet langer tolereren. De middelen die vandaag worden ingezet, volstaan niet om dat probleem een halt toe te roepen. Ik moedig u dan ook aan om de studie voort te zetten.

In Vlaanderen is er een paralleltraject uitgewerkt betreffende de milieusancties. De administratieve diensten stellen de sanctie op en sturen die door naar de strafrechtelijke diensten, die veertien dagen de tijd hebben om te beslissen of ze de zaak al dan niet strafrechtelijk zullen vervolgen. Als zij niets doen, wordt de sanctie automatisch een administratieve sanctie en kan de zaak verder worden afgehandeld. Ik hoop dat een soortgelijke samenwerking ook in Brussel mogelijk is, maar het is afwachten wat het overleg oplevert.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De kwestie bevindt zich nog in de studiefase en ik kan daarom onmogelijk zeggen welk systeem uiteindelijk uit de bus zal komen, maar ik kan wel al meedelen dat de capaciteit van het gewestelijke verwerkingscentrum voor boetes verdubbeld zal worden. Dat zal uiteraard ook voelbaar zijn op het terrein en ertoe bijdragen de tolerantiegrens te verlagen.

²¹⁹¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *J'en déduis qu'il n'a pas encore été décidé si un système d'amendes administratives verra le jour à Bruxelles. J'y vois pour ma part un grand intérêt, d'autant plus que le parquet ne cesse de réclamer une marge de tolérance, faisant passer de facto la zone 30 à une zone 46.*

L'amélioration sensible constatée ces dernières années ne suffit pas. Les rues bruxelloises subissent encore trop souvent la terreur de pirates de la route dont les vitesses folles mettent la vie de nos citoyens en danger. Je vous encourage donc à poursuivre l'étude.

En Flandre, un trajet parallèle a été conçu pour les sanctions environnementales. Les services administratifs établissent la sanction et la transmettent aux services judiciaires, qui disposent de quatorze jours pour décider de poursuites pénales. S'ils ne le font pas, la sanction est automatiquement convertie en sanction administrative. J'espère qu'une telle collaboration sera aussi possible à Bruxelles.

²¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La question est toujours au stade de l'étude et je ne peux me prononcer sur le système qui sera privilégié. Par contre, je peux vous communiquer que la capacité du centre régional de traitement des amendes sera doublée.*

- L'incident est clos.

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

- Het incident is gesloten.

(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

2199 **QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN

2199 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,

2199 concernant "l'aide à la mobilité des étudiants pour lutter contre la précarité".

betreffende "de mobiliteitssteun voor studenten ter bestrijding van armoede".

2201 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Plusieurs éléments relatifs aux coûts de mobilité ressortent de l'étude de BDO sur la précarité étudiante commandée par la Fédération Wallonie-Bruxelles, dont nous avons pris connaissance dans le cadre d'auditions.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Uit een studie van BDO blijkt dat vervoerskosten een groot struikelblok zijn voor veel studenten die het financieel moeilijk hebben.

D'abord, plus de 40 % des étudiants utilisent le bus, le tram ou le métro pour rejoindre leur lieu d'études. À Bruxelles, les étudiants parcourent en moyenne dix kilomètres entre leur lieu de résidence et leur établissement d'études.

Voor het openbaar vervoer gelden speciale studententarieven, maar studenten die de auto of fiets nemen, krijgen geen enkele tussenkomst in de vervoerskosten. Voor elke student is mobiliteit een vaststaande kostenpost. Studentenkortingen gelden maar tot 25 of 26 jaar. Jongere studenten krijgen 50% korting op het MIVB-net, maar toch kloppen nog altijd velen van hen aan bij de sociale dienst of het OCMW omdat de vervoerskosten voor hen te hoog zijn.

Ensuite, les étudiants ne sont pas égaux face à la mobilité en raison de la distance et de la durée du trajet entre leur lieu de résidence et leur lieu d'études, ainsi que des moyens de transport utilisés. Autant aucune réduction ou aide n'est prévue pour l'utilisation de moyens de transport tels que la voiture ou le vélo, autant des tarifs préférentiels sont accordés aux étudiants empruntant les transports en commun.

Stel dat de MIVB binnenkort gratis wordt voor -25-jarigen, wordt het speciale studententarif dan afgeschaft? Zou het niet beter zijn om kortingen toe te staan op basis van een studentenstatuut in plaats van leeftijd, aangezien velen op latere leeftijd (opnieuw) gaan studeren?

Enfin, la mobilité est une dépense incompressible pour quiconque poursuit des études. Bien qu'il existe des tarifs préférentiels, seule la tranche la plus jeune de la population étudiante peut en bénéficier, car une fois atteint l'âge de 25 ou 26 ans, les étudiants ne bénéficient plus de tels tarifs, ce qui crée un risque de précarité.

Les étudiants de moins de 24 ans bénéficient d'une réduction de 50 % sur leur abonnement STIB dans la Région. Malgré ces tarifs réduits, certains sollicitent l'aide du service social de leur établissement ou du CPAS pour une prise en charge totale ou partielle du coût de la mobilité, lequel peut être significatif dans le budget de l'étudiant malgré les réductions.

Je ne relancerai pas le débat sur la gratuité de la STIB et la nécessité de définir des groupes cibles, mais voudrais savoir si la gratuité pour les moins de 25 ans supprimera le tarif étudiant. Quand ces changements auront-ils lieu concrètement ? Concerneront-ils l'ensemble de l'année académique 2021-2022 ?

Lier à l'âge les réductions de tarifs dans les transports publics ne tient pas compte de l'évolution de la société et du fait que les gens reprennent parfois des études à un âge plus avancé. Le coût d'un abonnement peut être un frein pour les étudiants plus précarisés

qui veulent suivre une nouvelle formation afin de réintégrer le marché du travail. Par conséquent, est-il envisageable de lier les réductions au statut des étudiants et non plus simplement à leur âge ?

2203 Vu le recours de plus en plus fréquent au vélo, mais également le recours à la voiture, nécessaire pour certains étudiants, des aides sont-elles prévues pour l'utilisation de ces moyens de transport entre le domicile et le lieu d'études ?

2205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La mobilité est la base de la liberté. Le gouvernement bruxellois a en effet la volonté de rendre les transports publics encore plus accessibles aux jeunes, afin de lutter contre les difficultés financières des familles, bien sûr, mais aussi pour soutenir le transfert modal, car les habitudes qui se prennent jeune s'inscrivent durablement.

Dès lors, nous avons décidé qu'à partir du 1er juillet 2021, les abonnements de tous les élèves et étudiants ne coûteront plus que 12 euros par an. Pour les jeunes bruxellois de 18 à 24 ans hors statut étudiant, cette mesure entrera également en vigueur dès le mois de février 2022.

Par ailleurs, concernant les moyens de transport autres que les transports en commun, nous pouvons citer plusieurs initiatives, telles que le tarif étudiant pour l'abonnement au service Swapfiets, à 15,90 euros par mois au lieu de 18,90 euros, ou l'abonnement Villo au prix de 35,70 euros par an sans frais supplémentaires pour la première demi-heure, une durée qui permet de parcourir une distance considérable à Bruxelles.

En outre, les étudiants peuvent également bénéficier de divers services, à savoir la possibilité d'achat d'un vélo recyclé lors d'une des bourses organisées par Cyclo ou d'autres associations, la possibilité d'entretenir son propre vélo au point vélo VUB-ULB, ou encore le leasing social vélo.

Plusieurs programmes permettent donc d'investir et d'assurer une accessibilité financière à d'autres modes de transport.

2207 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je remercie la ministre pour ses réponses, qui restent néanmoins partielles. Je n'ai pas eu de réponse à la question concernant la définition des tarifs préférentiels selon l'âge des étudiants. Nous pourrions aider les étudiants par le biais d'un soutien financier octroyé à des citoyens qui décident de reprendre des études et qui se posent la question de leur capacité de le faire, eu égard aux frais, notamment en matière de mobilité. Il s'agit là aussi d'une question d'émancipation. J'aimerais donc avoir une réponse à ce sujet.

2207 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je pense vous avoir répondu, je ne vois pas ce que vous souhaitez de plus. En ce qui concerne les transports en commun, nous travaillons avec des tranches d'âge allant jusqu'à 25 ans. Il existe également d'autres programmes. L'objectif vise tous les modes de déplacement,

Kunnen studenten die per fiets of auto naar hun opleiding gaan, ook aanspraak maken op een vervoersvergoeding?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mobiliteit is de sleutel tot vrijheid. Daarom wil de regering het openbaar vervoer nog toegankelijker maken voor jongeren, als financieel duwtje in de rug voor gezinnen, maar ook omdat die jongeren later waarschijnlijk het openbaar vervoer zullen blijven nemen.*

Vanaf 1 juli 2021 kosten alle abonnementen voor leerlingen en studenten nog maar 12 euro per jaar. Voor 18- tot 24-jarigen die niet meer studeren, gaat die regeling in vanaf februari 2022.

Verder zijn er ook onder meer kortingen voor studenten bij Swapfiets (15,90 in plaats van 18,90 euro per maand), of heb je voor 35,70 euro een Villo-jaarabonnement met ritten die gratis zijn tijdens het eerste halfjaar, en daarmee kom je al een heel eind in Brussel. Bij Cyclo zijn tweedehandse fietsen te koop, er bestaan sociale fietsleaseformules en de VUB en ULB hebben fietspunten waar je je fiets kunt herstellen.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Burgers die, ongeacht hun leeftijd, beslissen om opnieuw te gaan studeren en bang zijn voor de vervoerskosten die daar onvermijdelijk bij komen kijken, zouden we financieel een zetje kunnen geven. Dat is ook een kwestie van emancipatie. Op die vraag had ik nog graag een antwoord.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zie niet wat ik u nog meer zou kunnen antwoorden.*

Er bestaan heel wat steunmechanismen, maar we moeten ergens een leeftijdsgrens trekken. Jonge mensen kopen gemiddeld op

mais le mode piéton est le plus commun : la marche représente 37 % des déplacements à Bruxelles.

Ces programmes incluent tant les vélos partagés tels que Villo ou Swapfiets que les transports en commun. Nous essayons donc de prendre en considération les différents modes de transport jusqu'à l'âge de 25 ans. Il convient bien entendu de fixer une limite d'âge. D'autres tranches d'âge sont envisageables, mais nous constatons que c'est à 25 ans en moyenne que les jeunes achètent leur première voiture. Je pense donc que c'est le moment idéal pour prendre de bonnes habitudes et inciter le citoyen à utiliser les transports en commun.

2211 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Aucune mesure n'est donc prévue pour des étudiants en situation de précarité qui ont plus de 25 ans et qui envisagent de reprendre des études pour se réinsérer sur le marché du travail ? Pourquoi cet abonnement à moins de 12 euros par an pour les moins de 25 ans n'est-il pas également destiné aux étudiants de plus de 25 ans qui connaissent une situation financière difficile ?

2211 **M. le président.**- Le règlement ne prévoit pas de poser des questions supplémentaires dans la deuxième réplique.

- *L'incident est clos.*

2217 **QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

2217 **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,**

2217 **concernant "la régularisation des avances accordées par le collège communal de Schaerbeek à parking.brussels".**

2219 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Depuis le 1er janvier 2020, la gestion du stationnement sur le territoire de la commune de Schaerbeek est assurée par parking.brussels. Cela a notamment rendu le stationnement payant sur tout le territoire de la commune jusqu'à 21h, le samedi également. Vous connaissez l'avis des riverains à cet égard, j'y reviendrai.

Lors du premier confinement, parking.brussels a suspendu les contrôles. Le stationnement était dès lors gratuit. Selon la convention qui lie parking.brussels à Schaerbeek jusqu'en 2022, la société doit payer à la commune des avances trimestrielles forfaitaires. Selon certaines sources, parking.brussels percevrait toutes les redevances et en rétrocéderait 85 % à la commune. Parking.brussels garderait donc 15 % de marge. Le taux de 85 % est calculé sur les résultats comptables des deux années précédentes. Confirmez-vous ces informations ?

En conséquence de la suspension des contrôles, parking.brussels a perdu une grande part de son chiffre d'affaires et a eu besoin d'avances communales. Schaerbeek ne fait pas exception. Les chiffres vont bon train sur le manque à gagner pour

hun 25e hun eerste auto. Daarom proberen we ze tegen dan naar het openbaar vervoer toe te leiden.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *Er is dus niets mogelijk voor wie ouder is dan 25, het financieel moeilijk heeft, maar opnieuw wil gaan studeren om zijn kansen op de arbeidsmarkt te verhogen?*

De voorzitter.- Volgens het reglement mag u bij uw tweede replek geen bijkomende vragen meer stellen.

- *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 regularisatie van de door het gemeentecollege van Schaerbeek aan parking.brussels toegekende voorschotten".

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Sinds 2020 beheert het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels) de parkeerplaatsen in Schaerbeek. In de hele gemeente is parkeren daardoor nu betalend tot 21 uur, ook op zaterdag.*

Bij de eerste lockdown heeft parking.brussels de controles opgeschort, en werd parkeren gratis. Tot 2022 moet het agentschap driemaandelijks forfaitaire voorschotten betalen aan Schaerbeek. Volgens sommige bronnen zou parking.brussels alle heffingen innen en maar 85% doorstorten aan de gemeente, waardoor het een marge van 15% neemt. De 85% wordt berekend op basis van de resultaten van de voorbije twee jaar. Kunt u dit bevestigen?

Door het opschorten van de controles boekte parking.brussels zware verliezen, ook in Schaerbeek, waardoor het de gemeentelijke voorschotten nodig had. Door de oplopende inkomstenderving werd op de gemeenteraad van 27 januari 2021 met unanimité een motie goedgekeurd om de voorschotten

cette commune, qui réclame lesdites avances en retour. En conseil communal du 27 janvier 2021, une motion a été votée à l'unanimité, demandant une régularisation de ces avances accordées par le collège communal de Schaerbeek à parking.brussels.

2221 À combien exactement s'élève le montant que parking.brussels doit rembourser à la commune de Schaerbeek ? Sur quelle période exacte est-il calculé ?

Quelle stratégie est mise en place pour rembourser ce montant ? Quel en est le délai ?

De manière plus générale, comment vous positionnez-vous face à la demande des riverains de ne pas rendre le stationnement payant jusqu'à 18h le samedi ? Quel rôle jouerez-vous dans une éventuelle décision ?

2223 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il n'est pas question d'un remboursement, vu que les communes n'ont pas versé d'avances à parking.brussels.

En 2020, parking.brussels n'a pas versé d'avances aux communes aux premier et deuxième trimestres, puisque les contrôles de paiement ont été suspendus après la décision du gouvernement bruxellois, prise en concertation avec la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette décision a été acceptée et avalisée par l'ensemble des communes.

Les versements trimestriels de parking.brussels aux communes déléguées se font sur la base des recettes réelles. Il s'agit d'avances si l'on considère que les délais de paiement des redevances par les automobilistes ne sont pas toujours respectés et qu'il peut s'écouler un certain temps entre la date d'émission d'une redevance et sa perception.

C'est à la clôture des comptes annuels que le solde restant dû est versé aux communes. À la clôture des comptes de l'année 2020, les résultats montrent, non pas une perte de quelque 400.000 euros par rapport aux recettes escomptées dans les prévisions budgétaires de la commune, mais bien un bonus de 700.000 euros qui sera versé par parking.brussels. Cela est bien évidemment une bonne nouvelle pour la commune.

Les modifications au règlement communal de stationnement sont du seul ressort de la commune, à laquelle je vous renvoie donc.

2225 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Nous savons tous que la crise sanitaire a mis à mal une série de secteurs et que la suspension des contrôles a aussi affecté les ressources de parking.brussels.

Votre réponse m'étonne, car une légitime demande de régularisation a été introduite par la commune de Schaerbeek. En janvier 2020, le manque à gagner était estimé à 438.200 euros. Or vous évoquez un bonus de 700.000 euros, ce qui est particulièrement surprenant. Je peux comprendre la mobilisation

die het gemeentebestuur van Schaerbeek had toegekend aan parking.brussels, te regulariseren.

Hoeveel moet parking.brussels terugstorten aan Schaerbeek? Over welke periode gaat het precies? Hoe zal de terugstorting verlopen en op welke termijn?

Daarnaast vragen de inwoners om parkeren op zaterdag gratis te maken tot 18 uur. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is geen sprake van terugstorting, aangezien de gemeenten geen voorschotten hebben betaald aan parking.brussels.*

In 2020 heeft het agentschap voor het tweede en het derde trimester geen voorschotten betaald aan de gemeenten. De controles waren toen immers opgeschort bij beslissing van de Brusselse regering, in overleg met de burgemeesters.

De driemaandelijks storting van parking.brussels aan de gemeenten worden berekend op basis van de reële inkomsten. Zij zijn een soort voorschot. Bij de afsluiting van de jaarrekeningen wordt het uitstaande saldo aan de gemeenten betaald. Bij de eindafrekening voor 2020 stelde men vast dat er geen sprake was van 400.000 euro minder inkomsten, zoals verwacht, maar net van een bonus van 700.000 euro die zal worden gestort door parking.brussels. Dat is uiteraard goed nieuws voor de gemeente.

Wijzigingen van het gemeentelijke parkeerbeleid vallen volledig onder de bevoegdheid van de gemeente. U richt zich dus best tot hen in dit verband.

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) (in het Frans).- *Uw antwoord verbaast me. De gemeente Schaerbeek heeft immers wel degelijk een aanvraag tot regularisatie ingediend. In januari 2020 werd de inkomstenderving geschat op 438.200 euro. Nu hebt u het echter over een bonus van 700.000 euro. Geen wonder dat de Schaarbekenaren massaal protesteerden tegen het nieuwe parkeerbeleid.*

massive des Schaerbeekoises et des Schaerbeekoïses contre ce dispositif mis en place en janvier 2020.

J'ai relayé, sans réponse de votre part, la demande de la population de supprimer le stationnement payant jusqu'à 18h le samedi. Je constate que vous n'y êtes pas favorable.

2227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit d'une décision communale. Je ne peux pas m'exprimer à la place des communes, même si je suis favorable à la régionalisation de la politique de stationnement. Pour le moment, je dois vous renvoyer vers la commune de Schaerbeek pour ce qui concerne les plages horaires.

- *L'incident est clos.*

2231 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2231 **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,**

2231 **concernant "la prolifération des panneaux de signalisation dans l'espace public".**

2233 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Tout usager de l'espace public l'aura remarqué : dès qu'il circule à pied, à vélo, sur un engin de micromobilité, en transports en commun ou en voiture, il se retrouve face à une prolifération de panneaux de signalisation : panneaux du Code de la route, piquets d'arrêts des différents opérateurs que sont le TEC, la STIB et De Lijn, signalétique touristique, etc.

Ces différents panneaux occasionnent une pollution visuelle, diminuent l'espace pour les piétons et entravent la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR). Les usagers, quant à eux, sont perdus devant une telle diversité de panneaux. Je m'interroge, dès lors, sur l'absence de mesures en vue d'une rationalisation et d'une optimisation pour tous ces panneaux dans l'espace public.

Le Code de la route définit les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière. Les dispositions de la réglementation laissent toutefois un certain degré de liberté à l'autorité gestionnaire de la voirie. La Région - autrement dit Bruxelles Mobilité - pourrait prendre des mesures avec pour objectif d'améliorer l'esthétique urbaine en imposant des règles qui doivent être appliquées lors de l'utilisation de l'espace de liberté laissé par le Code de la route et le code du gestionnaire.

Dans le plan régional de mobilité 2020-2030, il est fait état d'une demande du panel citoyen qui vise à "aménager les trottoirs de manière à permettre la circulation de l'ensemble de ses usagers, et notamment des PMR, par une gestion optimale du mobilier - bancs publics, panneaux de signalisation, horodateurs, boîtiers

U hebt niet gereageerd op de vraag van de burgers om het betalend parkeren op te schorten tot 18 uur op zaterdag. U bent hier dus niet voor te vinden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gaat hier om een beslissing van de gemeente, u moet dus daar uw licht opsteken. Ik mag mij er niet in mengen, al ben ik voorstander van een uniform gewestelijk parkeerbeleid.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de sterke toename van verkeersborden in de openbare ruimte".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De wildgroei aan borden in de openbare ruimte veroorzaakt visuele vervuiling, belemmert de doorgang voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit en komt de duidelijkheid niet ten goede.*

De Wegcode bepaalt de minimale afmetingen en de bijzondere voorwaarden voor de plaatsing van wegsignalisatie, maar laat een zekere vrijheid aan de wegbeheerder. Brussel Mobiliteit zou dus maatregelen kunnen nemen om de situatie te verbeteren, maar doet dat niet.

In het gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 staat nochtans duidelijk dat het burgerpanel ook aandringt op meer toegankelijke trottoirs. Tot nu toe is daar evenwel nog geen werk van gemaakt.

Welke maatregelen zullen de Brusselse regering en Brussel Mobiliteit nemen om de verkeersborden op de gewestwegen te rationaliseren? Hoe verloopt de samenwerking met de openbaarvervoersmaatschappijen en de bedrijven die publicitaire en toeristische borden plaatsen?

électriques -". Néanmoins, cette demande reste apparemment sans réponse.

Quelles mesures sont-elles prises par le gouvernement bruxellois et par Bruxelles Mobilité pour rationaliser et optimiser la présence de panneaux de signalisation sur les voiries régionales ?

Quelles sont les collaborations en la matière avec les opérateurs que sont le TEC, la STIB et De Lijn, mais aussi les concessionnaires qui installent des panneaux publicitaires ou touristiques ?

2235 Bruxelles Mobilité - et plus particulièrement la Direction gestion et entretien des voiries - a-t-elle exprimé la volonté d'imposer la non-prolifération de ces panneaux et de rassembler un maximum de signalisations sur un seul panneau, pour une meilleure lisibilité ? De nouvelles dispositions sont-elles prévues à ce sujet dans le cadre de la réforme du règlement régional d'urbanisme ?

2237 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le savez, la marche est le premier mode de transport intrabruellois, et nous souhaitons l'encourager. Pour ce faire, il est clair que nous avons besoin de trottoirs confortables et dégagés, plus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Ce confort peut sans aucun doute être obtenu par la rationalisation des panneaux de signalisation. Dès lors, Bruxelles Mobilité entamera une étude de rationalisation de la signalisation en mai 2021. Son objectif est de procéder à la rationalisation des signaux routiers à l'exception des signaux d'indication (F15, F25, F27) et des signaux de direction.

La rationalisation de la signalisation consistera à réduire le nombre de signaux routiers et de poteaux supports sur les voiries régionales, tout en respectant les réglementations en vigueur et en tenant compte des obligations du code du gestionnaire.

La STIB essaie de limiter autant que possible l'implantation de poteaux dans les zones d'arrêt. En effet, la multiplication des poteaux et équipements sur les quais constitue un obstacle à la mobilité et à l'accessibilité. C'est la raison pour laquelle les poteaux d'arrêt de la STIB supportent généralement la plaque d'arrêt, l'afficheur de temps d'attente et les horaires.

Il n'est malheureusement pas possible de mutualiser l'usage des poteaux entre la STIB et De Lijn aux arrêts communs. En effet, les poteaux de De Lijn supportent également leurs horaires et il est impossible de placer sur un même poteau les dispositifs des deux opérateurs. Toutefois, le plan de normes relatif à l'aménagement des arrêts donne des consignes claires pour l'emplacement des poteaux afin que ceux-ci répondent à leur fonction sans créer d'obstacle à la mobilité.

Une fois disponible l'étude sur la rationalisation de la signalisation, la direction gestion et entretien des voiries de Bruxelles Mobilité continuera d'appliquer des mesures de rationalisation.

Heeft Brussel Mobiliteit al laten weten dat het de wildgroei aan borden een halt wil toeroepen? Zullen daartoe bij de hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening nieuwe bepalingen worden ingevoerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mensen verplaatsen zich vooral te voet in Brussel en dat willen wij blijven aanmoedigen. Daarom zijn er brede en comfortabele voetpaden nodig, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit. Dat comfort houdt onder meer een vermindering van het aantal verkeersborden in. Brussel Mobiliteit zal daarover in mei 2021 een studie starten. Zodra de studie over de verkeersborden voltooid is, zal Brussel Mobiliteit de rationalisering voortzetten.*

De MIVB tracht het aantal palen aan de haltes te beperken door aan de paal met het naambord van de halte ook de uurregeling en het wachttijdbord te bevestigen. Helaas is het niet mogelijk om de palen met De Lijn te delen aan gemeenschappelijke haltes, maar de normen met betrekking tot de inrichting van de haltes bevatten duidelijke richtlijnen voor de plaatsing van de palen om te voorkomen dat die de mobiliteit belemmeren.

Wij hebben een advies over de hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) uitgebracht. Brussel Mobiliteit zal deelnemen aan de werkgroep die zich over de openbare ruimte buigt en erop toezien dat er in de GSV een rationalisering van de verkeersborden komt.

Nous avons bien remis un avis sur le premier projet de règlement régional d'urbanisme (RRU), y compris au sujet de la signalisation. Une réécriture du RRU sera lancée par mon homologue Pascal Smet, secrétaire d'État chargé de l'urbanisme. Bruxelles Mobilité sera impliquée dans le groupe de travail sur le chapitre consacré à l'espace public pour traiter cette thématique et beaucoup d'autres avec urban.brussels. Nous veillerons à une rationalisation des panneaux de signalisation dans ledit règlement.

2239 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- J'entends votre volonté de rationalisation, mais les Bruxellois attendent des actes concrets.

Bruxelles Mobilité entamera donc une étude prochainement, au mois de mai 2021. Nous reviendrons vers vous sur ce sujet.

L'enjeu est une meilleure lisibilité, une simplification et une rationalisation, mais aussi une plus grande sécurité et une meilleure mobilité pour tous les usagers. Personne n'aime slalomer entre plusieurs panneaux sur les trottoirs. Je pense plus particulièrement aux personnes à mobilité réduite, dont la circulation n'est déjà pas aisée dans la Région.

J'entends qu'il est impossible à ce stade de rationaliser les panneaux entre la STIB et De Lijn. Gardons toutefois cet élément à l'esprit pour les futures concertations entre les Régions et leurs ministres afin de simplifier les choses.

Je vous remercie de joindre les actes à la parole. Nous reviendrons inmanquablement vers vous sur ce sujet.

- *L'incident est clos.*

2243 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2243 **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,**

2243 **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,**

2243 **concernant "l'application des redevances de stationnement et de la LEZ aux plaques d'immatriculation étrangères".**

2245 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- En mars 2020, je vous interrogeais sur le contrôle des règlements-redevances communaux relatifs au stationnement en voirie, ainsi que sur la situation des véhicules en infraction arborant une plaque d'immatriculation étrangère. Dans ce cadre, parking.brussels avait annoncé, il y a trois ans, vouloir travailler sur un règlement "sabot" pour les dix-neuf communes. En mars dernier, vous me

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Ik hoop dat u snel de daad bij het woord zult voegen, aangezien een rationalisering van de verkeersborden niet alleen de situatie duidelijker en eenvoudiger maakt, maar ook de veiligheid en de mobiliteit van alle gebruikers verbetert.*

Momenteel is het blijkbaar niet mogelijk om dezelfde palen voor de MIVB en De Lijn te gebruiken, maar misschien kan daar in de toekomst aan worden gewerkt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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 "de toepassing van de parkeer- en de LEZ-heffingen op buitenlandse nummerplaten".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *In maart 2020 vroeg ik u al hoe het zat met de inning van parkeerboetes en verkeersovertredingen bij voertuigen met een buitenlandse nummerplaat. Alleen Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht passen de wielklemmethode toe die parking.brussels drie jaar eerder aankondigde.*

Automobilisten hebben overigens een truc gevonden om de lage-emissiezone (LEZ) te omzeilen: ze kopen een auto in

répondiez que seules les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht disposaient d'un tel règlement.

Par ailleurs, des usagers ont trouvé le moyen de se soustraire aux normes imposées par la zone de basse émission (LEZ) bruxelloise en achetant à l'étranger des véhicules dont ils conservent l'immatriculation étrangère, cela malgré l'obligation de les immatriculer en Belgique dans les six mois. Les zones de police, débordées, n'ont pas les moyens de gérer efficacement la situation.

La création d'une base de données régionale reprenant les immatriculations étrangères redevables dans les dix-neuf communes concernées et à laquelle auraient accès ces dernières lors des contrôles permettrait de lutter efficacement contre cette problématique.

Nous pourrions intégrer, par le biais de l'ordonnance régionale, un article instaurant un système dans lequel, lorsque la dette dépasse le montant de la pose d'un sabot (200 euros), le véhicule serait immobilisé par un sabot jusqu'à l'acquittement de la dette majorée de l'indemnité de la pose dudit sabot. Le concessionnaire désigné pour la pose du sabot pourrait alors consulter la base de données régionale et veiller au remboursement des communes où une dette de stationnement reste ouverte.

À ce jour, combien de communes disposent d'un règlement sabot ? Où en est parking.brussels dans la rédaction d'un règlement sabot harmonisé pour les dix-neuf communes ?

Quelles sont les initiatives prises par la Région pour répondre à la problématique des véhicules arborant une plaque étrangère et n'honorant pas les redevances de stationnement, et de ceux qui sont en infraction avec la réglementation LEZ ?

Quelles solutions sont envisagées pour appliquer efficacement la réglementation en Région bruxelloise ?

²²⁴⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour le stationnement de véhicules immatriculés à l'étranger et la réglementation "sabot", comme je vous le précisais il y a un an, Brulocalis a rédigé un règlement-type qu'elle proposait aux communes en guise de source d'inspiration. Nous constatons à ce jour que seules deux communes, Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht, ont adopté un règlement relatif à leur usage.

Par ailleurs, parking.brussels a conclu, à la fin de l'année 2019, un marché avec une étude d'huissiers de justice afin de répondre à la problématique du recouvrement des redevances de stationnement dues par les propriétaires de véhicules immatriculés à l'étranger.

Les voitures, minibus et camionnettes immatriculés à l'étranger sont concernés par les règles d'accès à la LEZ bruxelloise. La législation européenne ne prévoit pas encore d'échange des données techniques des véhicules (catégorie, carburant, norme Euro) entre les pays membres dans le cadre de la réglementation LEZ. C'est pourquoi la réglementation rend obligatoire, pour les

het buitenland en behouden de buitenlandse nummerplaat. De politiezones zitten tot over hun oren in het werk en treden er dus niet tegen op.

Een gewestelijke databank waarin alle buitenlandse inschrijvingsbewijzen per Brusselse gemeente staan, zou helpen om het probleem aan te pakken. Verder zou een ordonnantie kunnen bepalen dat, zodra de uitstaande schuld hoger is dan wat het kost om een wielklem te plaatsen (200 euro), de wielklem op het voertuig blijft tot de boete en de plaatsingskosten betaald zijn. Wie de wielklem plaatst, kan in de databank zien welke boetes in welke gemeenten nog openstaan.

Hoeveel gemeenten passen de klem nu al toe? Hoever staat parking.brussels met een uniform wielklemreglement voor de negentien gemeenten?

Hoe pakt het gewest het probleem van de openstaande parkeerboetes en inbreuken op de LEZ bij buitenlandse nummerplaten aan?

Hoe kan de wetgeving efficiënt toegepast worden in het Brussels Gewest?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brulocalis heeft een voorbeeldreglement opgesteld voor de gemeenten, maar voorlopig hebben alleen Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht regels rond het gebruik van de wielklem.*

Ook auto's, minibussen en bestelwagens met een buitenlands kenteken vallen onder de regels van de Brusselse lage-emissiezone (LEZ). Volgens de Europese wetgeving is er nog geen uitwisseling tussen lidstaten mogelijk van technische gegevens van voertuigen in het kader van LEZ-wetgeving. Daarom moeten in het buitenland ingeschreven voertuigen zich registreren op lez.brussels als ze de LEZ binnen willen rijden.

Minister Maron pakt de zaak proactief aan. In januari 2021 vroegen hij en zijn collega's uit de Benelux aan de Europese Commissie om een gegevensuitwisseling mogelijk te maken.

véhicules immatriculés à l'étranger (à l'exception des véhicules immatriculés aux Pays-Bas où les données techniques sont disponibles en open data), l'enregistrement avant de circuler dans la LEZ ou, au plus tard, avant le lendemain à minuit. L'enregistrement est gratuit et automatique, et il se fait sur le site lez.brussels.

M. Maron est proactif à ce sujet. En janvier 2021, ses homologues des pays membres du Benelux et lui-même ont envoyé une déclaration à la Commission européenne demandant de permettre l'échange des données techniques des véhicules entre les États membres pour le contrôle des mesures UVAR (Urban Vehicle Access Regulations) instaurées dans de nombreuses villes européennes.

Disposer d'un cadre législatif européen est la solution privilégiée pour le contrôle de la LEZ bruxelloise. Il permettrait d'effectuer le contrôle des véhicules par le biais des caméras équipées du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR).

2249 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il reste beaucoup à faire pour régler les problèmes liés aux immatriculations étrangères. Je vous invite à vous y atteler, car c'est une question d'équité vis-à-vis des véhicules immatriculés en Belgique.

J'entends qu'un règlement type a été proposé par Brulocalis, que je remercie pour la qualité de son travail au service des communes. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi seules Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean ont adopté un tel règlement ? Des démarches pour mettre en place un dispositif similaire ont-elles été entreprises auprès d'autres communes ?

2251 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne dispose pas de ces éléments. Je ne peux que dresser le même constat que vous. Nous essayons d'harmoniser au maximum la politique du stationnement au niveau régional, mais je constate que seules deux communes ont participé au projet. L'objectif visé par le règlement type de Brulocalis était de donner aux communes un outil dont elles pouvaient s'inspirer.

- *L'incident est clos.*

2255 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2255 **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,**

2255 **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,**

Een Europees wetgevend kader zou de beste oplossing zijn. Dan zouden camera's met automatische nummerplaatherkenning ingezet kunnen worden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Er zijn nog veel problemen op te lossen rond de buitenlandse nummerplaten. Dat is niet meer dan eerlijk tegenover wie zijn auto in België heeft ingeschreven.*

Hoe komt het dat enkel Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek zo'n reglement hebben aangenomen? Zetten andere gemeenten ook stappen in die richting?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dat weet ik niet. We streven naar een zo uniform mogelijk parkeerbeleid voor het hele gewest, maar ik moet samen met u vaststellen dat slechts twee gemeenten in het door Brulocalis voorgestelde project zijn gestapt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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,

2255 **concernant "les nuisances occasionnées par la vitesse des trams sur l'avenue du Derby".**

2257 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Depuis décembre 2018, les riverains de l'avenue du Derby à Ixelles se plaignent de nuisances sonores et vibratoires difficilement supportables, de jour comme de nuit, occasionnées par le passage des trams 8 et 25 sur le tronçon entre la place Marie-José et l'avenue du Brésil. La vitesse excessive des trams dans cette zone limitée à 30 km/h occasionne, outre des sifflements, tremblements de murs et vrombissements, une grande insécurité pour les piétons et cyclistes, et un danger pour les écoles environnantes. De nombreux voisins ont fait état d'incidents survenus au cours des derniers mois.

S'il est vrai que les trams ne sont pas soumis à la limitation à 30 km/h, il est difficilement compréhensible, pour les riverains qui subissent des nuisances liées principalement à leur vitesse, que celle-ci ne soit pas limitée à cet endroit précis. Des travaux ont été effectués en 2018, notamment le remplacement des rails, dans le but annoncé par la STIB de réduire le bruit et les vibrations. Cependant, ces mesures, conjuguées à l'augmentation de la fréquence des trams dans cette zone, ne semblent pas avoir réglé les nuisances ressenties. Que du contraire !

En réponse à un premier message des riverains, la STIB avait rappelé qu'elle exploitait le réseau de transports publics dans le respect des règles en vigueur en matière de sécurité et de nuisances. Elle avait également dit rester résolument à l'écoute des riverains qui se plaindraient de nuisances perçues au passage de ses véhicules.

Faute d'une évolution satisfaisante du dossier et après une longue période de discussions et de rencontres avec la STIB, une lettre et une pétition ont été adressées, le 10 octobre 2020, au ministre Maron ainsi qu'à l'échevin de la mobilité et au bourgmestre d'Ixelles.

En l'absence de réponse du ministre Maron et de la commune d'Ixelles, une pétition visant la mise en œuvre de mesures acoustiques et vibratoires, en application de l'article 10 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, a été transmise à Bruxelles Environnement. Cette dernière l'a rejetée le 28 janvier 2021, au motif que le seuil du tiers de riverains n'était pas atteint.

2259 Aujourd'hui, au terme de plus de deux ans de démarches, les riverains de l'avenue du Derby souffrent toujours de ces nuisances jusqu'au-delà de 1h. Dans la direction de la descente de l'avenue, l'indicateur de vitesse installé en face du numéro 31 enregistre des vitesses du tram supérieures à 50 km/h. Vous comprendrez le ressentiment des citoyens lorsque, face à de telles situations, ils entament des démarches interminables qui se soldent par des réponses insatisfaisantes, voire inexistantes.

Par ailleurs, la question du risque occasionné par la vitesse des trams pour les piétons, cyclistes et écoles environnantes est restée sans réponse. Il incombe à la Région bruxelloise,

betreffende "de hinder wegens snelrijdende trams op de Derbylaan".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Sinds december 2018 klagen de bewoners van de Derbylaan in Elsene over geluidsoverlast en trillingen die dag en nacht veroorzaakt worden door trams 8 en 25. In zone 30 rijden de trams er te snel, met veel hinder en onveiligheid tot gevolg.

Ik kan maar moeilijk vatten waarom de snelheidsbeperking in zone 30 niet geldt voor trams. In 2018 heeft de MIVB de tramsporen vervangen om de hinder tegen te gaan. Dat heeft niet geholpen, ook al omdat er nu nog meer trams rijden dan vroeger.

Op de eerste klacht van de buurtbewoners antwoordde de MIVB dat alle voorschriften worden nageleefd, maar dat bewoners altijd bij de maatschappij terecht kunnen met klachten.

Op 10 oktober 2020 ontvingen minister Maron, de Elsense burgemeester en de schepen voor mobiliteit een brief en een petitie. Bij gebrek aan antwoord overhandigden de buurtbewoners hun petitie aan Leefmilieu Brussel, dat de petitie op 28 januari 2021 afwees omdat onvoldoende buurtbewoners ze ondertekend hadden. De drempel is één op drie.

Meer dan twee jaar later ondervinden de bewoners ook na 1u 's nachts nog hinder. De trams daveren er soms tegen 50 km/u voorbij. De stappen die de buurtbewoners zetten, halen niets uit. Hun frustratie is dus begrijpelijk.

Bovendien kwam er geen reactie toen het veiligheidsaspect voor voetgangers, fietsers en scholen werd aangekaart. Het gewest, de MIVB en Elsene hebben de plicht om de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren, onder andere door de hinder objectief op te meten en een snelheidsremmer te installeren. Hoe kan dat zo vlug mogelijk gebeuren?

à la STIB et à la commune d'Ixelles de prendre les mesures nécessaires afin de remédier le plus rapidement possible à cette situation et préserver la qualité de vie des riverains. Cela passe par une objectivation rapide des nuisances et par l'installation d'un ralentisseur spécifique pour tram sur le tronçon en question, ce qui permettrait de limiter la vitesse à 30 km/h et de réduire les nuisances ressenties par le voisinage.

Quelles actions peuvent être rapidement menées pour procéder aux mesures nécessaires des nuisances sonores occasionnées par la vitesse des trams entre les arrêts Marie-José et Brésil ? Plus largement, comment faciliter la mise en œuvre de campagnes de mesure des nuisances sonores générées par les transports en commun ?

Quelles mesures peuvent être prises par la Région afin de renforcer l'efficacité du plan bruit face aux plaintes concernant les nuisances sonores dues aux transports en commun ?

Comment expliquer les réponses insuffisantes apportées par la STIB face à l'ampleur des nuisances qui affectent la qualité de vie des habitants du quartier ?

Même si les trams ne sont pas soumis à la limitation de vitesse à 30 km/h, ne pourrait-on pas, au regard des nuisances subies par les riverains, prévoir une telle limitation de vitesse et un dispositif ralentisseur pour les trams qui parcourent cette avenue ?

²²⁶¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant la requête des riverains de l'avenue du Derby à Ixelles, une première demande d'article 10 pour des mesures de nuisances sonores a été réceptionnée par Bruxelles Environnement en date du 11 janvier 2021. Après examen de sa recevabilité, conformément à la procédure prévue dans l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, il s'est avéré qu'elle ne répondait pas aux conditions légales, notamment en matière de périmètre et de nombre de signataires. Cette décision a été communiquée aux riverains en date du 28 janvier 2021. Néanmoins, des contacts ont été maintenus et après discussion avec les plaignants, une nouvelle demande, revue, a été introduite par ceux-ci le 8 mars dernier.

La demande a, cette fois, été jugée recevable et l'avis de Bruxelles Environnement a été transmis au cabinet du ministre Maron en date du 22 mars 2021. Des contacts ont d'ores et déjà été pris avec le prestataire de services de Bruxelles Environnement pour planifier une campagne de mesures acoustiques et vibratoires qui, sous réserve des conditions sanitaires, devraient être réalisées dans le courant du mois d'avril de cette année.

Pour rappel, la mise en œuvre de campagnes de mesures des nuisances sonores et vibratoires générées par les transports en commun fait l'objet d'une procédure de validation préalable qui a notamment pour but de confirmer qu'il s'agit bien d'une nuisance affectant plusieurs personnes, dans une zone ou un

Hoe kan het gewest beter gehoor geven aan klachten over geluidshinder door het openbaar vervoer? Waarom heeft de MIVB zo zwak gereageerd op dit geval van zware overlast?

Overweegt u om de snelheidsgrens van 30 km/u ook op te leggen aan trams en om een snelheidsremmer te installeren in de Derbylaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel heeft de eerste aanvraag van de buurtbewoners ontvangen op 11 januari 2021. Het ontvankelijkheidsonderzoek wees uit dat de perimeter niet adequaat was afgebakend en dat onvoldoende bewoners de petitie hadden ondertekend. Op 28 januari werden de buurtbewoners daarvan op de hoogte gesteld. De besprekingen vielen echter niet stil en op 8 maart werd een tweede aanvraag ingediend.*

De tweede aanvraag was wel ontvankelijk, waarop het advies van Leefmilieu Brussel op 22 maart werd bezorgd aan het kabinet van minister Maron. Als de coronaregels het toelaten, worden de trillingen en de geluidshinder in april van dit jaar opgemeten.

Aanvragen voor meetcampagnes worden goedgekeurd als de overlast wordt beschreven, er een precieze perimeter wordt afgebakend waarin de hinder ondervonden wordt, en de aanvraag de aanvragen door minstens een derde van de in de perimeter gedomicilieerde volwassenen wordt ondertekend.

quartier déterminé. Pratiquement, la demande est acceptée si elle comporte au minimum les trois éléments suivants :

- une description des nuisances ressenties ;
- la définition d'un périmètre précis dans lequel les nuisances sont ressenties ;
- la signature par au moins un tiers des personnes concernées, propriétaires ou non, âgées au minimum de 18 ans et domiciliées dans le périmètre incriminé.

²²⁶³ Cette procédure garantit qu'il ne s'agit pas d'un épiphénomène ou d'une plainte personnelle. Dans la pratique, un groupement de citoyens peut demander à sa commune ou au gouvernement bruxellois d'étudier les nuisances acoustiques et vibratoires de son quartier et, si les problèmes sont avérés, de prendre les mesures curatives qui s'imposent.

Lorsque cette procédure est suivie, Bruxelles Environnement réalise une campagne de mesures visant à objectiver les nuisances. Si des dépassements des valeurs seuils sont établis, des recommandations sont adressées aux gestionnaires de l'infrastructure, dans le cas présent Bruxelles Mobilité ou la STIB.

Complémentaire à cette mesure, il faut mentionner que, dans le cadre de la convention environnementale signée le 25 juin 2004 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB relative aux bruits et vibrations générés par les trams et métros, Bruxelles Environnement entretient des contacts réguliers avec la STIB. Ceux-ci permettent notamment d'examiner rapidement les cas problématiques ou les plaintes éventuelles qui peuvent être résolus sans nécessairement mettre en œuvre une campagne de mesures sur le terrain.

Afin de renforcer son efficacité dans le traitement des plaintes concernant les nuisances sonores dues aux transports en commun, la mesure 7 du plan quiet.brussels adopté en 2019 précise le cadre d'intervention des pouvoirs publics en cas de plainte collective. En effet, après vingt ans de mise en œuvre et d'expérience sur le terrain, l'objectif est de préciser les modalités de définition et d'intervention des pouvoirs publics dans le cadre de la procédure de l'article 10, en particulier la réalisation et la budgétisation de travaux curatifs en cas de points noirs avérés.

Cela devrait permettre de définir une indication des délais de réalisation, la désignation du gestionnaire responsable de l'assainissement et une obligation de moyens, ainsi que des balises en matière de résultats, le tout accompagné d'une évaluation après travaux.

²²⁶⁵ En tout état de cause, il est prévu que Bruxelles Environnement poursuive l'établissement des diagnostics et l'accompagnement des citoyens.

Cette mesure nécessite un travail législatif considérable : soit revoir l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu

Die procedure sluit randverschijnselen of klachten van één persoon uit. In de praktijk kan een groep burgers aan de gemeente of aan de regering vragen om de hinder in hun wijk te onderzoeken en de nodige maatregelen te treffen.

Wordt een aanvraag goedgekeurd, dan voert Leefmilieu Brussel metingen uit. Als de drempelwaarden worden overschreden, maakt het aanbevelingen over aan de infrastructuurbeheerders. In dit geval zijn dat Brussel Mobiliteit of de MIVB.

Leefmilieu Brussel en de MIVB overleggen overigens regelmatig om de vinger aan de pols te houden en snel in te grijpen waar nodig. Sommige klachten kunnen opgelost worden zonder voorafgaande meetcampagne.

Maatregel 7 van quiet.brussels bakent de rol van de overheid af opdat klachten over geluidsoverlast door openbaar vervoer sneller behandeld kunnen worden. Concreet gaat het over de uitvoering en budgettering van werkzaamheden die de overlast tegengaan. Er wordt een tijdpad uitgestippeld van alle stappen die de overheid moet zetten, inclusief evaluatie achteraf.

Hoe dan ook analyseert Leefmilieu Brussel de meetgegevens en begeleidt het de burgers.

Er komt heel wat wetgevend werk kijken bij deze maatregel: de ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder in een

urbain, soit élaborer une circulaire, soit encore modifier les conventions environnementales avec la STIB et Infrabel, les trains étant également concernés.

Dans la foulée d'une précédente plainte de riverains relayée par la commune, la STIB a procédé à des contrôles de vitesse des trams sur cet axe. Il a été constaté que l'immense majorité des trams roulaient à une vitesse tout à fait compatible avec la configuration des lieux, à savoir moins de 40 km/h. Seules quelques exceptions ont été constatées et un rappel a été adressé au personnel de conduite pour qu'il adopte une conduite défensive sur cette ligne et ce tronçon.

²²⁶⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Depuis le dépôt de ma question au greffe le 24 février dernier, des éléments neufs sont apparus. En effet, les citoyens ont à nouveau introduit une demande auprès de Bruxelles Environnement, laquelle a été bien reçue.

Par ailleurs, vous évoquez des mesures réalisées par la STIB sur l'avenue du Derby, mais elles sont contestées par les riverains. En effet, elles ont été effectuées par un véhicule facilement identifiable comme appartenant à la STIB et, selon certains témoignages, les chauffeurs de tram semblent ralentir plus que de coutume à la vue d'un tel véhicule.

Je suis bien conscient du fait que la vitesse commerciale est importante pour la STIB et que rouler plus vite à certains endroits permet de récupérer le temps perdu ailleurs. Je sais également que les trams ne sont pas soumis à la limitation de vitesse à 30 km/h, mais apparemment, sur ce tronçon, la vitesse génère des nuisances. Je réitère donc ma question : étant donné les nuisances sonores subies par les riverains, ne pourrait-on pas prévoir une limitation de vitesse ou un dispositif ralentisseur de vitesse pour les trams qui parcourent cette avenue, au moins pour ce tronçon ?

- *L'incident est clos.*

stedelijke omgeving wijzigen, een rondzendbrief opstellen, de milieuafspraken met de MIVB en Infrabel aanpassen.

De MIVB heeft als reactie op een eerdere klacht snelheidsmetingen uitgevoerd op het traject in kwestie. Veruit de meeste trams rijden minder dan 40 km/u. De weinige trambestuurders die sneller reden, werden aangemaand om voorzichtiger te rijden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De tweede aanvraag van de buurtbewoners is inderdaad goed ontvangen. Toen ik mijn vraag indiende, was dat nog niet gebeurd.*

De burgers trekken de ingrepen van de MIVB op de Derbylaan in twijfel. De metingen werden namelijk uitgevoerd door een voertuig dat herkenbaar was als een MIVB-voertuig. Veel trambestuurders zouden daarom trager hebben gereden dan anders.

Ik besef dat sneller rijden eventuele vertraging kan goedmaken. De snelheidsbeperking van 30 km/u geldt niet voor trams, maar de snel rijdende trams veroorzaken wel overlast. Daarom nogmaals de vraag: is het niet mogelijk ook aan trambestuurders een snelheidsbeperking op te leggen of om een snelheidsremmer te installeren?

- *Het incident is gesloten.*