



**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 6 JUILLET 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 6 JULI 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 M. Marc-Jean Ghysse 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 "le récent réasphaltage et réaménagement du boulevard Van Haelen à Forest".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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 "la représentation des usagers des transports publics au sein du conseil d'administration de la STIB".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

concernant "la sécurisation de l'usage des deux-roues motorisés à Bruxelles".

Question orale de Mme Cielte Van Achter 10

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

concernant "la récente flambée d'agressivité d'automobilistes à l'égard de cyclistes".

Question orale de Mme Clémentine Barzin 14

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse 1

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

betreffende "de recente herbestrating en herinrichting van de Van Haelenlaan in Vorst".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 3

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

betreffende "de vertegenwoordiging van de gebruikers van het openbaar vervoer in de raad van bestuur van de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

betreffende "de beveiliging van het gebruik van gemotoriseerde tweewielers in Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter 10

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

betreffende "de recente opstoot in verkeersagressie ten aanzien van fietsers".

Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin 14

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 remise en état de l'avenue Churchill".		betreffende "het herstel van de Churchilllaan".	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	17	Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	17
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 rappel des batteries eVillo".		betreffende "het terugroepen van de eVillo!-batterijen".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	19	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	19
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 développement de 'vagues vertes' de feux de circulation sur les principaux axes routiers".		betreffende "de ontwikkeling van de groene golven van verkeerslichten op de hoofdwegen".	
Question orale de M. Jonathan de Patoul	23	Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	23
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 inondations dues aux orages et leur impact en Région bruxelloise".		betreffende "de overstromingen als gevolg van de onweersbuien en de gevolgen ervan in het Brussels Gewest".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	26	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	26
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

concernant "les accidents de vélo sur les pistes cyclables".		betreffende "de fietsongevallen op de fietspaden".	
Question orale de Mme Françoise Schepmans	30	Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	30
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "le réaménagement de la chaussée de Ninove".		betreffende "de heraanleg van de Ninoofsesteenweg".	
Question orale jointe de Mme Isabelle Emmery,	30	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery,	30
concernant "l'état déplorable de la chaussée de Ninove"		betreffende "de deplorabele staat van de Ninoofsesteenweg".	
Question orale de Mme Els Rochette	35	Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette	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 "la participation au sujet des infrastructures cyclables".		betreffende "de participatie over fietsinfrastructuur".	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	38	Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	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 "les scan-cars de parking.brussels".		betreffende "de scanvoertuigen van parking.brussels".	

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

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

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER 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,

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

concernant "le récent réasphaltage et réaménagement du boulevard Van Haelen à Forest".

betreffende "de recente herbestrating en herinrichting van de Van Haelenlaan in Vorst".

M. Marc-Jean Ghysseles (PS).- Début mai, la Région a commencé des travaux sur le boulevard Guillaume Van Haelen, à la suite, notamment, d'un nouveau trajet de bus. La Région a procédé à des réasphaltages et à divers aménagement dont le but était, bien évidemment, de sécuriser la voirie.

De heer Marc-Jean Ghysseles (PS) (*in het Frans*).- *Begin mei is het gewest begonnen met de herbestrating en herinrichting van de Van Haelenlaan.*

Le débat ne porte pas sur les choix réalisés mais sur la programmation et le suivi des travaux.

Wie was belast met de studies over de herinrichting? Wat was het doel van de herinrichting?

Concernant les études de réaménagement de la voirie, qui a été chargé de réaliser ces études : la Région ou un consultant privé indépendant ? Quelles étaient les instructions et le but recherché dans les choix posés en matière de réaménagement ?

Is er vooraf contact opgenomen met de gemeente? Heeft de gemeente de plannen gekregen?

Y a-t-il eu des présentations ou des contacts préalables avec la commune concernant ces réaménagements ? La commune a-t-elle reçu les plans des travaux que la Région envisageait de réaliser ? Si oui, quand et sous quelle forme ?

Wanneer zijn de werken precies begonnen?

Zijn er vooraf bijeenkomsten met de buurtbewoners georganiseerd?

À quel moment exact la Région a-t-elle démarré les travaux ?

Des réunions préalables avec les riverains ont-elles été organisées ? Si oui, à l'initiative de qui ? La commune était-elle associée à ces présentations ?

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En préambule, je voudrais préciser que les travaux sur le boulevard Guillaume Van Haelen sont de deux types. Ils consistent tout d'abord en la construction d'arrêts de bus - y compris leurs dépendances, dans le cadre de la réalisation du plan directeur du réseau bruxellois de bus : ces travaux concernent les deux arrêts se trouvant à proximité de la rue Pierre Decoster. Dans ce cadre, les plans sont réalisés par la STIB, mais mis en œuvre par la Région de Bruxelles-Capitale.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *In de Van Haelenlaan vinden twee soorten werken plaats. Om te beginnen worden twee bushaltes gebouwd. De MIVB heeft de plannen ontworpen en het gewest voert ze uit.*

Les travaux ont ensuite consisté à réasphalter le boulevard. Profitant de cette phase, nous avons introduit une demande de sécurisation de la circulation cycliste là où c'était possible. Les plans ont été établis par Bruxelles Mobilité et transmis pour avis à la commune. Une réunion a eu lieu avec celle-ci, mon cabinet et Bruxelles Mobilité. À l'issue de cette réunion, les plans adaptés aux demandes exprimées en réunion ont été de nouveau transmis

Vervolgens is de laan herbestraat. We hebben daarbij van de gelegenheid gebruikgemaakt om het fietsverkeer waar mogelijk veiliger te maken. Brussel Mobiliteit heeft de plannen opgemaakt, die voor advies naar de gemeente zijn gestuurd. Er heeft een vergadering plaatsgevonden met de gemeente, mijn kabinet en Brussel Mobiliteit. Daarop zijn de plannen aangepast en opnieuw aan de gemeente bezorgd. Een openbare informatievergadering heeft op 27 mei plaatsgevonden.

Brussel Mobiliteit heeft de studies over de herinrichting uitgevoerd.

à la commune. Une réunion publique d'information s'est tenue le 27 mai.

C'est Bruxelles Mobilité qui s'est chargée des études de réaménagement de la voirie. Pour rappel, l'objectif n'était pas du tout d'échapper à la procédure de demande de permis, mais justement de profiter du réasphaltage qui devait être fait pour sécuriser autant que possible la circulation cycliste dans la montée.

Au sujet de l'abribus problématique, à la suite des discussions entre le chef de chantier, les riverains et la STIB, nous avons cherché une localisation alternative offrant une solution acceptable pour tous.

Quant au calendrier, les travaux des quais ont commencé le 15 mars 2021, sur la base des plans de la STIB. Les travaux d'asphaltage, de signalisation et de marquage, réalisés par le service de maintenance de Bruxelles Mobilité, ont été effectués entre le 7 et le 10 mai.

Le service compétent de Bruxelles Mobilité a réceptionné six réactions de riverains, principalement axées sur le délai mis pour le marquage après réasphaltage - notamment pour un emplacement de parking pour personnes à mobilité réduite -, ainsi que des questions sur les perspectives liées au boulevard, telles que le projet de piste cyclable et ses implications.

¹¹³ Une réunion publique rassemblant une vingtaine de riverains a été organisée. Tous les riverains ne se sont donc pas prononcés mais il s'agit de l'ensemble des réactions formelles que nous avons reçues.

Je ne peux pas vous indiquer le budget des travaux parce que l'entrepreneur n'a pas encore transmis leur état d'avancement en mai. Concernant les travaux réalisés par Bruxelles Mobilité, les coûts s'élèvent à près de 160.000 euros. La plus grande part du budget, soit 130.000 euros, est consacré aux travaux d'asphaltage tandis que les travaux de marquage et de signalisation représentent environ 30.000 euros.

¹¹⁵ **M. Marc-Jean Ghysels (PS).**- Connaissez-vous les dates des réunions avec la commune et celles relatives à la transmission des plans ?

¹¹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les plans ont été transmis au service technique de la commune. Une réunion entre la commune, des membres de mon cabinet et Bruxelles Mobilité s'est tenue le 4 mai 2021. Les plans ont encore été adaptés à l'issue de cette réunion et ont, par conséquent, été transmis à nouveau à la commune. Cette dernière a marqué son accord, moyennant la tenue d'une réunion d'information publique le 27 mai, de 20h à 22h.

- *L'incident est clos.*

Voor het problematische bushokje is een alternatieve locatie gevonden.

De werkzaamheden zijn gestart op 15 maart 2021 op basis van de plannen van de MIVB. De herbestrating door de onderhoudsdienst van Brussel Mobiliteit is aangevat tussen 7 en 10 mei.

Brussel Mobiliteit heeft zes reacties van buurtbewoners gekregen, vooral over de termijn die nodig was om na de herbestrating de wegmarkering aan te brengen.

Er is een openbare vergadering met een twintigtal buurtbewoners georganiseerd.

De kostprijs voor de werken van Brussel Mobiliteit bedraagt bijna 160.000 euro.

De heer Marc-Jean Ghysels (PS) (in het Frans).- *Weet u wanneer de vergaderingen met de gemeente hebben plaatsgevonden en of de plannen zijn bezorgd?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De plannen zijn aan de technische dienst van de gemeente bezorgd. De gemeente, mijn kabinet en Brussel Mobiliteit zijn bijeengekomen op 4 mei 2021. Daarna zijn de plannen opnieuw overgemaakt aan de gemeente, die ze heeft goedgekeurd op een openbare informatievergadering op 27 mei.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la représentation des usagers des transports publics au sein du conseil d'administration de la STIB".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les transports publics sont, comme chacun sait, l'un des piliers fondamentaux de notre politique de mobilité. La demande ne cesse d'augmenter. La clientèle de la STIB a encore augmenté en 2019 de 4 % avec 433,5 millions de voyages effectués, soit une hausse de 16 millions par rapport à 2018. Cela illustre bien que les montants importants que la Région investit chaque année dans le développement du réseau, la fréquence ou la qualité de l'expérience utilisateur doivent répondre à une demande, et donc à un besoin, toujours grandissants.

La Région contribue en partie financièrement au développement de son réseau de transports en commun. Le pouvoir fédéral, via Beliris, y participe également. Les citoyens, comme les usagers de ces transports doivent donc être en mesure de donner leur avis sur la gestion opérée par la STIB. Les usagers sont les premiers concernés par des dysfonctionnements, il est donc crucial qu'ils puissent également émettre au besoin des recommandations. Afin de faire remonter ces avis, la STIB réalise chaque année des enquêtes de satisfaction. Elle participe également à la Commission régionale de la mobilité (CRM) au sein de laquelle sont représentées les associations de voyageurs.

Je m'interroge cependant sur l'absence de ces associations d'usagers au conseil d'administration de la STIB. Ce dernier est chargé d'arrêter le budget de la société, de conclure le contrat de gestion avec le gouvernement, ou encore d'approuver les conventions collectives négociées par l'administrateur-directeur général. Il est composé de dix-neuf membres nommés par le gouvernement. Le conseil d'administration comprend entre autres des représentants du gouvernement et des communes bruxelloises. Les délégués permanents du personnel y siègent avec voix consultative. On ne compte donc pas, au sein du conseil d'administration de la STIB, de représentants des associations d'usagers. En Flandre, pourtant, l'association *TreinTramBus*, qui représente les clients des transports publics, est présente au sein du Comité consultatif des usagers de la SNCB, des cinq comités régionaux au sein de *De Lijn*, ainsi qu'au sein de la CRM de Bruxelles-Capitale. Le Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (*Gutib*), chez nous, est également présent au sein de la CRM mais n'est pas représenté au sein de la STIB.

Je trouve qu'une réflexion devrait, à tout le moins, être engagée à ce sujet. Il s'agit de transparence, de bonne gouvernance, de démocratie participative. Chez nos voisins, le gouvernement flamand a chargé *TreinTramBus* d'émettre un avis concernant chaque nouveau projet proposé par *De Lijn*. Il s'agit là d'associer

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de vertegenwoordiging van de gebruikers van het openbaar vervoer in de raad van bestuur van de MIVB".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het openbaar vervoer vormt een van de pijlers van ons mobiliteitsbeleid. Het aantal gebruikers van de MIVB is in 2019 nog met 4% gestegen. In dat jaar waren er in totaal 433,5 miljoen ritten of een toename met 16 miljoen ritten tegenover 2018.*

Het gewest draagt financieel een steentje bij aan de ontwikkeling van het openbaarvervoersnet. Ook de federale overheid draagt een steentje bij via Beliris. De burgers moeten dus hun mening kunnen geven over het beheer ervan door de MIVB en aanbevelingen formuleren, des te meer omdat ze bij problemen rechtstreeks getroffen worden. De MIVB houdt daarom jaarlijks tevredenheidsenquêtes. Ook neemt ze deel aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin de reizigersverenigingen zijn vertegenwoordigd.

De afwezigheid van de verenigingen in de raad van bestuur van de MIVB roept evenwel vragen op. Die bestaat uit negentien leden, die de regering heeft benoemd. Het gaat onder meer om vertegenwoordigers van de regering en de gemeenten. De vereniging Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer is vertegenwoordigd in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, maar niet in de raad van bestuur van de MIVB.

*Hierover zou minstens moeten worden nagedacht. Het gaat om transparantie, goed bestuur en participatieve democratie. In Vlaanderen brengt *TreinTramBus* een advies uit over elk nieuw project van *De Lijn*.*

directement ceux qui connaissent le mieux le terrain, qui utilisent chaque jour son infrastructure et qui sont les mieux placés pour accompagner le développement de nouveaux projets. Cette participation n'a de sens que lorsqu'elle est opérée en amont du développement des projets et que la voix des usagers représente un poids réel dans le processus de décision.

Avez-vous approché la STIB dans le sens d'une inclusion d'associations d'usagers dans le conseil d'administration ? Quelle est sa position à ce sujet ?

Un autre organe interne à la STIB permet-il de faire rencontrer la direction et les représentants des usagers ? Si oui, comment fonctionne-t-il ?

De quelle manière ces associations sont actuellement informées et associées à des projets de développement au sein de la STIB ? Avez-vous décidé de vous aligner sur la position flamande et de demander systématiquement un avis à ces associations concernant les nouveaux projets ? Si non, pourquoi ?

Quelle forme de soutien régional est-il accordé à ces associations ? Le cas échéant, pouvez-vous m'éclairer sur le montant ? Pourquoi n'existe-t-il pas, au sein de la CRM, une section spécifique dédiée aux transports publics et associant des usagers et la direction de la STIB ? Une telle évolution retient-elle votre préférence ?

En plus des enquêtes de satisfaction réalisées, de quelle manière la STIB collecte-t-elle les recommandations des usagers ? Quelles sont leurs principales revendications ?

¹²⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Je vais commencer par présenter l'organe représentant les usagers au sein de la STIB. Le comité tripartite, dans le cadre de la démarche qui vise à mesurer la conformité des services de la STIB aux engagements qu'elle prend avec et pour les clients, s'assure que les moyens sont mis en œuvre pour assurer en continu la performance des services fournis sur le parcours des clients.

Ce comité est constitué de représentants des clients - le Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (Gutib) et la Ligue des familles -, de représentants de la Région et de la STIB. Outre la performance de la qualité du service de la STIB, ce comité veille également à ce que la STIB obtienne la certification Afnor NF service pour le transport de voyageurs.

En 2021, ce comité tripartite s'est réuni sept fois pour des comités dits techniques. Il se réunira encore au moins une fois pour vérifier la performance des indicateurs de qualité de service.

Par ailleurs, des échanges structurels existent aussi avec des associations représentant des personnes à mobilité réduite (PMR) dans le cadre du groupe de travail dédié à l'accessibilité.

La STIB n'organise plus de consultation systématique des associations représentatives des usagers pour les projets de développement. Le processus qui existait il y a encore quelques

Wat is het standpunt van de MIVB hierover?

Is er een ander intern orgaan van de MIVB waarin de directie en vertegenwoordigers van de reizigers elkaar kunnen ontmoeten?

Hoe worden de reizigersverenigingen momenteel betrokken bij de projecten van de MIVB? Zult u systematisch advies vragen aan die verenigingen over de nieuwe projecten?

Welke steun genieten die verenigingen?

Op welke andere manier verzamelt de MIVB de aanbevelingen van de reizigers? Wat zijn de voornaamste eisen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - *Reizigers worden bij de MIVB via Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer en Ligue des familles vertegenwoordigd in het tripartiete comité, dat voorts is samengesteld uit vertegenwoordigers van het gewest en de MIVB zelf en dat waakt over de inzet van de middelen voor een kwaliteitsvolle dienstverlening.*

In 2021 is dat comité zeven keer samengekomen voor zogenaamde technische vergaderingen. Het zal nog minstens één keer bijeenkomen om de kwaliteitsindicatoren te verifiëren.

De MIVB raadpleegt de gebruikersverenigingen niet meer systematisch over nieuwe projecten. De procedure die daarvoor tot enkele jaren terug nog bestond, voldeed niet langer aan de verwachtingen van de partijen. De MIVB blijft bereid om alle verenigingen te ontmoeten en na te denken over hoe ze kunnen worden betrokken en geraadpleegd.

Het tripartiete comité wordt van sommige projecten op de hoogte gebracht via de technische vergaderingen van het tripartiete comité.

années ne répondait plus aux attentes des parties. La STIB reste disposée à rencontrer toutes les associations réellement représentatives des voyageurs de la STIB et à réfléchir à une façon pertinente de les associer ou de les consulter.

Le comité tripartite est informé de certains projets passés, en cours, ou à venir via les comités tripartites techniques. Sept d'entre eux se sont donc déjà déroulés en 2021, sur les thématiques suivantes : le bus, le métro, le tram, le "field support", les ventes, le service à la clientèle et l'infrastructure. Ces comités sont informatifs. Le comité tripartite général est, quant à lui, décisionnel.

En plus du comité tripartite, les grands projets de transport public de la STIB sont régulièrement présentés pour information ou pour avis en Commission régionale de la mobilité plénière, où sont notamment représentées différentes associations bruxelloises.

¹²⁹ À côté de ces éléments, la STIB réalise régulièrement un sondage pour recueillir l'avis de ses voyageurs. C'est un outil important, d'abord pour mesurer leur satisfaction, mais aussi pour connaître leurs attentes en matière de qualité de service et de nouveaux produits.

Différents moyens sont utilisés à cette fin :

- un baromètre annuel de satisfaction ;
- deux enquêtes quantitatives variées sur les produits et les services de la STIB, existants ou à venir ;
- la consultation d'un panel représentatif des clients, qui sont des études plutôt qualitatives ;
- le panel de test pour le projet MaaS est également en cours ;
- la consultation des riverains et des voyageurs pour des grands projets d'extension du réseau, telle la démarche participative pour le choix de tracé du tram vers Neder-Over-Heembeek ;
- le test de concepts innovants avec les clients ;
- un dialogue permanent avec les clients sur les réseaux sociaux, ce qui permet de connaître leurs doléances, leurs avis, leurs retours sur les services de la STIB, qu'ils soient positifs ou négatifs.

Dans le dernier baromètre de satisfaction, le service clientèle de la STIB a connu la plus forte hausse. Les voyageurs ont donc su apprécier sa disponibilité.

Des enquêtes portent également sur les attentes des clients en matière de propreté des arrêts, Bootik, Kiosk et véhicules afin d'ajuster les engagements des services de la STIB et de mesurer les performances liées. Les résultats sont attendus dès 2022

Daarnaast worden de grote projecten regelmatig voorgesteld aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin verschillende Brusselse verenigingen zijn vertegenwoordigd.

Voorts peilt de MIVB regelmatig naar de mening van de reizigers.

Daartoe worden diverse middelen ingezet, zoals een jaarlijkse tevredenheidsbarometer, twee kwantitatieve onderzoeken over de bestaande of toekomstige producten en diensten, een klantenpanel en sociale media.

In de laatste tevredenheidsbarometer is de klantendienst van de MIVB het sterkst gestegen.

De resultaten van alle 29 kwaliteitsindicatoren worden verwacht in 2022.

MoveBrussels, een app die alle vervoersmogelijkheden combineert, wordt in haar definitieve versie ingevoerd in 2022. Deze app zal een grote hoeveelheid data verzamelen.

De voornaamste verwachtingen van de reizigers van de MIVB hebben te maken met de basisopdracht van de MIVB: de frequentie, het comfort, de stiptheid, de aansluitingen en de reistijden.

Deze aspecten verbeteren, blijkt ook cruciaal om niet-gebruikers te overtuigen de MIVB te gebruiken.

concernant l'ensemble de 29 indicateurs de qualité de service suivis par la STIB, la Région et les représentants des clients.

MoveBrussels, une application de mobilité tout-en-un, sera lancée dans sa version définitive dans le courant de 2022. Elle regroupe en vérité une véritable machinerie informatique et générera une grande quantité de données. Elle permettra également d'évaluer de manière plus précise les besoins et les réactions des usagers de la STIB et des autres modes de transport. Le retour de ces informations sera permanent et permettra des analyses plus fines des comportements de mobilité à Bruxelles.

Les principales attentes des voyageurs de la STIB se cristallisent autour de la mission de base de la STIB, selon les résultats du dernier baromètre de satisfaction. Il s'agit des cinq points suivants : la fréquence, le confort, la ponctualité, les correspondances et les temps de parcours.

Par ailleurs, sur la base de l'étude auprès des non-utilisateurs de la STIB, il s'avère qu'améliorer ces éléments est une priorité pour convaincre les voyageurs d'utiliser ses services.

¹³¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La STIB a fortement amélioré sa communication et son information aux citoyens. Elle est à l'écoute de ses clients par le biais de nombreux canaux. Il y a trois ans, nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'assister à une présentation au siège de la STIB, au cours de laquelle nous avons appris de quelle manière la société de transports prenait le pouls de ses usagers et assurait la communication avec ceux-ci.

Ma question orale avait pour but de vous inviter à faire en sorte que l'on puisse, en amont des projets, bénéficier de l'expertise d'associations représentatives des usagers en les faisant entrer au conseil d'administration de la STIB. Les associer le plus tôt possible à des projets permettrait la coconstruction de ceux-ci. Vous nous expliquez que ces associations ont comme tout le monde la possibilité de donner leur avis, mais je vous propose de rendre cette démarche beaucoup plus proactive.

Une réflexion serait selon vous actuellement menée au sein de la STIB en vue d'encourager davantage la participation de ces associations d'usagers. J'imagine que vous pourrez nous en parler dans quelques mois et nous faire part d'une amélioration de cet aspect des choses, en amont des projets donc.

¹³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour les grands projets de réaménagement, par exemple, on demande toujours en amont l'avis de la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité.

Peut-être serait-il intéressant de présenter un jour son fonctionnement aux parlementaires. Cette Commission traite de tous les projets de mobilité, et pas seulement des projets de la STIB. Elle vient d'ailleurs d'être réorganisée. Sa composition très diverse intègre des usagers de la STIB mais aussi des personnes qui ne le sont pas. Il est aussi important d'avoir l'avis de ces derniers sur tous les projets de réaménagement.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De MIVB heeft haar communicatie met de burgers sterk verbeterd. Ze luistert naar haar klanten via talrijke kanalen.*

Mijn mondelinge vraag had als doel u te vragen om in een vroeg stadium van de projecten een beroep te doen op de expertise van gebruikersverenigingen door hen te laten toetreden tot de raad van bestuur, en u zei dat de MIVB erover nadenkt hoe ze deze verenigingen tot meer participatie kan aanzetten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Voor een ingrijpende heraanleg wordt in een vroeg stadium het advies van de afdeling Actieve Modi van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie gevraagd. Het zou misschien interessant zijn om hun werking aan de parlementsliden voor te stellen. Deze commissie behandelt alle mobiliteitsprojecten, niet alleen die van de MIVB. Waar mogelijk, is er sprake van participatie. Bovendien gaan we na of het oude systeem met verschillende gebruikersverenigingen opnieuw kan worden opgestart.*

Par ailleurs, au sein du comité tripartite, le Gutib et la Ligue des familles passent également pas mal de temps en amont sur ces projets techniques. Donc, la participation est réelle là où c'est possible. En outre, nous réfléchissons à l'opportunité de reprendre l'ancien système avec plusieurs associations représentatives des usagers.

135 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je n'ai pas compris pourquoi ce processus n'existe plus.

135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les associations représentatives se rencontraient dans un cadre différent, qui ne répond plus aux attentes des différentes parties autour de la table. Pour l'instant, nous travaillons avec la Commission régionale de la mobilité (CRM), qui réalise un travail intéressant et de qualité. La CRM se penche non seulement sur les projets de la STIB, mais aussi sur ceux de Bruxelles Mobilité et des communes. Cet organe permet de rassembler les mêmes personnes autour de la table pour discuter des différents projets relatifs à Bruxelles. La CRM rend, par exemple, un avis formel pour des projets tels qu'une nouvelle ligne de tram ou un plan bus.

Nous avons veillé à renforcer la représentativité de la CRM, qui est, selon nous, l'organe de consultation central pour les questions de mobilité dans la Région. C'est une consultation intrarégionale. Quant au comité tripartite, il permet de mener une concertation au sein de la STIB.

Il est toujours intéressant de mener une réflexion sur les éventuelles améliorations. La STIB est prête à rencontrer d'autres organisations pour discuter des procédures, qui sont actuellement évaluées de manière positive. La participation est réelle, mais il faut évidemment évaluer certains points et voir si le cadre doit être adapté, ce que nous ferons si cela s'avère nécessaire.

139 - *L'incident est clos.*

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

141 **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,**

141 **concernant "la sécurisation de l'usage des deux-roues motorisés à Bruxelles".**

143 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- En 2011, une étude menée par Transport & Mobility Leuven avait démontré les effets positifs des motocyclistes sur le trafic aux heures de pointe. En effet, si 10 % des automobiles optaient pour un deux-roues motorisé, les files diminueraient de 40 %. La même année, la législation en vigueur a autorisé par voie d'arrêté la circulation des motocyclistes sur les bandes bus, moyennant l'apposition du signal F17 suivi du symbole de deux-roues motorisé prévu à l'article 72 § 5 du Code de la route.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb niet begrepen waarom die procedure niet meer bestaat.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ze voldeed niet langer aan de verwachtingen van de verschillende partijen rond de tafel. Momenteel werken we samen met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC).*

We hebben de representativiteit van de GMC versterkt, die het centrale overlegorgaan voor mobiliteitsvragen in het gewest vormt.

Het is altijd interessant om over eventuele verbeteringen na te denken. De MIVB is bereid om andere organisaties te ontmoeten om de procedures te bespreken, die momenteel positief beoordeeld worden. We zullen ze indien nodig aanpassen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de beveiliging van het gebruik van gemotoriseerde tweewielers in Brussel".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Als 10% van de autobestuurders tijdens de spits zou overstappen op een gemotoriseerde tweewieler, zouden de files 40% korter worden, zo blijkt uit een studie van Transport & Mobility Leuven uit 2011. Sinds dat jaar mogen motorrijders krachtens artikel 72.5 van de Wegcode op busstroken rijden indien het icoon van gemotoriseerde tweewieler is aangebracht op verkeersbord F17.*

Helaas lukt dat niet in Brussel. Volgens het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse is het aantal motoren tussen 2007 en 2017 met 47% gestegen in Brussel, tegenover 27% in de overige

Nous devons malheureusement constater que cette possibilité pour les motocyclistes n'existe pas en Région bruxelloise. Or, selon l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA), le parc de motos y a augmenté de 47 % entre 2007 et 2017, contre 27 % dans les deux autres Régions. Il existe donc un réel attrait pour ce mode de transport qui, par ailleurs, ne semble pas faire l'objet d'une attention particulière dans le plan régional de mobilité Good Move. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler.

Trois villes, à savoir Paris, Londres et Genève, ont fait la démarche de lancer des études sur l'utilisation des bandes bus par les motards, avec des informations de sécurité importantes. À Bruxelles, la présence des motards sur les bandes bus est ressortie dans plusieurs zones à concentration d'accidents (ZACA), notamment celles de la chaussée de Louvain. Leur réaménagement progressif - bien trop lent à notre goût - et l'intégration des deux-roues à cette occasion permettent de dégager de nouvelles perspectives.

À ce sujet, les états généraux de la sécurité routière, lancés en janvier 2020, devaient être l'occasion d'analyser l'opportunité des différentes manières d'assurer la sécurité des usagers. Depuis le 1er janvier 2021, l'introduction de la ville 30 a permis de réduire les vitesses pratiquées. De nombreuses pistes cyclables sécurisées ont vu le jour et une série d'axes piétons ont fait l'objet de rénovations. Les bénéfices sur la sécurité routière et la séparation des modes de déplacement doivent donc permettre d'engager à nouveau la réflexion au sujet de la circulation des deux-roues sur les bandes réservées aux bus.

Quelles ont été les conclusions des états généraux de la sécurité routière au sujet des deux-roues motorisés ? Des recommandations ont-elles été formulées ? Si oui, lesquelles ?

¹⁴⁵ Une nouvelle étude a-t-elle été réalisée sur la base des résultats de la ville 30 en matière de vitesse et de sécurité routière ? Si oui, dans quel sens et avec quelles conclusions ?

Quels contacts entretenez-vous avec les associations de motards à ce sujet ?

Quelle est la position de la STIB ? Quelles sont ses principales réserves quant à une telle cohabitation ?

Avez-vous demandé à Bruxelles Mobilité de réaliser des comptages des deux-roues motorisés afin d'identifier les zones dont l'accès doit être amélioré ? Prévoyez-vous de relever les problèmes de sécurité routière sur le réseau bruxellois ?

Vous venez d'annoncer la fin des scooters à Bruxelles en 2028, soit demain et avant tous les autres moteurs thermiques. Pourquoi ce traitement différencié ? Les motos, qui roulent presque exclusivement à l'essence, seront interdites dès 2035. Elles constituent pourtant une véritable alternative en termes de mobilité. Comment allez-vous mieux sécuriser leurs infrastructures de stationnement et leurs trajets à Bruxelles ?

gewesten. Er is dus belangstelling voor dit vervoersmiddel, terwijl het mobiliteitsplan Good Move er niet veel aandacht aan besteedt.

In Brussel rijden motorrijders op busstroken in verschillende ongevalgevoelige zones zoals de Leuvensesteenweg. Deze zones worden langzaamaan opnieuw ingericht, wat nieuwe kansen biedt voor tweewielers.

Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd bekeken hoe de veiligheid van weggebruikers verbeterd kan worden. Op 1 januari 2021 is de stad 30 ingevoerd. Er zijn ook veilige fietspaden en nieuwe voetgangersstraten aangelegd. Het gescheiden houden van verschillende vervoersmiddelen bevordert de verkeersveiligheid. Dat biedt stof tot nadenken over het gebruik van tweewielers op busstroken.

Wat heeft de staten-generaal vastgesteld met betrekking tot gemotoriseerde tweewielers? Welke aanbevelingen zijn er gedaan?

Is er nieuw onderzoek gevoerd naar de effecten van de stad 30 op snelheid en verkeersveiligheid? Met welke resultaten?

Staat u in contact met verenigingen van motorrijders?

Wat vindt de MIVB van het gedeeld gebruik van busstroken?

Hebt u Brussel Mobiliteit gevraagd om het aantal gemotoriseerde tweewielers in zones met verbeterde toegankelijkheid te tellen?

In 2028 wilt u scooters uit Brussel bannen, nog voor alle andere gemotoriseerd verkeer. Waarom die differentiatie? Motors, die bijna uitsluitend op benzine rijden, worden in 2035 verboden, terwijl ze vanuit mobiliteits oogpunt een goed alternatief vormen. Hoe zult u hun parkeergelegenheid en trajecten veiliger maken?

147

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Comme vous le savez, la sécurité routière est une priorité absolue et nous accordons une grande attention aux deux-roues dans ce cadre. Notre approche des points noirs prend généralement l'ensemble des modes de déplacement en considération et nous privilégions les lieux où les accidents sont les plus fréquents et les plus graves.

Dans les études précédentes, le pourcentage de victimes parmi les usagers vulnérables était un des critères utilisés pour hiérarchiser les ZACA. En matière de sécurité routière, les deux-roues motorisés sont considérés comme des modes vulnérables, puisqu'ils ne sont protégés par aucune carrosserie. La question des deux-roues motorisés est reprise dans les études ZACA et elle figurera également dans le futur plan d'action de sécurité routière.

Ce dernier, élaboré sur la base de divers ateliers, est en cours de rédaction. Ses objectifs ont été définis de manière participative avec les partenaires, lors de la rencontre d'octobre 2020, et les groupes de travail qui ont suivi. Ce processus s'est bien déroulé, malgré la pandémie, grâce à des rencontres numériques. J'espère pouvoir vous présenter ce plan d'action à la fin de l'année.

Nous avons également parlé des bandes bus, qui sont un élément phare de votre question. Nous en avons déjà parlé à l'occasion d'une autre de vos questions. À Bruxelles, la présence de motards sur les bandes bus est ressortie à plusieurs reprises lors de l'identification des ZACA, notamment sur la chaussée de Louvain. L'ouverture des bandes bus aux motards n'est pas d'actualité, pour des raisons de sécurité routière. Ce n'est pas par mauvaise volonté. Les études réalisées à Londres et à Paris n'y sont pas non plus favorables, pour les mêmes raisons de sécurité routière. Elles ont montré que l'usage des bandes bus par les deux-roues créait des conflits supplémentaires avec les usagers faibles, par exemple ceux qui sortent des bus, et des dangers accrus pour les motards eux-mêmes.

149

Je reste très prudente s'agissant des chiffres relatifs à l'introduction de la ville 30, car il est trop tôt pour en tirer des conclusions. De plus, le début de l'année a été marqué par la pandémie, qui influe sur ces chiffres.

La vitesse moyenne pratiquée diminue partout à Bruxelles, selon les vitesses mesurées par les lidars à la fin de l'année 2020 et pendant les quatre premiers mois de 2021. L'agrégation des données permet de constater une diminution constante et significative de 7 à 20 % de la vitesse moyenne pratiquée sur l'ensemble des axes contrôlés, à savoir des axes à 30 et à 50 km/h. Cela se traduit par une première baisse du nombre d'accidents, bien que ces chiffres doivent être pris avec beaucoup de prudence. Nous constatons la même évolution que dans les villes étrangères qui nous précèdent dans cette expérience. Nous sommes donc prudemment positifs, car il faudra encore du temps pour démontrer que la ville 30 est une étape importante vers une ville sûre et conviviale avec moins de morts et de blessés sur la route.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Verkeersveiligheid is prioriteit nummer één. We schenken veel aandacht aan tweewielers. Bij de herinrichting van ongevalgevoelige zones houden we rekening met alle vervoersmiddelen.*

De zones werden gerangschikt op basis van het aantal zwakke weggebruikers dat slachtoffer was van een ongeval. Omdat gemotoriseerde tweewielers niet beschermd worden door carrosserie, gelden ze als zwakke weggebruikers.

Het nieuwe Actieplan verkeersveiligheid wordt momenteel uitgewerkt. De doelstellingen zijn tijdens online overleg vastgelegd. Ik hoop het actieplan eind dit jaar aan u te kunnen voorstellen.

Met het oog op verkeersveiligheid is busstroken openstellen voor motors nu niet aan de orde. De studies in Londen en Parijs trokken dezelfde conclusies. Er ontstaan bijvoorbeeld bijkomende conflicten met andere zwakke weggebruikers, zoals met mensen die uit de bus stappen.

Het is te vroeg om conclusies te trekken uit de invoering van stad 30, al helemaal vanwege de impact van de pandemie.

Uit radarcontroles op wegen met een snelheidsbeperking van 30 en 50 km/u blijkt dat de gemiddelde snelheid met 7 tot 20% gedaald is. Het aantal ongevallen is verminderd, net zoals in andere steden die vergelijkbare maatregelen hebben doorgevoerd. We zijn dus voorzichtig positief.

Snelheid houdt altijd verband met verkeersveiligheid. In de eerste vier maanden van 2021 heeft Brussel Mobiliteit 635 ongevallen vastgesteld, tegenover 814 in de eerste vier maanden van 2020 en 708 in de vier laatste maanden van 2020. Het aantal overlijdens of zwaargewonde verkeersslachtoffers lag tijdens de voorbije vijf jaar nooit zo laag.

Busstroken worden al met andere weggebruikers gedeeld. Denk aan taxi's, fietsers, naar rechts afslaan voertuigen of lokaal verkeer en andere uitzonderingen. De vlotte doorstroming van

Il y a toujours un lien entre vitesse et sécurité routière. Bruxelles Mobilité constate bien une réduction du nombre d'accidents pour ce premier quadrimestre 2021 : 635 contre 814 au premier quadrimestre 2020. Pour éviter tout biais lié au confinement, nous pouvons également comparer ces chiffres avec ceux du dernier quadrimestre 2020, lors duquel 708 accidents ont été recensés. Le nombre de personnes décédées ou grièvement blessées pendant les trois premiers mois de l'année n'a jamais été aussi bas au cours des cinq dernières années.

Quant aux bandes bus, la STIB constate qu'elles sont déjà partagées avec plusieurs acteurs : taxis, cyclistes et, dans certains cas, les véhicules qui tournent à droite ou certaines exceptions prévues par le gestionnaire de voirie (circulation locale, etc.). Ces aménagements destinés à améliorer la performance des transports publics sont mis à mal par une utilisation intempestive, des livraisons, des arrêts en double file, etc. Cela a un impact négatif sur la circulation des véhicules de la STIB, sur leur vitesse commerciale et, donc, sur l'offre offerte aux voyageurs.

¹⁵¹ Cela va à l'encontre de l'objectif qui consiste à encourager les Bruxellois à prendre les transports en commun. Plus des véhicules tiers seront admis sur les bandes bus, plus les véhicules de la STIB seront ralentis.

En outre, certains aménagements sont protégés par un dispositif de filtre (écluse à bus) ne pouvant être franchi que par un véhicule large (et par un deux-roues). Des carrefours ont par ailleurs été conçus avec une phase de feux ne s'ouvrant qu'à la demande, lorsqu'un véhicule de la STIB y est détecté. Revenir à un phasage de feux ordinaire avec alternance entre les branches se traduirait par une dégradation globale de la mobilité dans ces carrefours.

¹⁵³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Dans ma question orale, je n'évitais pas les différentes études qui ont été réalisées à Londres, Paris et Genève. Celles-ci relevaient effectivement des problèmes de sécurité, mais qui ne concernaient pas des zones 30. Dès lors, ces études sont sans objet chez nous.

Par ailleurs, une série d'experts ont estimé que la circulation des motos sur les bandes bus pouvait être autorisée, étant donné que le Code de la route le permet. Les bus de la STIB sont davantage ralentis par les vélos que par les motos sur les bandes bus, car les motos sont beaucoup plus rapides.

Je retiens des états généraux de la sécurité routière que cette question est encore à l'étude.

Vous n'avez pas répondu à mes questions sur l'abandon du diesel et de l'essence, ce dernier carburant étant utilisé dans la plupart des motos et scooters. Je vous poserai donc une question spécifique sur ce point.

- *L'incident est clos.*

¹⁵⁷ **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

openbaar vervoer wordt gehinderd door ongepast rijgedrag, leveringen, dubbelparkeerders enzovoort.

Brusselaars worden ontmoedigd om het openbaar vervoer te nemen. Hoe meer andere voertuigen op busstroken, hoe meer vertraging de MIVB oploopt.

Sommige straten zijn uitgerust met busluizen waar alleen grote voertuigen en tweewielers langs kunnen. Er zijn ook kruispunten waarop de verkeerslichten alleen werken als er een MIVB-voertuig in aantocht is.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - *Verskillende deskundigen vinden dat motors op busstroken mogen rijden, aangezien de Wegcode dat toelaat. Bussen van de MIVB ondervinden meer last van fietsers dan van motorrijders.*

U hebt niet geantwoord op mijn vragen over de diesel- en benzine-uitstap.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

157 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,

157 concernant "la récente flambée d'agressivité d'automobilistes à l'égard de cyclistes".

159 Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais). - *Le 2 mai, un cycliste a été délibérément renversé par un automobiliste. À la fin du mois, lors du Critical Mass Brussels, un autre cycliste a été rudement agressé par trois personnes sorties d'une voiture. Son vélo a été endommagé.*

Ces incidents n'ont rien d'exceptionnel. Ils expriment la forte polarisation qui existe entre automobilistes et cyclistes, une polarisation dont on connaît mal les causes.

Il y a le manque d'infrastructures cyclables sûres, d'une part, mais aussi une politique et une communication qui visent manifestement à bannir l'automobile de la ville, d'autre part. Les uns et les autres ont donc l'impression d'être en concurrence pour l'espace public, d'où cette polarisation inutile.

161 *Que pensez-vous de ces incidents ? À quoi attribuez-vous cette polarisation ? Que faites-vous pour y remédier ?*

Combien de plaintes pour agression physique ou verbale en lien avec la circulation ont-elles été introduites en 2020 et 2021 ? Quelles actions entreprenez-vous ?

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

betreffende "de recente opstoot in verkeersagressie ten aanzien van fietsers".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA). - De maand mei begon en eindigde slecht, althans op het vlak van verkeersagressie. Op 2 mei verscheen op de sociale media een filmpje van een fietser die opzettelijk door een automobilist werd aangereden. De fietser hield gelukkig geen al te grote verwondingen over aan deze volkomen onnodige uiting van agressie.

Eind mei vond het Critical Mass Event plaats. Ook bij die gelegenheid werd een fietser het slachtoffer van brutale verkeersagressie. Een van de deelnemers was van de groep geïsoleerd geraakt en werd aangevallen door drie mensen die uit een auto stapten. Door de zware klappen kon de fietser niet verder fietsen. Bovendien was zijn fiets stuk.

Het mobiliteitsdebat in Brussel is sterk gepolariseerd. Automobilisten en fietsers leven hoe langer hoe meer op gespannen voet met elkaar. De incidenten van de voorbije maand zijn geen uitzondering. Het is moeilijk te achterhalen waaraan de polarisatie exact ligt.

Eenzijds is er al veel te lang onvoldoende fietsinfrastructuur. Het gebrek aan hoogstaande en veilige fietspaden maakt dat de keuze voor de fiets in Brussel niet altijd de meest voor de hand liggende is.

Anderzijds worden automobilisten de voorbije jaren geconfronteerd met een beleid en communicatie die er uitdrukkelijk op zijn gericht om de auto uit de stad te weren. Denk maar aan het schrappen van parkeerplaatsen of rijstroken, zelfs op invalswegen.

Fietsers en automobilisten hebben mijn inziens het gevoel dat zij met elkaar moeten concurreren voor een plaats in de stad. Dat is nergens voor nodig en leidt tot onnodige polarisatie.

Het mobiliteitsbeleid, maar vooral de communicatie daarover, is het middel bij uitstek om die polarisatie tegen te gaan.

Wat vindt u van de recente gevallen van verkeersagressie en de toegenomen polarisatie tussen automobilisten en fietsers? Waaraan is die polarisatie volgens u te wijten? Welke acties onderneemt u om de polarisatie tussen fietsers en automobilisten tegen te gaan?

Hebt u een zicht op de evolutie van het aantal gevallen van verkeersagressie in Brussel? Hoeveel klachten over fysieke en verbale verkeersagressie werden er in 2020 en 2021 bij de politie ingediend? Welke acties onderneemt u om verbale en fysieke verkeersagressie tegen te gaan?

163

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Les faits que vous dénoncez sont inadmissibles. Ils s'expliquent notamment par le manque d'espaces sûrs pour les différents modes de transport. Le plan Good Move tend à y remédier et à offrir d'autres solutions aux personnes qui ne se déplacent pas en voiture.*

Aujourd'hui, l'automobile accapare 70 % de l'espace public. L'amélioration des infrastructures destinées aux usagers vulnérables ne peut passer par un élargissement des voies.

Indépendamment de cela, la ville se transforme parfois en île de chaleur sous l'effet de la canicule, ce qui nous oblige à la verduriser et à la déminéraliser davantage.

Les infrastructures cyclables sûres doivent être aménagées à des endroits affectés à d'autres fonctions, mais à terme, c'est une bonne chose pour les automobilistes, car plus les modes de transport alternatifs seront utilisés, plus le trafic sera fluide.

Je vous confirme que l'agressivité à l'égard des cyclistes se banalise dans certains cercles. Entre de mauvaises mains, une voiture peut se transformer en arme.

165

Des responsables politiques jettent parfois de l'huile sur le feu dans ces groupes. Je déplore ce double langage : vouloir plus d'infrastructures cyclables et s'opposer aux projets visant à donner aux cyclistes la place qui leur revient.

Ces agressions ne sont pas seulement l'effet de la politique régionale de mobilité. La crise sanitaire est également en cause : une étude de l'Institut Vias l'a montré, et c'est ce que l'on observe aussi à l'étranger.

Nous menons diverses actions de sensibilisation en mode inclusif où nous tentons de fédérer tous les usagers autour d'une série d'améliorations sensibles. D'aucuns interprètent les modifications sur le terrain comme une restriction de leur espace. Il importe donc de communiquer clairement sur les raisons de ces changements.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De voorbeelden die u aanhaalt, zijn bijzonder ernstig en absoluut onaanvaardbaar. We moeten elk geval van verkeersagressie ernstig nemen.

Een belangrijk aspect van het hele verhaal is het gebrek aan veilige ruimte voor de verschillende vervoersmodi. We maken daar met kleine en grotere ingrepen werk van. Het is zeker niet de bedoeling om met het plan Good Move weggebruikers tegen elkaar op te zetten. Het plan is erop gericht om veilige verkeersomstandigheden voor alle weggebruikers te creëren en alternatieven te bieden voor mensen die geen auto gebruiken. Ook de volledige fietsbaarheid van de stad is een van de doelstellingen van Good Move.

De hedendaagse realiteit is dat het rijden met en het parkeren van auto's 70% van de openbare ruimte inneemt. De voetgangersvoorzieningen zijn vaak erg beperkt. Om de infrastructuur voor zwakke weggebruikers te verbeteren, moeten we echter keuzes maken. We kunnen de wegen immers niet verbreden. Die keuzes nemen we niet ten koste van voetgangers, want dat zou tegen het STOP-principe ingaan.

Los van de ruimte voor elk type van weggebruiker, speelt ook het feit dat door de soms sterk oplopende temperaturen de stad een hitte-eiland wordt. Dat betekent dat we voldoende moeten inzetten op vergroening en ontharding. Onze omgang met de openbare ruimte vergt andere keuzes dan in het verleden.

Als we veilige fietsinfrastructuur willen aanleggen, gebeurt dat inderdaad op plaatsen die momenteel een andere functie hebben. Als we veilige alternatieven voor de auto willen, moeten die ook de nodige ruimte krijgen, wat op termijn ook beter is voor automobilisten, want hoe meer mensen voor een alternatief vervoersmiddel kiezen, hoe vlotter het autoverkeer verloopt.

Heel veel mensen gedragen zich zowel op de weg als op de sociale media zeer hoffelijk, maar het klopt dat agressie ten opzichte van fietsers in een aantal groepen wordt gebanaliseerd en een auto in de verkeerde handen een moordwapen kan zijn.

In bepaalde groepen worden regelmatig berichten gepost waarin die interactie wordt aangemoedigd. Helaas zijn er ook politici die in die groepen olie op het vuur gooien. Ik betreurt die dubbele houding. Je kunt niet voor meer fietsinfrastructuur zijn en je tegelijkertijd verzetten tegen projecten om fietsers een legitieme plaats te geven. Op een gegeven ogenblik moet je keuzes maken.

De agressie gaat om individuele gedragingen. Die zijn volgens ons niet enkel een gevolg van de gewestelijke mobiliteitskeuzes. Ik begrijp dat die keuzes soms wrijvingen veroorzaken, maar dat is niet de enige reden. Uit een enquête van Vias van december 2020 blijkt dat 35% van de ondervraagde Brusselaars vindt dat de agressie in het verkeer gestegen is sinds het begin van de lockdown. Volgens diezelfde studie vindt 19% van de Brusselaars dat de agressie van de andere weggebruikers het grootste mobiliteitsprobleem is dat voortvloeit uit de gezondheids crisis. Ook in andere landen zien we meer agressie

¹⁶⁷ *En 2019, nous avons mené plusieurs actions pour encourager la courtoisie sur la route. Ce thème, qui répond à une demande de citoyens et de représentants de diverses associations, est un élément central de nos campagnes annuelles, qui passent notamment par des émissions télévisuelles et des projets éducatifs.*

Nous subventionnons des asbl qui incitent les citoyens à découvrir certains modes de transport pour mieux comprendre les autres usagers. Des échanges entre les automobilistes et les cyclistes renforcent aussi la compréhension mutuelle.

Je ne dispose pas de chiffres sur l'évolution des agressions.

¹⁶⁹ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Pour réaliser le report modal nécessaire, des choix doivent être faits, car il n'y a pas de place pour tous ; encore faut-il bien communiquer au sujet des changements si l'on veut éviter la polarisation. On annonce par exemple la suppression de places de parking, mais les usagers ne comprennent pas tout de suite par quoi elles seront remplacées.*

Nous devons expliquer que la politique mise en œuvre vise non pas à empoisonner la vie des automobilistes, mais à rendre la ville plus agréable grâce à une mobilité intelligente. J'espère que c'est ce que vous ferez.

- L'incident est clos.

achter het stuur sinds de gezondheids crisis. De agressie wordt dus niet alleen veroorzaakt door reële wijzigingen op de weg.

We voeren verschillende bewustmakingsacties waarin we telkens proberen inclusief te werk te gaan en alle weggebruikers rond een aantal gevoelige verbeteringen te verenigen. Dat is niet altijd gemakkelijk, maar het is wel de insteek die we hanteren.

Momenteel wordt Good Move uitgevoerd. Sommigen interpreteren de veranderingen op het terrein als een inperking van hun bewegingsruimte. Het is dus belangrijk dat we goed communiceren over die veranderingen, duidelijk uitleggen waarom we die doorvoeren en de nodige begeleiding bieden.

In 2019 hebben we verschillende acties gevoerd rond hoffelijkheid op de weg.

Samen met burgers en vertegenwoordigers van verscheidene verenigingen hebben we overleg over hoffelijkheid op de weg georganiseerd. De nood aan hoffelijkheid kwam er duidelijk tot uiting en we hebben dat aspect dan ook in onze campagnes opgenomen, met onder andere het thema 'respect op de weg'.

Sinds de rondetafelconferentie en de grote denkoefening staat hoffelijkheid centraal in onze jaarlijkse bewustmakingsacties, bijvoorbeeld in het programma 'Contacts' op de RTBF, op BX1, in 'Kijk Uit', in educatieve projecten voor jongeren, zoals actie Boekentas, het voetgangers- en fietsersbrevet.

We subsidiëren al een aantal jaren vzw's die burgers met andere vervoersmiddelen laten kennismaken, zodat ze zich rekenschap geven van de beleving van andere weggebruikers. Ook debatten en gedachtewisselingen tussen onder andere automobilisten en fietsers, leiden tot meer begrip.

Ik heb geen cijfergegevens over de evolutie van het aantal gevallen van verkeersagressie. Ik kan me dus alleen baseren op onze beleving.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Het is inderdaad belangrijk om met alle groepen aan tafel te blijven zitten en goed na te denken over de communicatie.

Om de noodzakelijke modal shift te bereiken, moeten er keuzes worden gemaakt, want er is niet overal plaats voor alle vervoersmodi (voetgangers, fietsers, auto's, openbaar vervoer). Over die veranderingen moet er evenwel ook goed worden gecommuniceerd. Vandaag ligt de klemtoon nog te vaak op wat er wordt afgepakt. Er wordt aangekondigd dat er parkeerplaatsen zullen verdwijnen, maar de mensen zien niet direct wat daarvoor in de plaats komt en moeten nu al dikwijls lang naar een parkeerplaats zoeken.

We moeten dus heel omzichtig met al die zaken omgaan en een goede communicatie voeren, zodat we verbeteringen kunnen doorvoeren zonder dat dit tot polarisatie leidt. We moeten met iedereen in gesprek gaan over de veranderingen. Zo moeten we bij de invoering van de verkeersarme wijken aan de

buurtbewoners en de groepen die een belangrijke stem in onze stad hebben, uitleggen welke veranderingen er precies zullen worden doorgevoerd en waarom. We moeten uitleggen dat het niet om een pestbeleid tegen de auto gaat, maar dat we een betere stad willen creëren dankzij een slim mobiliteitsbeleid. Ik hoop dat u daar werk van maakt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN

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

betreffende "het herstel van de Churchillaan".

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Al jarenlang verslechtert de staat van de Churchillaan.

Hoe wordt deze verkeersader onderhouden? Welke administratie is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze laan? De verschillende diensten schuiven de verantwoordelijkheid van zich af.

De gemeente Ukkel wil een grondig onderzoek en een duurzaam herstel. Hebt u met de gemeente hierover contacten gehad?

Hoe staat het met het herinrichtingsproject? Hoe werkt u hiervoor samen met de gemeente Ukkel? Binnen welke termijn wordt het gerealiseerd? Met welk budget?

Wie verantwoordelijk is voor deze laan, moet aandacht hebben voor de levenskwaliteit van de bewoners.

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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 remise en état de l'avenue Churchill".

Mme Clémentine Barzin (MR).- Depuis de nombreuses années, l'avenue Winston Churchill voit son état se dégrader. Au moment d'écrire cette question, l'on pouvait par exemple constater de nombreuses barrières arrachées, avec dès lors des barres de fer au sol, des corbeilles urbaines détachées, des dépôts clandestins, des câbles arrachés, des poteaux de signalisation détruits ou encore des tags sur la voie publique.

Comment l'entretien de cette artère régionale est-il effectué ? À quelle fréquence des agents régionaux y sont-ils présents ? Quelle(s) administration(s) est (sont) responsable(s) de l'entretien de cette avenue ? Il est manifestement à regretter, de longue date, que les différents services régionaux se rejettent cette responsabilité. J'espère que ce matin, vous disposez également d'éléments de réponse relatifs à la propreté publique, puisque ma question a été simultanément adressée à votre collègue M. Alain Maron.

Aujourd'hui, la commune d'Uccle souhaite un examen en profondeur, ainsi qu'une intervention pérenne. Avez-vous rencontré la commune d'Uccle au sujet de l'état de l'avenue Churchill ? Que ressort-il de ces contacts ? Qu'allez-vous mettre en place, à court et moyen termes ? En effet, à ce stade, il s'agit non seulement d'un indispensable entretien mais, plus fondamentalement, d'une véritable remise en état globale.

À ce titre, un projet de réaménagement de façade à façade a été envisagé. Qu'en est-il ? Quelle est votre collaboration avec la commune d'Uccle à ce sujet ? Quels sont, outre la mobilité, les éléments concrets de ce projet ? Dans quel délai sera-t-il concrétisé ? Avec quelle approche participative préalable et pour quel budget ?

L'avenue Winston Churchill est un axe majeur en matière de mobilité, mais aussi d'habitation. La qualité de vie qui en fait aussi le prestige doit demeurer la préoccupation de celles et ceux qui en ont la responsabilité.

177

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Avant toute chose, sachez que certains éléments de réponse nous proviennent de Bruxelles Propreté et relèvent donc des compétences de M. Maron.

L'entretien de la voirie et de son mobilier urbain relève de la responsabilité de Bruxelles Mobilité ; l'entretien des infrastructures de la STIB (voies, lignes aériennes) relève de la STIB ; l'entretien des abris aux arrêts dépend de la commune d'Uccle au travers de son contrat avec un concessionnaire. De façade à façade, site propre compris, la propreté relève intégralement de Bruxelles Propreté.

Le nettoyage de l'avenue Winston Churchill est sous la responsabilité Bruxelles Propreté. Les fréquences de nettoyage de la voirie de l'avenue Churchill sont les suivantes :

- le balayage a lieu quatre fois par semaine entre le rond-point Churchill et la chaussée de Waterloo, d'une part, et cinq fois par semaine entre le rond-point Churchill et l'avenue Brugmann, d'autre part ;

- la vidange des corbeilles a lieu six fois par semaine ;

- les dépôts sauvages sont enlevés soit sur demande par le biais du système AlloProNet de Bruxelles Propreté dans les 24 heures (excepté le week-end), soit au passage de notre tournée de ramassage des dépôts clandestins (deux fois par semaine). Un agent de proximité de Bruxelles Propreté est également à la disposition de la commune pour toute problématique de nature opérationnelle.

Bruxelles Propreté a la responsabilité de l'enlèvement des graffitis, uniquement sur les bâtiments régionaux et à hauteur d'homme. L'agence affirme n'avoir pas eu de contact avec la commune d'Uccle quant à une problématique de propreté de l'avenue Churchill. Seule la dangerosité de la piste cyclable lors des chutes de feuilles a été soulevée par la commune.

Les plaintes enregistrées depuis le début de l'année concernent :

- les corbeilles défectueuses, manquantes ou taguées : quatorze plaintes ;

- la propreté générale (balayage) : une plainte concernant les masques ;

- les problèmes de propreté liés aux dépôts clandestins : sept plaintes.

Les biens dégradés de Bruxelles Mobilité seront réparés ou remplacés dès que possible, en particulier les garde-corps, les poubelles, les panneaux et les potelets endommagés. Tout matériel abandonné utilisé dans le cadre des chantiers ou de l'installation de la signalisation temporaire sera signalé au propriétaire du matériel, pour autant qu'il puisse être identifié.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Een deel van mijn antwoord komt van Net Brussel en valt dus onder de bevoegdheid van de heer Maron.*

Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg en het stadsmeubilair, de MIVB voor de sporen en de bovenleidingen en Ukkel voor de wachthokjes. De schoonmaak van de Winston Churchillaan gebeurt onder de verantwoordelijkheid van Net Brussel.

Er wordt viermaal per week geveegd tussen de Churchillrotonde en de Waterlooosesteenweg en vijfmaal tussen de Churchillrotonde en de Brugmannlaan, de vuilnisbakken worden zesmaal per week geleegd en zwerfvuil wordt binnen de 24 uur na de melding opgeruimd.

Net Brussel is verantwoordelijk voor het weghalen van graffiti op gewestelijke gebouwen. De gemeente Ukkel heeft het agentschap niet benaderd in verband met netheidsproblemen in de Churchillaan. Ze heeft alleen het gevaar van bladeren op het fietspad aangekaart.

Sinds het begin van het jaar zijn er veertien klachten binnengekomen over kapotte, ontbrekende of getagde vuilnisbakken, een over rondslingerende mondmaskers en zeven over gedumpt afval.

Beschadigde eigendommen van Brussel Mobiliteit worden zo snel mogelijk hersteld of vervangen. De inspecteurs van Brussel Mobiliteit gaan geregeld een kijkje nemen, maar kunnen niet altijd op korte termijn de nodige vaststellingen doen. Mensen kunnen beschadigingen of problemen via Fix My Street melden.

Les inspecteurs de Bruxelles Mobilité sont régulièrement sur le terrain, mais ne peuvent pas toujours faire les observations nécessaires à court terme. Nous tenons donc à rappeler que les dommages ou irrégularités peuvent être signalés par le biais de Fix My Street, la plate-forme qui permet aux usagers de déterminer et de contacter plus rapidement et facilement le service compétent.

179 Je réalise que l'avenue Churchill figure parmi les axes qui méritent d'être réaménagés, mais je ne peux pas m'avancer quant au projet, à ses délais et à son contenu, car ce sont des projets envisagés pour le futur. Dès que nous aurons des informations à communiquer, nous le ferons.

Comme pour l'ensemble des projets importants, il va de soi que votre participation sera demandée. Concernant les coûts de ces réaménagements, je ne peux rien communiquer pour le moment, puisqu'ils dépendent des choix qui seront effectués.

Il s'agit d'une avenue qui mérite amplement d'être réaménagée dans le futur, comme quantité d'autres axes à Bruxelles.

181 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je constate avec satisfaction que vous avez également recueilli des informations provenant de Bruxelles Propreté.

Si des graffitis apparaissent lors de l'aménagement des projets de mobilité de la STIB, seront-ils nettoyés ? C'est la théorie de la vitre cassée : quand quelque chose se dégrade, cela ouvre la porte à des comportements similaires. Il faut donc intervenir rapidement avant que le matériel ne soit fortement altéré. Quelle est la solution pour ces graffitis qui sont toujours présents aujourd'hui ?

Enfin, quel est le plan de réaménagement envisagé ? Quels sont les scénarios éventuels ? Les premiers travaux seront-ils entamés au cours de cette législature ?

183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne peux pas actuellement vous dresser la liste des scénarios de réaménagement, car tout n'est pas encore prêt. C'est un projet sur lequel nous comptons travailler. Il est trop tôt pour évoquer un calendrier ou des montants.

Je conviens que la théorie de la vitre cassée requiert que la STIB nettoie rapidement les véhicules et les arrêts de bus qui relèvent de sa responsabilité. Concernant les questions qui relèvent de Bruxelles Propreté, je vous ai communiqué les informations que j'ai reçues de M. Maron, mais je préfère ne pas m'avancer avant de disposer de données concrètes puisque cela ne relève pas de mes compétences.

Des agents régionaux sont présents sur le terrain pour prévenir les dégradations, mais ne voient pas tout. Le cas échéant, les citoyens peuvent recourir à Fix My Street pour nous permettre de réagir au plus vite. Nous procédons en tout cas au nettoyage ou au remplacement des biens dégradés dans les plus brefs délais.

Ik beseft dat de Churchillaan een heraanleg behoeft, maar momenteel kan ik daar nog niets over zeggen, net zomin als over de kostprijs.

Het spreekt voor zich dat er inspraak zal zijn, net zoals bij andere grote projecten.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Ik ben tevreden dat u ook informatie bij Net Brussel hebt opgevraagd.*

Wordt graffiti die op werven van de MIVB wordt aangebracht ook verwijderd? Wat gebeurt er met de graffiti die er nu nog steeds is?

Hoe ziet de heraanleg eruit? Start de heraanleg voor het einde van deze regeerperiode?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik kan u nog geen overzicht geven van de mogelijke scenario's. Het is nog te vroeg voor een planning of bedragen.*

Ik ben het met u eens dat de MIVB voertuigen of wachthokjes snel moet schoonmaken.

Er zijn personen op het terrein aanwezig om vernielingen te voorkomen, maar zij zien natuurlijk niet alles. Burgers kunnen problemen via Fix My Street melden.

183 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je remercie d'avance la Région pour l'attention qu'elle accordera à l'entretien des véhicules et au réaménagement de l'avenue que j'attends dans les prochaines années. Bruxelles Mobilité travaille-t-il déjà aujourd'hui sur les différents scénarios ? Des techniciens réfléchissent-ils déjà à la question ?

187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je peux vous répondre sur ce que nous sommes en train de faire. En revanche, il m'est très difficile de vous dire ce que nous réaliserons peut-être dans le futur et ce n'est d'ailleurs pas prévu par le règlement du parlement. Nombre d'axes méritent d'être réaménagés. Je sais que vous restez dans l'incertitude mais, dès que nous aurons de nouveaux projets, je vous en informerai.

187 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Nous resterons alors attentifs à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

193 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

193 **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,**

193 **concernant "le rappel des batteries eVillo".**

195 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Le 1er juin, à la suite d'un problème de fabrication identifié avec son fournisseur de batteries, Villo a contacté ses utilisateurs par courriel afin de procéder, par précaution, au rappel de l'ensemble des batteries eVillo en circulation.

Le retour peut s'effectuer en se rendant dans la boutique eVillo (rue Joseph Stevens 5, 1000 Bruxelles) ou en renvoyant gratuitement la batterie, accompagnée d'un document en PDF, par l'intermédiaire de bpost ou d'un Point Poste. Les échéances de prélèvements sont bien évidemment suspendues à la réception de la batterie. Dès qu'une nouvelle batterie sera disponible, les utilisateurs en seront informés par courriel.

Si les usagers sont les premières victimes des rappels de ce type, l'environnement en souffre également. Aujourd'hui, l'obligation de recyclage d'une batterie lithium-ion n'est que de 50 % - contre 90 % pour une batterie au plomb. De plus, malgré son évolution, le recyclage des produits de ce type reste une pratique énergivore, polluante, qui ne permet de récupérer qu'une infime fraction du contenu des batteries.

Économie circulaire et batteries au lithium ne font donc pas bon ménage. Certains composants recyclés, comme le lithium, ne servent d'ailleurs jamais à la production de batteries, car trop impurs. La durée de vie d'une batterie est également fortement liée à la qualité de sa recharge. L'usage d'un chargeur intelligent,

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Is Brussel Mobiliteit al een aantal scenario's aan het uitwerken?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik kan u alleen maar zeggen wat we doen, niet wat we misschien zullen doen.*

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *We zullen er aandachtig voor blijven.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het terugroepen van de eVillo!-batterijen".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Op 1 juni heeft Villo de eVillo-batterijen teruggeroepen wegens een fabricagefout. Gebruikers kunnen hun batterijen inleveren in de eVillo-winkel in Brussel of samen met een pdf-document gratis per post opsturen. Uiteraard worden er na ontvangst van de batterij geen abonnementskosten meer in rekening gebracht. De gebruikers worden op de hoogte gebracht wanneer er nieuwe batterijen beschikbaar zijn.*

Ook het milieu lijdt onder dit soort terugroepacties. Een lithiumbatterij hoeft maar voor 50% gerecycleerd te worden, in tegenstelling tot 90% voor loodbatterijen. Batterijen recycleren blijft een energieverwendende en vervuilende procedure met een minimale opbrengst. Sommige gerecycleerde onderdelen, zoals lithium, zijn overigens niet zuiver genoeg om weer voor batterijen gebruikt te worden. Intelligente laders die voorkomen dat een batterij volledig oplaadt, zijn bovendien van groot belang om de levensduur van batterijen te verlengen.

Wat ging er fout? Hoeveel gebruikers zijn getroffen? Wat met gebruikers die geen printer hebben? Worden de batterijen niet vervangen krachtens de overeenkomst? Worden de gebruikers vergoed? Zullen de laders vervangen worden door intelligente laders?

évitant les recharges à pleine capacité, est donc indispensable pour prolonger au maximum la durée de vie des batteries.

Quelle était la nature de ces dysfonctionnements ? Combien de plaintes ont-ils engendrées ? Qu'en est-il des utilisateurs ne disposant pas d'une imprimante ? La convention ne prévoit-elle pas des batteries de remplacement ?

Une compensation pour le désagrément occasionné est-elle prévue ? Dans l'affirmative, sous quelle forme ?

Les chargeurs seront-ils également remplacés pour que les utilisateurs puissent disposer d'un chargeur intelligent garantissant une durée de vie maximale des batteries ?

¹⁹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La nouvelle communiquée par Villo n'est en effet pas bonne. Un risque de surchauffe en cas de court-circuit de la carte électronique a été identifié et deux incidents de ce type ont été signalés à Lyon. À notre connaissance, aucune plainte n'a été formulée par les clients d'eVillo à Bruxelles, mais la prudence est de mise.

Pour les utilisateurs ne disposant pas d'une imprimante, il est également proposé de ramener la batterie à la boutique eVillo située au 5 rue Joseph Stevens. Si cela est trop compliqué, ils peuvent appeler le service client d'eVillo, qui leur adressera directement par voie postale le formulaire imprimé.

À ce stade, il n'y a pas de batteries de remplacement disponibles. Elles arriveront dans le courant de l'été. En guise de compensation, l'abonnement eVillo sera automatiquement prolongé, à minima de la durée d'interruption du service.

Les chargeurs actuellement mis à la disposition des clients d'eVillo sont des alimentations USB-C qui, au branchement de la batterie, dialoguent avec le chargeur intelligent installé dans le système électronique de la batterie. Ce dernier a d'ores et déjà la capacité de piloter la charge pour garantir une durée de vie maximale de la batterie.

Nous avons bien entendu exprimé notre préoccupation à Villo. Garantir la sécurité implique de prendre des mesures désagréables pour les utilisateurs d'eVillo dans notre Région. J'espère que le problème sera solutionné le plus rapidement possible.

¹⁹⁹ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'entends que les batteries de remplacement ne sont pas disponibles pour le moment. Étant moi-même détenteur d'une batterie eVillo, je n'ai pas l'impression que les utilisateurs ont été avertis de ce délai de plusieurs semaines. Les usagers quotidiens auraient sans doute préféré attendre que les nouvelles batteries soient disponibles avant de renvoyer l'ancienne. Y a-t-il eu une communication en ce sens ?

Je ne suis pas un grand défenseur des Villo de manière générale, et encore moins des eVillo dont les batteries sont peu faciles à transporter. Cette situation doit nous inciter à réfléchir à un autre

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Bij kortsluiting van de chip ontstond er gevaar op oververhitting. In Lyon zijn twee gevallen gemeld, in Brussel zijn er geen meldingen gedaan. Toch is voorzichtigheid geboden.*

Gebruikers die geen printer hebben, kunnen terecht in de winkel van eVillo of de klantendienst contacteren, die het formulier per post zal opsturen.

De vervangbatterijen zullen in de zomer geleverd worden. Als tegemoetkoming zullen de eVillo-abonnementen automatisch verlengd worden.

De huidige laders zijn uitgerust met USB-C-aansluitingen die in verbinding staan met het intelligente laadsysteem van de batterij, waardoor de levensduur van de batterij dus altijd al maximaal was.

Om de veiligheid van eVillo-gebruikers te garanderen, moeten we onaangename maatregelen treffen. Hopelijk is het probleem gauw van de baan.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik heb niet de indruk dat klanten ingelicht werden over de vertraging met de vervangingen. Veel gebruikers zouden hun batterij wellicht liever hebben gehouden tot de nieuwe beschikbaar is. Word daarover gecommuniceerd?*

Ik ben geen grote fan van Villo en houd nog minder van de moeilijk vervoerbare eVillo-batterijen. We moeten nadenken over een ander systeem. De hoorzitting met Billy Bike was bijzonder interessant. Is het wel een goed idee om een reclamebedrijf deelfietsen van niet al te beste kwaliteit te laten

système. Doit-il s'agir de vélos partagés ou pas ? Nous avons eu des auditions très intéressantes à ce sujet en commission, notamment avec Billy Bike. Ceci doit nous faire réfléchir au système et au modèle économique que nous voulons. Est-ce pertinent de mettre à disposition des vélos qui ne sont pas d'une très grande qualité en échange de panneaux publicitaires à travers notre Région ? Cela mérite réflexion.

De même, concernant le modèle de vélo électrique, nous voyons dans d'autres capitales, comme à Madrid, des systèmes de type Villo dont les bornes rechargent les vélos, sans obliger l'utilisateur à se promener avec une batterie dans sa poche de veston, comme on a pu le voir lors de l'inauguration. Ce serait beaucoup plus simple.

- *L'incident est clos.*

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

203 **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,**

203 **concernant "le développement de 'vagues vertes' de feux de circulation sur les principaux axes routiers".**

205 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Depuis leur première apparition en 1957 dans la ville de Toronto, différents systèmes de synchronisation des feux ont été installés dans de nombreuses métropoles pour apporter une meilleure rationalisation et une gestion plus efficace des différents flux de trafic en milieu urbain.

Ce système a permis le développement de vagues vertes, cet enchaînement de feux de signalisation sur des axes principaux, permettant au trafic de circuler à vitesse constante et de favoriser la fluidité des axes principaux de circulation. La synchronisation des feux ne permet pas seulement de lutter contre la congestion, mais également de diminuer la consommation de carburant et la pollution atmosphérique.

De plus, une étude de 2004 a démontré qu'en matière de sécurité routière, la synchronisation des feux peut réduire par sept le nombre d'infractions liées au non-respect du feu rouge par rapport aux carrefours non synchronisés. Une meilleure comptabilisation des flux et une meilleure analyse permettent d'apporter une réponse plus spécifique et adaptée aux besoins de mobilité de l'ensemble des Bruxellois.

Durant le confinement, en avril 2020, Bruxelles Mobilité avait adapté la synchronisation des feux afin d'améliorer la fluidité de la circulation des cyclistes et piétons, au vu de la baisse du trafic automobile. Il était estimé, à l'époque, que le trafic automobile avait baissé de 55 % à 75 % sur les principaux axes majeurs.

En juillet 2020, vous avez indiqué qu'avec le déconfinement et la reprise du trafic automobile, vous analysiez au cas par cas les modifications à apporter. À titre d'exemple, en

leveren in ruil voor het gebruik van reclamepanelen in het Brussels Gewest?

In onder andere Madrid worden elektrische deelfietsen gewoon opgeladen aan laadpalen. Dat is veel gemakkelijker, want klanten hoeven zo niet met een batterij rond te lopen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de ontwikkeling van de groene golven van verkeerslichten op de hoofdwegen".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De synchronisatie van de verkeerslichten is niet alleen een efficiënt instrument om de files te beperken, maar ook om het brandstofverbruik en de luchtvervuiling te verminderen. Volgens een studie uit 2004 rijden bovendien zevenmaal minder mensen door het rood in geval van een groene golf.*

Tijdens de lockdown in april 2020 paste Brussel Mobiliteit de synchronisatie van de lichten aan om de doorstroming van het voetgangers- en fietsersverkeer te verbeteren, aangezien het autoverkeer sterk was gedaald.

Bij de versoepeling van de coronamaatregelen in juli 2020 nam het autoverkeer opnieuw toe en deelde u mee dat u geval per geval zou onderzoeken welke wijzigingen er nodig waren.

2015, au Luxembourg, quatorze tronçons avaient été désignés pour intégrer un système de vagues vertes. Ces tronçons se trouvent majoritairement sur les voies pénétrantes de la ville de Luxembourg et les axes principaux de la région.

207 OÙ en sommes-nous aujourd'hui à Bruxelles en matière de vagues vertes ? Quels axes sont à présent concernés ? Quelles modifications avez-vous apportées et à quels carrefours ? Quelles réalisations sont prévues et comment sont-elles inscrites au budget 2021 ?

Que disent les dernières analyses concernant la reprise du trafic automobile, les transports en commun, le vélo, la micromobilité et la marche dans le cadre de ce déconfinement ? Quelle évolution avez-vous constatée pour les différents modes de transport ? De quel type de vagues vertes parlons-nous aujourd'hui ?

La synchronisation des feux nécessite-t-elle toujours une intervention humaine pour modifier les quatre cycles ? Un modèle adaptatif en temps réel et automatique basé sur les informations récoltées par les capteurs ou par les caméras installées aux carrefours est-il utilisé ? Si non, est-il envisagé de le mettre en œuvre ?

Enfin, ne faudrait-il pas revoir la synchronisation des feux le soir, la nuit et les week-ends ? En effet, de nombreux automobilistes bruxellois - roulant à vitesse constante et dans le respect des limitations - se plaignent de devoir s'arrêter à tous les feux sur divers grands axes de la capitale. Est-ce voulu ? Si oui, pourquoi ?

209 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Une onde verte est très efficace sur des axes unidirectionnels comme la rue de la Loi et la rue Belliard. Par contre, sur des axes bidirectionnels où une coordination est possible et souhaitable, il est préférable d'avoir une coordination dite balancée, qui bénéficie aux véhicules roulant dans les deux directions. Sur des axes bidirectionnels, une onde verte parfaite dans une direction pourrait générer une onde rouge dans l'autre direction, en fonction des distances entre carrefours et des limitations de vitesse.

Lorsque les automates de ces carrefours coordonnés sont connectés à la centrale des feux, il est possible d'adapter à distance la logique de coordination et ce, en fonction de l'état du trafic, d'un événement ou d'une volonté de gestion de trafic. Actuellement, les adaptations automatiques se font sur des événements très spécifiques, comme la fermeture de certains tunnels. Des projets sont en cours pour permettre une gestion plus dynamique de certains axes. La connexion des carrefours à la centrale se poursuit également avec un objectif de 50 carrefours connectés par an.

La programmation des feux doit toujours être prédéfinie dans l'automate, notamment afin d'assurer la sécurité et afin que le fonctionnement des signaux corresponde à l'objectif souhaité, à savoir la gestion du trafic, le confort pour les modes actifs, les télécommandes des feux pour les transports en commun,

Op welke wegen in Brussel worden momenteel de groenegolftechniek toegepast? Aan welke kruispunten hebt u wijzigingen doorgevoerd? Welke wijzigingen zijn er gepland in 2021?

Hoe zijn het autoverkeer, het openbaar vervoer, de fietsers, de micromobiliteit en de stappers geëvolueerd sinds het einde van de lockdown?

Is er voor de synchronisatie van de lichten nog altijd een menselijke ingreep nodig of wordt er een model gebruikt waarbij de situatie automatisch wordt aangepast op basis van de gegevens die door sensoren en camera's aan de lichten worden verzameld?

Moet de synchronisatie van de lichten niet worden herzien 's avonds, 's nachts en tijdens het weekend, zodat de automobilisten niet aan alle verkeerslichten moeten stoppen? Of is het een bewuste keuze?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Een groene golf is heel efficiënt in eenrichtingsstraten. In straten met tweerichtingsverkeer is daarentegen evenwichtigere coördinatie nodig, aangezien een groene golf in de ene richting een rode golf in de andere richting kan veroorzaken.*

Zodra de kruispunten met de verkeerslichtencentrale verbonden zijn, kan de coördinatie op afstand worden aangepast aan de verkeerssituatie of een evenement; bij bijvoorbeeld de sluiting van een tunnel gebeurt dat automatisch. Elk jaar worden vijftig bijkomende kruispunten op de centrale aangesloten.

Er moet altijd eerst een basisprogrammatie worden ingesteld, maar die kan nadien in real time worden aangepast op basis van het aantal gedetecteerde voertuigen en de radioberichten van het openbaar vervoer. Alle aangesloten kruispunten hebben 32 programma's. Die geven ons de mogelijkheid om bijvoorbeeld de duurtijd van de groene fase aan te passen, meerdere kruispunten op elkaar af te stemmen of de werking van de verkeerslichten te bepalen (volgorde van de fasen, enkel groen licht op aanvraag, aansturing van de lichten op afstand).

De verkeerslichten worden niet overal gecoördineerd, vooral niet op assen met veel openbaar vervoer. Zo is er op de Generaal Jacqueslaan alleen coördinatie op bepaalde kruispunten. Over de hele Generaal Jacqueslaan rijdt immers een tram, die vaak

entre autres. Il s'agit d'une programmation de base, mais qui s'adapte en temps réel aux nombreuses détections locales, dont des détections de véhicules routiers, mais aussi les messages radio des transports en commun. Tous les carrefours connectés à la centrale possèdent jusqu'à 32 programmes différents. Ils permettent par exemple de faire varier les durées de vert, les coordinations entre carrefours et les fonctionnements, à savoir l'ordre des phases, le vert donné uniquement sur demande, la télécommande des feux, etc.

Il est important de savoir que tous les axes ne sont pas coordonnés. C'est principalement dû à la présence de nombreux transports en commun, qui influence plus de 50 % des carrefours régionaux. Ainsi par exemple, sur le boulevard Général Jacques, il n'y a pas de coordination sur l'axe, mais bien entre certains carrefours, comme entre celui du boulevard du Triomphe et celui de la Chaussée de Wavre, car chaque carrefour est influencé par plusieurs lignes de transports en commun importantes, dont une ligne dite chrono.

Ces transports en commun roulent sur l'axe, mais à une vitesse différente des automobilistes, du fait des arrêts principalement. Des lignes traversent également l'axe sur de nombreux carrefours, tels que Étoile, Buyl, Couronne, et Wavre. Ainsi, une coordination sur cet axe serait contradictoire avec l'objectif de priorité des transports en commun.

211 A contrario, sur des axes avec moins de transports en commun, il est possible d'avoir un système d'axe coordonné en maintenant l'influence des transports en commun. Il faut toutefois prendre en considération une certaine variabilité. Par exemple, la coordination devient moins efficace lorsqu'un véhicule des transports en commun influence le carrefour. C'est le cas sur le quai des Usines, l'avenue de Tervueren ou l'avenue d'Auderghem.

Concernant l'évolution du trafic et de la mobilité, les conclusions les plus récentes sont les suivantes :

- le trafic automobile dans les tunnels bruxellois durant les jours de la semaine en mai 2021 a été réduit, en moyenne, de 15 % par rapport à mai 2019. Cette réduction était de 17 % début mai et de 11 % fin mai. On a donc assisté à une variation de cette réduction au cours du mois de mai ;

- la fréquentation de la STIB est remontée à 62,9 % en sous-sol et 71,3 % en surface.

Le retour des usagers dans les transports en commun démontre leur confiance vis-à-vis des transports en commun, mais aussi le caractère indispensable de ces derniers.

De manière générale, nous pouvons toujours observer une diminution du trafic automobile, peut-être en raison du télétravail. Toutefois, je resterai très prudente et j'attendrai de voir si cette situation se prolonge en septembre.

halt houdt en dus aan een andere snelheid dan de automobilisten rijdt. Bovendien kruisen heel wat buslijnen de laan. Een coördinatie op die as zou dus ingaan tegen onze doelstelling om voorrang aan het openbaar vervoer te geven.

Op assen met minder openbaar vervoer is het makkelijker om de lichten op elkaar af te stemmen, maar die coördinatie wordt minder efficiënt wanneer het openbaar vervoer de lichten kan aansturen, zoals op de Werkhuizenkaai, de Tervurenlaan en de Oudergemselaan.

Volgens de jongste cijfers was er in mei 2021 15% minder autoverkeer in de Brusselse tunnels dan in mei 2019. Het aantal MIVB-reizigers steeg tot 62,9% op het ondergrondse net en tot 71,3% op het bovengrondse net. Dat bewijst dat de reizigers vertrouwen hebben in het openbaar vervoer en dat het openbaar vervoer noodzakelijk is.

In het algemeen zien we een daling van het autoverkeer, wellicht ook door het telewerk, maar het is afwachten of die trend zich in september zal doorzetten.

213 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Merci pour cette explication. L'exemple du boulevard Général Jacques, où passent plusieurs lignes de la STIB, est éclairant.

Nous regrettons toutefois la lenteur du processus, puisque cela fait partie des instruments permettant de décongestionner Bruxelles. Visiblement, ce n'est pas votre priorité. Mais je vois que ça avance.

Les 32 programmes sont intéressants, mais notre idée était que cela se fasse automatiquement, en fonction de la congestion et des priorités. Beaucoup de Bruxellois se plaignent de cette sensation d'être bloqués à tous les feux, en particulier la nuit et les week-ends. Il y a alors beaucoup moins de transports en commun, ce que l'on peut regretter ; mais ce n'est donc pas dû à leur rythme. Or, sur le boulevard du Souverain ou l'avenue de Tervueren, on est systématiquement arrêté. Cela crée plus de pollution et personne n'y gagne.

Pourrions-nous, avec la commission, visiter la cellule de gestion des feux ? Comment fonctionne-t-elle, avec ses caméras, ses télévisions, ses capteurs ? Un meilleur agencement serait tout bénéfique pour les Bruxellois.

215 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne sais pas si l'on pourrait encore inscrire cette visite à l'agenda de la commission. Ce serait en tout cas très intéressant.

Il y a des contraintes. Notre priorité est la fluidité des transports en commun, mais nous essayons de fluidifier aussi la circulation automobile là où c'est possible, car cela arrange tout le monde. Des vagues vertes sont créées là où elles n'interfèrent pas avec les voitures qui roulent dans l'autre sens.

215 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Luxembourg a donc défini 14 axes faisant l'objet de vagues vertes. Je n'ai pas entendu quels axes, à Bruxelles, répondraient à la volonté de la ministre de la mobilité que vous êtes.

215 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai dit, les vagues vertes sont possibles sur les axes unidirectionnels comme la rue de la Loi ou la rue Belliard.

Pour les axes où il y a un trafic bidirectionnel, je puis vous donner une liste non exhaustive des voiries coordonnées dont les automates sont connectés à la centrale des feux : l'avenue Charles Quint, le quai des Usines, l'avenue du Parc Royal, l'avenue des Croix du feu, le boulevard de Smet de Naeyer, la chaussée de Louvain, la rue de la Loi, la rue Belliard, l'avenue d'Auderghem et l'avenue de Tervueren.

Ces axes ont chacun leur propre aménagement. Le trafic de la rue de la Loi et de la rue Belliard est unidirectionnel, cela ne pose pas de problème. En revanche, nous cherchons à établir une coordination équilibrée sur l'avenue Charles Quint, qui fait l'objet d'une vague verte dans une direction. Les 32 programmes permettent d'adapter les feux au moment de la journée, à l'intensité du trafic, etc. Notre priorité reste la prise en

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Wij betreuren dat het proces zo traag vooruitgaat, aangezien de aansturing van de verkeerslichten een belangrijk instrument is voor vlotter verkeer.

De 32 programma's zijn interessant, maar het zou nog beter zijn als de lichten automatisch zouden worden aangestuurd op basis van de verkeersdruk en de voorrangscriteria. Heel wat Brusselaars hebben de indruk dat ze voor elk verkeerslicht moeten stoppen, vooral 's nachts en in het weekend. Dan is er nochtans veel minder openbaar vervoer.

Zou de commissie een bezoek kunnen brengen aan de verkeerslichtencentrale?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Een dergelijk bezoek zou inderdaad heel interessant zijn.

Onze prioriteit is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, maar waar mogelijk trachten we ook het autoverkeer vlotter te maken. Zo hebben we groene golven ingevoerd waar die geen invloed hebben op de auto's in de tegengestelde richting.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik heb niet gehoord op welke assen er momenteel groene golven zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Er zijn groene golven mogelijk in eenrichtingsstraten als de Wetstraat en de Belliardstraat.

Daarnaast zijn onder meer de volgende tweerichtingsstraten op de centrale aangesloten: de Keizer Karellaan, de Werkhuizenkaai, de Koninklijk Parklaan, de Vuurkruisenlaan, de de Smet de Naeyerlaan, de Leuvensesteenweg, de Oudergemselaan en de Tervurenlaan.

Op de Keizer Karellaan geldt er een groene golf in één richting. Dankzij de 32 programma's kunnen de lichten worden aangepast op basis van onder andere het tijdstip en de verkeersintensiteit. Onze prioriteit blijft evenwel het openbaar vervoer, dat een afstandsbediening heeft om de lichten aan te sturen.

We trachten de doorstroming zo veel mogelijk te verbeteren op de assen die op het systeem zijn aangesloten, maar we moeten

compte des transports en commun présents, qui ont leurs propres télécommandes de gestion des carrefours.

Nous devons également tenir compte des axes transversaux. Nous cherchons à fluidifier au mieux les axes inclus dans le système de coordination, dans le respect des contraintes.

- *L'incident est clos.*

223 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

223 **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,**

223 **concernant "les inondations dues aux orages et leur impact en Région bruxelloise".**

225 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Le 4 juin dernier, un épisode orageux accompagné de fortes pluies a considérablement perturbé la circulation dans notre Région. Les médias ont relaté les faits, décrivant des stations de métro sous eau, des voiries submergées à Molenbeek-Saint-Jean et à Ixelles, les tunnels Porte de Hal, Vleurgat et Stéphanie inondés et fermés.

Ces épisodes orageux ne nous sont pas inconnus, et pourtant nous avons l'impression d'une répétition, comme dans le film "Un jour sans fin" où chaque matin, le personnage principal revit la même journée.

À l'une de mes questions, le ministre Alain Maron m'avait répondu ceci : "Le réchauffement climatique va aggraver les pluies ponctuelles torrentielles, et même un curage parfait du réseau ne permettra pas une évacuation complète de ces eaux. C'est donc bien en amont qu'il faut lutter, en réduisant les surfaces imperméables".

La question des inondations risque donc de se poser à nouveau à l'avenir, entraînant, pour les usagers de la ville, notre environnement urbain et notre économie, des conséquences préoccupantes.

Une évaluation du coût des inondations du 4 juin est-elle en cours, ou ce coût est-il déjà connu ? Connaître ce chiffre pourrait nous pousser à investir en amont dans des mécanismes plus pertinents pour contrer ces inondations.

Quelles actions ont-elles déjà été prises depuis votre entrée en fonction pour faire face à ces épisodes météorologiques violents, qui arriveront encore ? Quelles mesures comptez-vous prendre dans le cadre de vos compétences pour limiter les dégâts et assurer la sécurité des usagers qui empruntent les transports en commun en surface ou souterrain, qui circulent en voiture, à vélo, ou à moto ? Avec quel objectif et quel planning ?

met verschillende elementen rekening houden, waaronder de dwarsstraten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

betreffende "de overstromingen als gevolg van de onweersbuien en de gevolgen ervan in het Brussels Gewest".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Op 4 juni werd het verkeer danig verstoord door onweer en hevige regen. Metrostations, wegen en tunnels stonden blank en werden afgesloten.*

Het is niet de eerste keer dat het zo hard regent, maar toch is het altijd hetzelfde verhaal. Minister Alain Maron zei dat hevige stortbuien door de klimaatverandering steeds vaker zullen voorkomen en dat de waterleidingen die hoeveelheid water niet zullen kunnen afvoeren, zelfs als ze in perfecte staat zijn. We moeten dus anticiperen en meer ondergrond doordringbaar maken.

Weten we al hoeveel de overstromingen ons zullen kosten? Het kostenplaatje kan ons motiveren om op voorhand te investeren in overstromingspreventie.

Welke maatregelen hebt u getroffen om het hoofd te kunnen bieden aan zulk noodweer? Hoe zult u de schade beperken en de veiligheid van weggebruikers garanderen? Welk tijdpad volgt u?

Overlegt u met de gemeenten, gewestelijke operatoren, de overige gewesten en de federale overheid?

Enfin, ce travail est-il mené en bonne intelligence avec les communes, les opérateurs régionaux, d'autres Régions et le gouvernement fédéral ?

227

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les inondations dans les tunnels routiers provoquent un nombre important de fermetures non programmées chaque année : entre 2015 et la mi-2020, Bruxelles Mobilité a recensé un total de 207 incidents, représentant à peu près 227 heures de fermeture.

Le tunnel Georges Henri est largement en tête de liste avec 66 inondations entre 2015 et 2019, soit 34 % du total régional. Comme vous le savez, la pertinence ce tunnel suscite de nombreux débats tant au sein de la population qu'avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Ensuite, les tunnels Stéphanie et Vleurgat partagent la deuxième place avec 52 inondations entre 2015 et 2019, soit 26 % du total. Enfin, les tunnels Arts-Loi, Porte de Hal et Vleurgat sont fréquemment touchés par les inondations. Sur 207 inondations de la chaussée entre 2015 et la mi-2020, Bruxelles Mobilité a recensé :

- 11 fermetures partielles, dont l'impact était limité sur une bande de circulation ;
- 142 fermetures complètes d'un sens de circulation ;
- 54 fermetures complètes des deux sens de circulation.

Quand on comptabilise les temps de fermeture de chaque incident, on arrive à une durée moyenne d'un peu plus d'une heure de fermeture par incident.

Lors des réunions de retour d'expérience, plusieurs pistes potentielles d'amélioration ont été recensées par Bruxelles Mobilité :

- le renforcement du nettoyage des avaloirs en surface et en tunnel ;
- la possibilité de renforcer le nettoyage préventif par un véhicule balayeur ;
- la possibilité d'ajouter des avaloirs transversaux en bas de trémie.

Dès lors, une convention entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté est en cours d'élaboration. Un accent y est mis sur les voiries inondables et la coopération mutuelle, comprenant notamment :

- la création d'une cellule de coordination entre Bruxelles Propreté et Bruxelles Mobilité ;

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Jaarlijks moeten heel wat autotunnels worden afgesloten wegens overstromingen. Tussen 2015 en midden 2020 gaat het om 207 afsluitingen van ongeveer een uur lang. Het gaat om 11 gedeeltelijke afsluitingen, 142 volledige afsluitingen in één rijrichting en 54 volledige afsluitingen in beide rijrichtingen.*

De Georges Henritunnel spant de kroon met 66 overstromingen tussen 2015 en 2019, goed voor 34% van het totaal. Op een gedeelte tweede plaats volgen de Stefania- en Vleurgattunnels met 52 overstromingen (26%). Ook de Kunst- Wet- en Hallepoorttunnel staan geregeld onder water.

Mogelijke oplossingen zijn volgens Brussel Mobiliteit om afvoerputten bovengronds en in de tunnel vaker schoon te maken, preventief veegmachines in te zetten en beneden in de tunnel dwarse afvoerleidingen aan te brengen.

Brussel Mobiliteit en Net Brussel werken aan een samenwerkingsovereenkomst met de volgende kernpunten:

- een coördinatieorgaan voor Net Brussel en Brussel Mobiliteit;
- een procedure om een overzicht op te stellen van afvoerputten die vaak dichtslibben en overstromingsgevoelige gebieden;
- Net Brussel zal de afvoerputten schoonmaken, Brussel Mobiliteit zal ze herstellen;
- er zullen periodieke verslagen worden opgesteld.

Bovendien wordt ondoorlaatbare bodembedekking overal in het gewest waar mogelijk vervangen door planten.

- la mise au point d'une procédure de repérage des incidents de bouchage répétés et de détermination des zones sensibles comportant des risques d'inondation ;

- le curage des avaloirs par Bruxelles Propreté ;

- la réparation des avaloirs par Bruxelles Mobilité ;

- l'établissement d'un rapport périodique.

À titre préventif, la déminéralisation, entreprise un peu partout sur le territoire régional, consiste à supprimer du revêtement imperméable là où c'est possible et à le remplacer par de la végétation. Cela contribue à réimperméabiliser les sols et à lutter contre les inondations.

²²⁹ La circulation des bus est perturbée par les inondations lorsqu'une voirie n'est plus praticable, ou en raison de la congestion de la circulation automobile engendrée par les conditions climatiques. Il n'y a cependant pas d'actions préventives spécifiques susceptibles d'être mises en place par le mode bus lorsque des orages sont annoncés.

Au niveau des trams, deux actions sont entreprises. D'abord, un nettoyage régulier des voies, des grilles d'avaloirs et des installations d'égouttage situées dans l'emprise des voies, avec une attention particulière au niveau des aiguillages, pour éviter l'accumulation de l'eau dans les moteurs. Ensuite, des adaptations aux endroits où la STIB constate un problème récurrent, qui sont évidemment soumises à permis d'urbanisme. C'est notamment le cas dans la zone Cambre/Étoile, où l'égouttage a été agrandi.

Le règlement d'exploitation des trams interdit le passage des trams sur les deux voies lorsque celles-ci sont sous eau.

La plupart des stations de métro sont équipées de stations de pompage permettant de rejeter l'eau de pluie vers le réseau d'égouts de la Région Bruxelloise. Quelques stations de métro n'en sont pas équipées, mais l'eau est alors récupérée par gravité dans la station suivante, qui est équipée de pompes. Ces installations fonctionnent de manière à éviter tout risque d'inondation.

Les causes d'inondation en station sont généralement liées à un manque de nettoyage des avaloirs ou des grilles du réseau d'égouttage bruxellois. De manière générale, l'eau qui entre dans certaines stations de métro par les accès lors d'orages provient des voiries inondées, qui rejettent dès lors de l'eau dans la station.

En cas de forte pluie, le problème est lié au dimensionnement du réseau d'égout de la Région bruxelloise. La STIB rejette l'eau de pluie dans ce réseau, mais cela ne peut pas fonctionner si ce dernier est saturé. Il arrive même que l'eau pénètre directement par l'entrée des stations aux aménagements urbanistiques.

Des arrivées d'air du métro sont parfois situées à côté d'avaloirs du réseau d'égouttage. Suivant le même principe, si le réseau

Er zijn geen preventieve maatregelen mogelijk om het busvervoer bij noodweer onverstoord te laten verlopen.

Tramsporen, de roosters van afvoerputten en afwateringsinstallaties worden vaak schoongemaakt, zeker in de buurt van wisselsystemen, zodat hun motors niet onder water komen te staan. Zones waar de MIVB herhaaldelijk problemen meldt, worden onder handen genomen. Krachtens het reglement mogen trams niet rijden als de sporen blank staan.

De meeste metrostations zijn uitgerust met pompsystemen die regenwater naar de riolering pompen. Regenwater in stations zonder pomp stroomt naar het volgende station, dat wél is uitgerust met een pompsysteem.

Als een metrostation onder water komt te staan, heeft dat meestal te maken met slecht schoongemaakte afvoerputten of met water dat van het overstroomde wegdek naar binnen stroomt.

Bij hevige regen ligt het probleem aan de capaciteit van het Brusselse riolennetwerk. De MIVB kan immers geen regenwater in de riolen pompen als die al vol zijn.

Verluchtingsgaten voor metrotunnels liggen vaak naast afvoerputten van het riolennetwerk. Als dat vol is, stroomt het water naar binnen via de verluchtingsgaten, waarop het pompsysteem in werking treedt, zodat het water opnieuw tevergeefs naar het riolennetwerk wordt geleid. Elk jaar worden de verluchtingsgaten gecontroleerd en schoongemaakt.

d'égouts est saturé, l'eau pénètre dans le réseau de la STIB. Le réseau de pompes de la STIB se met alors en fonctionnement, mais rejette vers le réseau d'égouts, qui ne peut absorber cet afflux s'il est saturé. En matière de maintenance, la STIB veille à l'entretien et au nettoyage annuels de ses arrivées d'air.

231 À la suite des orages que vous évoquez, la société chargée du nettoyage des stations est intervenue pour évacuer l'eau dans les stations Louise, Élisabeth, Porte de Hal, Érasme, Ossegem, Schuman, Bourse, Trône, Stuyvenbergh et Maelbeek, pour un montant total de 3.573 euros.

233 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Votre réponse complète dresse un état des lieux de la question.

Je rejoins les propos sur la déminéralisation et la problématique de la bétonisation à outrance de notre Région, dont les conséquences ont un coût.

Il faut y réfléchir au sein de notre commission comme dans d'autres.

- *L'incident est clos.*

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

237 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,

237 concernant "les accidents de vélo sur les pistes cyclables".

239 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je voudrais vous parler spécifiquement de l'application Fix My Street. Développée par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise, celle-ci rencontre un certain succès depuis sa création en 2013.

L'application offre aux utilisateurs la possibilité de signaler des défauts de revêtement sur les voiries de notre Région, permettant ainsi aux services compétents de coordonner leurs efforts pour réparer ou pallier les problèmes rencontrés : nids de poule, défauts de mobilier urbain, dépôts clandestins. Les pistes cyclables ont été intégrées au système.

Parallèlement à cette évolution positive, nous pouvons constater que l'analyse des accidents corporels des cyclistes se heurte à une double difficulté. Premièrement, bon nombre d'accidents ne sont pas déclarés auprès des services de police pour diverses raisons, liées en partie à la prise de temps nécessaire à la déposition d'une déclaration d'accident. Deuxièmement, aucune information ne semble être collectée en temps réel concernant les zones dangereuses ou les zones que je qualifierais de "presque accidents", situations vécues par des cyclistes ayant réussi à éviter un accident de justesse.

Het schoonmaakbedrijf heeft na het noodweer van 4 juni water weggepompt uit metrostations Louisa, Elisabeth, Hallepoort, Erasmus, Ossegem, Schuman, Beurs, Troon, Stuyvenbergh en Maalbeek. Dat kostte in totaal 3.573 euro.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Het buitensporige gebruik van beton, waardoor de ondergrond ondoordringbaar wordt, blijft niet zonder gevolgen. Het probleem gaat ook andere commissies aan.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de fietsongevallen op de fietspaden".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De app Fix My Street bestaat sinds 2013 en is vrij succesvol. Gebruikers kunnen er problemen signaleren als putten in de weg, illegaal gestort afval of kapot stadsmeeubilair, zodat de bevoegde diensten sneller kunnen ingrijpen. Ook problemen met fietspaden kunnen er gemeld worden.*

Er is echter ook slecht nieuws. De analyse van fietsongevallen met lichamelijke schade stuit op twee hinderpalen. Ten eerste worden veel ongevallen niet aangegeven bij de politie, onder meer omdat dat erg tijdrovend is. Ten tweede wordt er geen informatie verzameld in real time over de gevaarlijke punten.

Ik heb een resolutie ingediend met de vraag om Fix My Street ook te gebruiken voor meldingen van locaties waar de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Als die bovendien rekening houdt met verschillende types van ongevallen, kan dat heel leerzaam zijn.

J'ai déposé une proposition de résolution visant à élargir les fonctionnalités de Fix My Street en matière de sécurité routière. Elle demande d'intégrer un outil "Make Me Safe" sur l'application déjà existante qui permettrait aux utilisateurs de signaler des endroits où ils ont été confrontés à une situation dangereuse.

De plus, la prise en considération des différents types d'accidents peut s'avérer fort instructive, comme un accident survenu seul ou au contact d'un véhicule motorisé, d'un autre cycliste, d'un utilisateur d'une trottinette électrique, d'un piéton, voire lié directement ou indirectement à l'état de la voirie ou de la signalisation. En donnant aux utilisateurs accès à un outil visant à informer directement de ces événements et de leur type, les services de Bruxelles Mobilité seraient à même de détecter les endroits les plus accidentogènes selon le nombre de signalements.

241 Ne faudrait-il pas affiner les statistiques concernant les accidents de vélo ? Dans l'affirmative, comment et selon quelle grille d'analyse ? Des contacts ont-ils eu lieu avec les associations de cyclistes et les zones de police ?

Quelles sont les dernières statistiques concernant les accidents corporels impliquant des cyclistes ? Quelle est la proportion suivant les différents types d'accidents et leur gravité ?

Comment sont référencées les zones dangereuses, hormis à travers les zones à concentration d'accidents, dont l'analyse date de 2015 ? Une nouvelle étude est-elle en cours ? Dans l'affirmative, sur quoi porte-t-elle exactement ?

Une intégration de la collecte d'informations concernant les accidents et "presque accidents" est-elle à l'étude ? Dans l'affirmative, qui en est chargé ? Par quels moyens ?

Les pistes cyclables temporaires posent certains problèmes de sécurité. Où en est la procédure concernant la piste cyclable temporaire de la rue Belliard, l'une des pistes cyclables les plus dangereuses de Bruxelles ? Qu'en est-il du choix définitif concernant la piste cyclable de la rue de la Loi ?

243 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant les statistiques, les accidents impliquant des cyclistes ont fait l'objet d'études détaillées en 2006 et 2017. Les statistiques sont régulièrement consultées pour orienter les actions de sensibilisation et de réaménagement. L'orientation des aménagements est réalisée en fonction des scénarios d'accidents identifiés dans les études.

En 2020, nous avons dû déplorer 1.035 accidents légers de cyclistes et 45 accidents graves. Il n'y a pas eu de décès de cycliste en 2020. En 2021, selon des données partielles pour le premier quadrimestre, 6 cyclistes ont été gravement blessés, 1 cycliste est décédée - ce que nous déplorons vivement - et 172 cyclistes ont été légèrement blessés. En 2019 et 2020, 1.441 cyclistes ont été blessés, toutes gravités confondues, dans une collision impliquant une voiture. Toujours pour les années 2019

Moeten de statistieken inzake fietsongevallen niet verfijnd worden? Hebt u daarover contacten met de fietsverenigingen en de politiezones? Wat zeggen de recentste statistieken over fietsongevallen met lichamelijke schade? Welke soorten ongelukken gebeuren het vaakst?

De identificatie van ongevalgevoelige zones dateert al uit 2015. Komt er een nieuwe studie?

Overweegt u een integratie van de informatie over ongevallen en bijna-ongevallen? Wie moet dat dan doen en met welke middelen?

Er zijn veiligheidsproblemen op de tijdelijke fietspaden. Hoever staat de procedure in verband met de tijdelijke fietsstrook in de Belliardstraat? Is er al een definitieve keuze voor het fietspad van de Wetstraat?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De fietsongevallen werden grondig bestudeerd in 2006 en 2017. De statistieken die daaruit voortkwamen, worden gebruikt om bewustmakingsacties en herinrichtingen vorm te geven.*

In 2020 waren er 1.035 lichte fietsongevallen en 45 zware. Er zijn geen fietsers omgekomen. In de eerste vier maanden van 2021 viel er 1 dode en 6 zwaargewonde fietsers te betreuren, naast 172 lichtgewonden. In 2019 en 2020 waren 1.441 fietsers het slachtoffer van een aanrijding met een wagen. 314 fietsers geraakten gewond in ongevallen zonder andere betrokken partijen, 55 bij ongevallen waarbij een voetganger betrokken was en 80 bij een ongeval met een andere fietser.

et 2020, 314 cyclistes ont été blessés dans des accidents sans partie adverse et 55 lors d'accidents impliquant un piéton. Les accidents entre cyclistes ont fait 80 victimes.

Les contacts entre les associations et les zones de police sont évidemment réguliers au sein de la commission vélo et de la commission modes actifs, qui font partie de la Commission régionale de la mobilité, en tant qu'organe de concertation formel.

Pour ce qui est des zones à concentration d'accidents (ZACA), seules les zones incluant l'ensemble des modes de déplacement donnent lieu à un programme de résolution spécifique. Les zones dangereuses identifiées en 2015 étaient en grande partie déjà comprises dans les ZACA. Une nouvelle identification de ces zones est bien prévue et couvrira l'ensemble des modes de déplacement. Notre priorité actuelle est d'établir un nouveau plan global de sécurité routière et de traiter le plus vite possible les points noirs prioritaires déjà identifiés.

Dans le cadre du plan d'actions régional de sécurité routière, des réflexions ont eu lieu concernant la possibilité de réduire le sous-enregistrement chronique des accidents, plus particulièrement avec blessés légers, impliquant des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés).

²⁴⁵ Il est possible d'élargir les catégories existantes dans Fix My Street. Pour l'instant, il est envisagé d'inclure l'enregistrement des accidents et des presque accidents pour l'ensemble des modes de déplacement. Les accidents impliquant des piétons sont également peu enregistrés. Ces données peuvent s'ajouter aux données des accidents enregistrés et enrichir les réflexions.

Des pistes cyclables ont été évaluées par Bruxelles Mobilité et la sécurité figurait parmi les critères d'évaluation. L'évaluation n'est pas encore terminée, mais elle n'a pas mis en lumière de dégradation par rapport à la situation avant l'installation des pistes cyclables. Au contraire, dans beaucoup de cas, une amélioration a été constatée, tant par Bruxelles Mobilité que par les zones de police.

Parallèlement, nous étudions encore la façon d'améliorer le projet pour le rendre plus vert et offrir plus d'espace et de sécurité aux modes actifs, quel que soit l'axe concerné. Quant à la rue de la Loi et la rue Belliard, des débats auront encore lieu une fois le projet définitif présenté.

²⁴⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Votre réponse est un peu maigre concernant les rues Belliard et de la Loi. J'aurais voulu connaître les délais, car les situations provisoires y durent depuis un moment.

Dans ma question, je vous proposais de procéder en temps réel à une comptabilisation des "presque accidents". Je connais beaucoup de personnes qui sont tombées de vélo à cause d'un problème sur une piste cyclable, sans interaction avec un piéton, une voiture ou un autre cycliste. Énormément de cyclistes se cassent la figure tout seuls et vous avez donné des statistiques

De fietsverenigingen en de politiezones overleggen regelmatig met elkaar in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Alleen voor de ongevalgevoelige zones waarbij alle verplaatsingswijzen betrokken zijn, wordt een specifiek programma uitgewerkt om de situatie veiliger te maken. De gevaarlijke zones die in 2015 geïdentificeerd werden, vielen al grotendeels in die categorie. De prioriteit is nu om die punten zo snel mogelijk aan te pakken. Daarna zal een nieuwe studie worden uitgevoerd.

Er is ook nagedacht over manieren om ervoor te zorgen dat meer ongevallen aangegeven worden, zeker als het gaat om lichtgewonden en als er zwakke weggebruikers bij betrokken zijn.

De categorieën van Fix My Street kunnen uitgebreid worden. Het plan is om ongevallen en bijna-ongevallen te registreren voor alle vervoerswijzen. Ook ongevallen met voetgangers worden te weinig aangegeven.

Brussel Mobiliteit heeft de fietspaden geëvalueerd en veiligheid was daarbij een criterium. Die blijkt niet slechter te zijn dan voor de inrichting van de fietspaden. In veel gevallen is de veiligheid zelfs verbeterd.

We onderzoeken nog hoe we nog meer plaats kunnen creëren voor de actieve vervoerswijzen en ze veiliger kunnen maken. Over de Wetstraat en de Belliardstraat kunnen we nog debatteren wanneer het definitieve project voorgesteld wordt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans). - *Ik had graag de planning gehoord voor de Wetstraat en de Belliardstraat, want de voorlopige toestand sleept daar toch al een tijdje aan.*

Ik stelde voor om de bijna-ongelukken in real time te volgen. Veel fietsers krijgen een ongeluk zonder dat er een andere weggebruiker bij betrokken is, vaak omdat er een probleem is met het fietspad. Via Fix My Street kan dat snel opgelost worden, maar het zou goed zijn als daar nog meer over gecommuniceerd

effrayantes à ce sujet. Souvent, la raison de la chute est un objet qui se trouvait sur la piste cyclable ou un potelet, un bac à fleurs, ou encore une déféctuosité de la piste cyclable.

Quand on est tombé de son vélo, on est tenté d'utiliser Fix My Street, si on connaît cette application. La communication à son sujet pourrait être améliorée, car les chiffres sont bons, mais pourraient être meilleurs. De plus, il serait intéressant que cette application se développe davantage pour permettre aux gens de rendre compte des problèmes relatifs à leur sécurité routière, en tant que cyclistes et piétons.

Il est possible d'améliorer la situation et j'espère que vous prendrez cette action à cœur. Refaire une étude sur les zones à concentration d'accidents est important, mais ne livrera jamais qu'une photographie à un temps déterminé. Je vous propose pour ma part d'effectuer le comptage en continu, de façon à établir les priorités pour les réaménagements ou les interventions de Bruxelles Mobilité pour l'amélioration des trajets cyclistes et piétons.

²⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La manière dont les études sont réalisées est abordée dans le cadre du plan de sécurité routière. Des éléments comme Fix My Street et l'idée d'une carte plus dynamique sont abordés dans ce contexte. Dès que ce plan de sécurité routière sera achevé, ces éléments pourront être repris.

Il nous incombe avant tout de traiter la liste existante. Il y a 30 points très prioritaires parmi les zones à concentration d'accidents et nous devons nous en occuper. Nous réfléchissons en même temps à la manière d'établir un point de la situation et veillons à ne pas être attentifs aux seuls accidents mais aussi aux "presque accidents". C'est très important pour le sentiment de sécurité routière et la sécurité routière effective.

Cette réflexion est en cours dans le cadre du plan de sécurité routière. Ces éléments sont également ressortis des ateliers mis en place dans le cadre du processus participatif d'élaboration de ce plan.

En ce qui concerne la rue de la Loi, un test a été réalisé pendant la crise du coronavirus. Nous constatons une augmentation du nombre de cyclistes qui empruntent cet axe. Les cyclistes et les piétons apprécient l'aménagement, qui les sécurise. Il ne s'agit toutefois que d'un test. Il faudra l'évaluer, puis demander un permis d'urbanisme pour le pérenniser. Comme vous le savez, des délais légaux sont prévus.

Pour la rue Belliard, la phase pilote avait été lancée par mon prédécesseur juste avant les élections régionales de 2019. Elle a consisté à faire passer de cinq à quatre le nombre de bandes de circulation automobile. Comme le test a commencé il y a deux ans, Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme pour régulariser la situation. Pour ce qui concerne l'avenir, une réflexion plus en profondeur doit être entamée.

werd en als de app ook expliciet gebruikt kon worden om ongevallen aan te geven.

Een nieuwe studie over de ongevalgevoelige zones is nuttig, maar biedt natuurlijk alleen een momentopname. Een voortdurende registratie van ongevallen zou helpen om de prioriteiten voor de verbetering van fiets- en voetpaden op punt te stellen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het kader van het plan voor de verkeersveiligheid zullen we ook kijken naar onder andere Fix My Street of een meer dynamische kaart van ongevalgevoelige zones.*

Om te beginnen, moeten we echter de bestaande zwarte punten aanpakken. Ondertussen gaan we na hoe we beter op de hoogte kunnen blijven van de situatie, waarbij we niet alleen met de ongevallen, maar ook met de bijna-ongevallen rekening zullen houden.

Tijdens de coronacrisis is gebleken dat meer fietsers en voetgangers de Wetstraat weg gebruiken. Zij appreciëren de huidige inrichting, die hen meer veiligheid biedt. Het gaat echter om een test, die nog geëvalueerd moet worden. Om de inrichting definitief te maken, is een stedenbouwkundige vergunning nodig.

Ik heb zelf niet met de pers gesproken en vind het ook beter om dergelijke kwesties in de eerste plaats in de parlementscommissies te bespreken.

Ik heb een vergunning aangevraagd om de huidige situatie te regulariseren. Ze is beter voor de fietsers en leidt niet tot extra files. We moeten echter blijven nadenken over een veiligere inrichting met meer ruimte voor de actieve vervoerswijzen.

Vous faites référence à un article paru dans la presse. Je vous assure que ce n'est pas moi qui ai envoyé des informations à la presse. Je pense en effet qu'il est préférable de discuter de ces questions dans les commissions prévues.

En résumé, nous avons demandé un permis pour régulariser et pérenniser la situation actuelle. Nous pensons en effet que qu'elle améliore la cyclabilité et qu'elle n'induit pas de problèmes pour les flux. Il faut toutefois encore réfléchir au futur et au meilleur aménagement à réaliser de manière à améliorer la sécurité et augmenter la place réservée aux modes actifs.

251 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- L'enquête publique a-t-elle donc déjà démarré, pour la rue de la Loi ?

251 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La rue de la Loi fait l'objet d'une phase de test dans le cadre du projet de piste corona. Les phases de test sont riches en enseignements, et celle-ci livre une évaluation pour l'instant assez positive.

Les blocs de béton en place sont nécessaires à la sécurité de la piste, mais elle ne sera pas maintenue ainsi, car la rue de la Loi mérite mieux que cela. Dès que l'on entamera la pérennisation de la voirie, un réaménagement plus élégant sera envisagé. Dans le cadre légal de la demande de permis d'urbanisme, il y aura alors une réflexion, une participation du public et une enquête publique. Mais le permis n'est pas encore déposé.

- *L'incident est clos.*

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

259 **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

259 **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,**

259 **concernant "le réaménagement de la chaussée de Ninove".**

259 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ISABELLE EMMERY,**

259 **concernant "l'état déplorable de la chaussée de Ninove"**

263 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- La chaussée de Ninove est une artère traversant les communes de Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht. Bien qu'étroite selon les tronçons, elle constitue un axe structurant de notre capitale. Elle est véritablement un point d'entrée et de sortie pour les navetteurs. Elle absorbe ainsi tout le trafic venant du ring ouest en direction de Bruxelles. Elle est également un axe commercial important pour nos communes, avec de nombreux petits commerces et autres grandes surfaces.

Mais cette chaussée étouffe. Le trafic a explosé au cours des dernières années et affecte sérieusement la qualité de vie des

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Is het openbaar onderzoek voor de Wetstraat al aan de gang?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *In de Wetstraat loopt alleen een test. De evaluatie daarvan is momenteel vrij positief. De huidige betonblokken zijn nodig voor de veiligheid, maar bij een definitieve inrichting moet er iets eleganters in de plaats komen. Daar zal een vergunning en dus ook een openbaar onderzoek voor nodig zijn, maar die vergunning is nog niet aangevraagd.*

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de heraanleg van de Ninoofsesteenweg".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY,

betreffende "de deplorabele staat van de Ninoofsesteenweg".

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- *De Ninoofsesteenweg is niet alleen een belangrijke invalsweg op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht. Met zijn talloze kleine en grote winkels heeft hij ook economisch belang voor beide gemeenten.*

Het verkeer is er de voorbije jaren sterk toegenomen en dat komt de levenskwaliteit in de buurt niet ten goede. Het is er gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. Brussel Mobiliteit was van plan de stoepen heraan te leggen, maar Vivaquawerken hebben voor

habitants de cette voirie, tout comme les alentours. La sécurité est également mise à mal pour les piétons qui empruntent des trottoirs et des passages cloutés, ainsi que pour les cyclistes en raison de pistes cyclables délabrées. Bruxelles Mobilité envisageait une rénovation des trottoirs et une mise à niveau des pistes cyclables, mais les travaux menés par Vivaqua ont ralenti ce projet. Après un audit, Bruxelles Mobilité a programmé des chantiers dont les trottoirs nécessitent une rénovation.

Cela fait des années que mon groupe le réclame ; la chaussée de Ninove a besoin d'une rénovation en profondeur. Elle doit être traitée à la hauteur de son importance en tant qu'axe structurant.

Quel est le calendrier prévu pour le chantier des trottoirs de la chaussée de Ninove ? Pourriez-vous nous en fournir les détails ? Quels tronçons seront traités en premier lieu ? Allez-vous profiter de l'occasion pour augmenter le nombre de passages piétons ?

Un projet de réaménagement sur le tronçon de la chaussée de Ninove entre le boulevard Louis Mettwie et le ring de Bruxelles est en cours d'étude. Où en est-il ? Disposez-vous d'un calendrier ?

L'entrée et la sortie 13 du ring de Bruxelles donnant sur la chaussée de Ninove constituent un véritable point noir en matière de sécurité routière.

²⁶⁵ Le gouvernement flamand se penche sur la question. Avez-vous plus d'informations sur ladite étude ? Analyse-t-elle la possibilité de créer un parking de dissuasion ? Avez-vous été consultée ?

Le remplacement des voies de tram sur le tronçon de la chaussée de Ninove entre la porte de Ninove et la gare de l'Ouest est programmé pour 2022. Est-il toujours d'actualité ? Dans l'affirmative, disposez-vous d'un calendrier plus précis ?

²⁶⁷ **Mme Isabelle Emmery (PS).**- La chaussée de Ninove constitue l'axe historique principal vers Bruxelles au départ de l'ouest de la capitale. Elle relie le centre de Bruxelles et Dilbeek en traversant les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht, bien représentées dans cette commission. Des travaux d'aménagement y sont prévus, certains étant encore au stade de l'étude, d'autres étant plus approfondis. Il me revient notamment qu'un projet de réaménagement des entrées et sorties du ring à hauteur de la sortie de Dilbeek rendraient moins aisés les accès vers le ring depuis Anderlecht. Cependant, un autre point retient surtout mon attention, éveillée par les riverains mécontents : il semblerait qu'aucuns travaux ne soient prévus sur le tronçon anderlechtois de la chaussée de Ninove, entre le boulevard Louis Mettwie et Molenbeek-Saint-Jean. Vu l'état très préoccupant de la voirie, il me semble pourtant urgent d'intervenir à ce niveau. De nombreux usagers de cette chaussée interpellent régulièrement les autorités communales pour dénoncer l'état général de cette voirie régionale, qui constitue un axe majeur pour la mobilité dans cette partie de la Région.

vertraging gezorgd. Mijn fractie dringt al jaren aan op een grondige renovatie van de Ninoofsesteenweg.

Wanneer worden de trottoirs heraangelegd? Komen er dan meer zebrapaden?

Hoever staat het onderzoek naar de heraanleg van het weggedeelte tussen de Louis Mettwielaan en de Ring van Brussel?

Bij de op- en afritten van de Brusselse Ring aan de Ninoofsesteenweg is het echt gevaarlijk.

De Vlaamse regering buigt zich over die kwestie. Hebt u meer informatie over het onderzoek? Bent u geraadpleegd?

De vervanging van de tramsporen tussen de Ninoofsepoort en het Weststation staat voor 2022 op de planning. Hebt u al preciezere data?

Mevrouw Isabelle Emmery (PS) *(in het Frans).*- *De Ninoofsesteenweg is de historische invalsweg vanuit het westen. Hij verbindt het centrum van Brussel via Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht met Dilbeek. Ontevreden buurtbewoners klagen dat er nog altijd geen werken op stapel staan aan het weggedeelte tussen de Louis Mettwielaan en Sint-Jans-Molenbeek, waar het wegdek er nochtans er slecht bij ligt. Dat is nochtans een belangrijk winkelgedeelte.*

In afwachting van de nodige grootschalige werken moet er dringend onderhoud gebeuren. Er moet bijzondere aandacht naar voetgangersveiligheid gaan, door de zebrapaden een nieuwe lik verf te geven.

Welke werken mogen we de komende tijd verwachten? Staat er overleg met het Vlaams Gewest op het programma? Waarom wordt niet de hele Ninoofsesteenweg heraangelegd? Is er overleg met De Lijn? Ook de haltes van De Lijn liggen er verwaarloosd bij.

En outre, cette portion de la chaussée abrite aussi un noyau commercial peu valorisé. Le sentiment d'abandon dans le chef des riverains, des acteurs économiques du quartier et des usagers, dont de nombreuses écoles, n'y est probablement pas étranger.

Dans l'attente des travaux d'envergure qui paraissent indispensables, il convient urgemment de procéder à un entretien en profondeur de la chaussée en tenant compte en particulier de la sécurité des piétons, et ce tout simplement en repeignant les traçages au sol qui ont pratiquement disparu.

Pourriez-vous nous faire le point sur les travaux programmés ? Des concertations ont-elles été prévues avec la Région flamande à ce propos ? Si elles ont déjà eu lieu, quels en sont les résultats ? Pourquoi ces travaux ne concernent-ils pas la totalité de la chaussée ? Puisque nous nous attellerons à cette tâche, autant avoir une vue globale de la rénovation. Le tronçon anderlechtois a-t-il été oublié ? Des concertations avec De Lijn ont-elles eu lieu ou sont-elles programmées ? J'ajoute également que les arrêts de De Lijn sont dans un état déplorable : les poubelles n'y étant ramassées que très irrégulièrement, ces arrêts semblent être laissés à l'abandon.

269 La participation citoyenne me semble essentielle en amont de la prise de décision. Les riverains ont-ils été consultés ou le seront-ils ?

Enfin, qu'en est-il d'un ancien projet de connexion par le tram entre la gare de l'Ouest et le boulevard Mettwie ? Serait-il envisageable de le prolonger vers le boulevard de la Grande ceinture et vers le Westland shopping center, qui est en pleine rénovation, en passant par le quartier du Peterbos, comme le suggèrent certains riverains ? Eu égard au peu d'investissements de la STIB dans ce quartier, une réflexion à ce niveau pourrait également être utile.

271 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne l'étendue des travaux, la rénovation des trottoirs s'est effectuée sur la base d'un relevé d'état des lieux. Dans le cadre de notre plan trottoir régional, la mise en œuvre s'est concentrée prioritairement sur les parties les plus dégradées de la chaussée (tant sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean que sur celui de la commune d'Anderlecht) et qui devenaient dangereuses pour les piétons. Il était crucial d'agir immédiatement sans attendre le réaménagement de cet axe.

En ce qui concerne les concertations dans le cadre du nouvel aménagement de la chaussée de Ninove, et plus spécifiquement du tronçon entre le ring et le boulevard Louis Mettwie, la société De Lijn est invitée à participer au comité d'accompagnement, à l'instar de la Région flamande et de De Werkvennootschap. De Lijn sera également invitée aux conseils d'administration sur les deux autres tronçons (Mettwie/gare de l'Ouest et gare de l'Ouest/canal), dès que les études auront démarré.

Pour rappel, l'axe a été découpé en trois parties. Celle comprise entre le boulevard Mettwie et la frontière régionale est dans une phase déjà plus développée. Mais je vous rejoins sur l'urgence de

Zijn of worden de omwonenden geraadpleegd?

Hoe zit het met de oude plannen voor een tramverbinding tussen het Weststation en de Mettwielaan? Zou de tramlijn via Peterbos kunnen worden verlengd tot de Grote-Ringlaan en Westland Shopping Center?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Volgens het gewestelijke trottoirplan worden eerst gevaarlijke stukken trottoir aangepakt.*

De Lijn is net als het Vlaams Gewest en De Werkvennootschap uitgenodigd om deel uit te maken van het begeleidingscomité voor de heraanleg van het weggedeelte tussen de Ring en de Louis Mettwielaan. De Lijn is ook welkom in de vergaderingen van de raad van bestuur betreffende de andere weggedeelten (Mettwie-Weststation en Weststation-kanaal).

De Ninoofsesteenweg moet dringend worden heraangelegd. Voor het deel tussen de Mettwielaan en de gewestgrens zij we al het verst opgeschoten.

Er komt vanzelfsprekend burgeroverleg voor we beslissingen nemen.

De heraanleg tussen de Louis Mettwielaan en de Ring wordt momenteel samen met het Vlaams Gewest onderzocht.

travailler les deux autres parties, qui sont dans un état déplorable. Ce réaménagement reste une de nos priorités.

Pour ce qui est de la participation citoyenne, il est prévu d'organiser une participation citoyenne en amont de toute décision car elle est bien sûr essentielle.

Le projet de réaménagement du tronçon entre le boulevard Louis Mettwie et le ring fait actuellement l'objet d'une étude, en collaboration avec la Région flamande, qui travaille sur le même axe au niveau du ring et au-delà. Il importe que l'axe soit réaménagé dans son entièreté, indépendamment de la frontière régionale.

273 L'ambition de la Région est de déposer le plus vite possible une demande de permis. J'espère que ce sera fait en 2021, ou au plus tard au début de l'année 2022.

La Région flamande nous a présenté pour la première fois, lors du dernier conseil d'administration, leurs intentions au niveau des entrées et sorties 13 du ring. C'était pour nous l'occasion de rappeler les ambitions de Good Move, et plus particulièrement l'importance de protéger et de privilégier les cheminements piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Le projet de la Région flamande ne comporte à ce stade pas de parking de dissuasion.

Il est prévu de remplacer les voies de tram en 2023-2024. Le réaménagement de ce tronçon est une priorité. Une étude se basant sur le plan de qualité paysagère et urbanistique va être entamée, couvrant une zone allant du débouché du quai de Mariemont jusqu'à la gare de l'Ouest, en ce compris la place de la Duchesse de Brabant. Celle-ci a du potentiel et pourrait être beaucoup plus attractive.

Afin de garantir une circulation piétonne de meilleure qualité, la rénovation des trottoirs a déjà débuté dans le tronçon situé entre le boulevard Louis Mettwie et la gare de l'Ouest. Certaines oreilles de trottoirs ont aussi été améliorées. Les travaux de l'autre côté suivront en fonction des permis Osiris. J'espère que nous les obtiendrons assez rapidement.

La STIB investit dans le secteur du Peterbos. Elle a dédoublé son offre sur l'est de la moyenne ceinture : à la ligne 49 s'ajoute la ligne 53 qui rejoint l'arrêt Westland Shopping en passant par Bockstael. Ainsi, avec le 89, trois lignes de bus importantes desservent désormais l'arrêt Peterbos. Pour celles-ci, Bruxelles Mobilité a créé des bandes de bus continues dans les deux sens sur les boulevards de la Grande Ceinture, où roulent les 49 et 53, et sur le boulevard Maria Groeninckx-De May pour les lignes 53 et 89. La ligne 53, prolongée dans le secteur, a été d'emblée exploitée en bus articulés ; la ligne 89 suivra en automne puis, à terme, la ligne 49. Enfin, le quartier du Peterbos est aussi desservi à l'ouest, du côté de la cité-jardin Moortebeek, par la ligne 46, qui a été prolongée jusqu'au quartier nord en passant par Bourse

Het gewest wil uiterlijk begin 2022 een vergunning aanvragen.

Het Vlaams Gewest heeft tijdens de recentste vergadering van de raad van bestuur zijn plannen met op- en afrit 13 van de Ring toegelicht. Voorlopig is er geen sprake van een P+R.

De tramsporen worden in 2023-2024 vervangen. Er komt een onderzoek op basis van het Beeldkwaliteitsplan naar de zone tussen de Mariemontkaai en het Weststation. De trottoirs tussen de Louis Mettwielaan en het Weststation worden intussen al aangepakt.

Intussen doen drie belangrijke MIVB-lijnen halte Peterbos aan. Brussel Mobiliteit heeft in beide richtingen busbanen aangelegd op de Grote-Ringlaan en op de Maria Groeninckx-De Maylaan. Op lijn 53 rijden nu harmonicabussen. Lijn 89 volgt in de herfst en op termijn krijgt ook lijn 49 gelede bussen. Ten westen van Peterbos rijden harmonicabussen op lijn 46 via Beurs en De Brouckère naar de Noordwijk.

et De Brouckère. Celle-ci est désormais aussi exploitée en bus articulés.

275 Par ailleurs, à la faveur du contrat de quartier Peterbos, la STIB est associée afin de réaménager l'arrêt Peterbos dans le respect des normes. Des rencontres ont déjà eu lieu entre les auteurs de projet du contrat de quartier et la STIB. Ainsi, nous continuons d'investir dans ces quartiers conjointement avec la STIB.

277 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Votre réponse est étoffée mais comporte néanmoins des imprécisions quant aux calendriers, qui sont demandés avec raison par les riverains.

J'ai appris qu'une demande de permis d'urbanisme allait être introduite pour une partie de la chaussée de Ninove, entre le boulevard Louis Mettewie et le ring de Bruxelles, mais n'ai pas obtenu de précisions sur les calendriers et l'état d'avancement des concertations - sauf si celles-ci ont lieu de manière informelle avec certains riverains.

Je reviendrai certainement sur cette question orale, car j'estime qu'il faut mettre la pression sur les autorités régionales pour que ce projet de réaménagement de la chaussée de Gand, dont il est question depuis de nombreuses années, voie enfin le jour. L'impatience des riverains et des autorités locales est tout à fait compréhensible.

279 **Mme Isabelle Emmery (PS).**- J'ai pris note des éclaircissements que vous nous avez apportés. Les trois tronçons méritent donc bel et bien une rénovation. Pour ce qui est du tronçon ring-Prince de Liège, nous avons plus ou moins la certitude que les travaux débiteront à la fin de l'année, voire au début de l'année 2022. Cela étant, vous ne nous avez pas fourni d'agenda concernant le début des chantiers sur les autres axes. Or, le noyau commercial attaché à l'axe Prince de Liège-gare de l'Ouest est très important et la situation devient ingérable, tant pour les commerçants que pour les riverains.

Je ne sais pas quel est votre ordre de priorités. Je ne suis pas sûre qu'il convienne de privilégier le premier axe que je viens d'évoquer. Quoi qu'il en soit, je vous invite à prendre contact avec les riverains et à organiser les concertations nécessaires, car un sentiment d'abandon règne dans ces quartiers. Vous nous dites avoir commencé la rénovation des trottoirs qui le nécessitaient le plus urgemment, mais les citoyens ne comprennent pas ce fonctionnement "à la petite semaine". Pourquoi là et pas ailleurs ? Il s'agit là d'un écueil au niveau de votre manière de procéder.

Par ailleurs, vous ne nous avez pas fait part de votre réflexion au sujet de la mobilité entre le Westland Shopping Center et la gare de l'Ouest. Ce tronçon constitue un véritable nœud modal et y assurer davantage de fluidité, notamment grâce au métro, serait utile. Nous avons la possibilité de réaliser plein de choses, mais s'il y a bien un écueil à éviter, ce sont les ruptures de charges.

In het kader van het wijkcontract Peterbos hadden de auteurs ervan reeds contact met de MIVB over de heraanleg van de halte Peterbos.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).- *Er wordt een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor het deel van de Ninoofsesteenweg tussen de Louis Mettewilaan en de Brusselse Ring, maar wanneer we iets mogen verwachten en of er overleg is, blijft onduidelijk.*

Mevrouw Isabelle Emmery (PS) (in het Frans).- *De drie weggedeelten komen dus wel degelijk in aanmerking voor heraanleg. De werken aan het gedeelte tussen de Ring en Prins van Luik beginnen zo goed als zeker eind 2022. Voor de andere weggedeelten is er nog geen startdatum. Nochtans is ook het gedeelte Prins van Luik-Weststation dringend aan heraanleg toe.*

Ik ken uw prioriteiten niet, maar dring aan op overleg, want omwonenden begrijpen niet waarom u alleen echt afstandse trottoirs laat oplappen.

U bent ook niet ingegaan op de vraag inzake de verbinding tussen het Westland Shopping Center en het Weststation, die gebaat zou zijn met een metrolijn.

Tot slot vraag ik u om De Lijn tot de orde te roepen over de netheid aan de haltes.

Enfin, je vous invite à rappeler l'agence De Lijn à l'ordre au sujet de la propreté de ses arrêts, car des plaintes me parviennent toutes les semaines à ce sujet.

281 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il n'y a encore de permis d'urbanisme pour aucun des trois tronçons. Dans les mois à venir, nous allons déposer un permis pour le tronçon entre le boulevard Louis Mettewie et le ring, dont l'élaboration est la plus avancée. Pour chaque tronçon, il sera important de consulter les riverains.

Je reste prudente pour communiquer des délais. Je veux pouvoir respecter ceux que je vous transmets. Or, le dossier est en cours d'élaboration, et il est préférable de ne vous informer que des éléments certains, c'est-à-dire le dépôt de permis pour le tronçon proche du ring.

La situation sur cet axe important générera encore des débats difficiles, car il faudra faire des choix pour le réaménager. Les discussions pour déterminer nos ambitions sur chaque tronçon promettent d'être intéressantes.

- *Les incidents sont clos.*

285 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

285 **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,**

285 **concernant "la participation au sujet des infrastructures cyclables".**

287 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Le nombre de cyclistes augmente, mais de nombreux endroits de la ville ne sont pas encore adaptés au vélo.*

En mars 2021, Bruxelles Mobilité a organisé un webinaire sur les infrastructures cyclables à la suite duquel l'administration a publié en ligne un document relatif aux bonnes infrastructures cyclables aux bons endroits. Est-ce une première version du guide du bon aménagement cyclable au bon endroit (Babe) élaboré par Bruxelles Mobilité dont vous parliez en avril ?

Depuis lors, les aménagements cyclables prévus dans plusieurs plans de réaménagement ont fait l'objet de critiques et de résistances, notamment à Schaerbeek, avenue des Azalées et avenue Louis Bertrand, et à Forest.

À Forest, la discussion portait essentiellement sur la nécessité d'aménager des pistes cyclables en zone 30. D'après la lecture actuelle de Bruxelles Mobilité, ce n'est pas nécessaire dans la plupart des cas, notamment parce que des pistes cyclables séparées ne sont pas toujours plus sûres.

De nombreux cyclistes estiment qu'il faudrait des pistes cyclables séparées dans les rues suffisamment larges et fort fréquentées

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Voorlopig ontbreken de stedenbouwkundige vergunningen voor de drie weggedeelten. In de komende maanden vragen we een vergunning aan voor het gedeelte tussen de Louis Mettewielaan en de Ring. Omwonenden moeten telkens hun zeg kunnen doen.*

Ik wil niet vooruitlopen op de startdata, omdat daar nog geen zekerheid over is.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

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

betreffende "de participatie over fietsinfrastructuur".

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- De recente actualiteit maakt duidelijk dat de Brusselaar begaan is met de fietsinfrastructuur. Dat is een goede zaak. Het aantal fietsers neemt toe. Tegelijkertijd is de stad, ondanks de geleverde inspanningen, op veel plaatsen nog niet aangepast aan die fietsers. Het is dan ook logisch dat Brusselse fietsers, zeker bij de heraanleg van een weg, verwachten dat er meer en betere fietsinfrastructuur komt.

In maart organiseerde Brussel Mobiliteit een webinar over fietsinfrastructuur. Naar aanleiding daarvan verscheen ook een voorstelling van de administratie onder de titel 'de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek'. In april stelde ik u een vraag over de fietsinfrastructuur waarop u antwoordde: "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'."

De online beschikbare presentatie lijkt al een eerste versie daarvan. Ondertussen kwamen verscheidene plannen van heraanleg in het nieuws, doordat er protest tegen de geplande

par les cyclistes en raison du confort et du sentiment de sécurité qu'elles apportent, ce qui incitera plus de Bruxellois à prendre le vélo et contribuera au transfert modal nécessaire.

De quels effets de levier la Région dispose-t-elle pour que la meilleure infrastructure soit installée ? À Schaerbeek, il a été considéré que des pistes cyclables séparées n'étaient pas nécessaires avenue des Azalées parce qu'aucun itinéraire cyclable régional n'y passait. Par contre, l'avenue Louis Bertrand est sur un itinéraire cyclable régional et la commune n'a pas non plus voulu y aménager de piste cyclable séparée.

²⁸⁹ *Je plaide pour que les infrastructures cyclables fassent l'objet d'un vaste débat de société et que ce travail participatif débouche sur un nouveau guide. Il s'agit non seulement de la sécurité et du plaisir des cyclistes à Bruxelles, mais aussi du changement de mobilité que nous voulons opérer et auquel nous devons adapter nos rues.*

Où le guide Babe dont vous parliez en est-il ?

Prévoyez-vous une préparation participative du guide et de l'infrastructure cyclable en général ? Qui sera impliqué et comment ? Quelles questions leur soumettez-vous ? Comment tenez-vous compte des expériences et des attentes des cyclistes ?

Comment réagissez-vous aux communes qui ne mettent pas les bonnes infrastructures en place, en dépit de Good Move et du vade-mecum ?

²⁹¹ **Mme la présidente.-** La semaine dernière, nous avons eu un long débat consacré au guide du bon aménagement cyclable au bon endroit (Babe). Il aurait été judicieux de participer à cette présentation. Généralement lorsqu'un grand débat est organisé dans une commission, les personnes ayant déposé une question sur le même sujet s'adaptent et posent leurs questions à ce moment-là. Toutefois, je n'ai pas la faculté de supprimer une question qui a été retenue par le Bureau élargi. Je demande donc à Mme la ministre d'y répondre.

fietsvoorzieningen is of was. Zo was er in Schaarbeek de Azalealaan en nu ook de Louis Bertrandlaan.

In Vorst was er tegenkanting tegen de plannen voor de Victor Rousseaulaan of Van Haelenlaan. Een van de voornaamste discussiepunten is of we in zones 30 nog gescheiden fietspaden moeten aanleggen. Volgens de huidige lezing van Brussel Mobiliteit in de meeste gevallen niet, onder andere omdat gescheiden fietspaden niet altijd veiliger zijn.

Veel fietsers redeneren dat een gescheiden fietspad moet kunnen in straten met voldoende ruimte en veel fietsers, net omdat het veiliger aanvoelt en vooral ook comfortabeler is, wat dan weer meer Brusselaars zal aanzetten om de fiets te nemen, een zeer belangrijke doelstelling van de noodzakelijke modal shift.

Maar de kwestie is ook welke hefbomen het gewest op grond van Good Move heeft om te zorgen dat de beste infrastructuur er komt. Bij de heraanleg van de Azalealaan werden gescheiden fietspaden niet nodig geacht omdat de laan geen deel uitmaakt van een gewestelijke fietsroute. De Louis Bertrandlaan ligt wel op een gewestelijke fietsroute, maar ook daar wil de gemeente geen gescheiden fietspaden aanleggen.

Ik pleit dan ook voor een breed maatschappelijk debat over fietsinfrastructuur dat verder gaat dan een webinar voor de reeds geïnformeerde burger. Voor dit belangrijke thema dat veel Brusselaars na aan het hart ligt, moet er een nieuwe gids tot stand komen na een participatietraject. Het gaat niet alleen om de veiligheid van fietsers, die van hun kinderen en het plezier om in Brussel te fietsen, maar ook om de grote mobiliteitsomslag die we in Brussel willen verwezenlijken en waarvoor we onze straten moeten aanpassen.

Hoever staat de nieuwe gids waarover u sprak? Is dat de presentatie die online beschikbaar is?

Plant u participatie rond de gids en fietsinfrastructuur in het algemeen? Wie zal daarbij worden betrokken en op welke manier? Welke vragen zult u voorleggen? Op welke andere manieren houdt u rekening met de ervaringen en verwachtingen van fietsers in het beleid rond fietsinfrastructuur?

Hoe reageert u op gemeenten die in weerwil van Good Move en het bestaande vademecum, en zonder enige participatie, niet de juiste infrastructuur inrichten, zoals nu het geval is op de Louis Bertrandlaan?

Mevrouw de voorzitter.- Vorige week hebben we uitvoerig over dat thema gedebatteerd. U had beter aan dat debat deelgenomen. Ik kan geen vraag schrappen die het Uitgebreid Bureau heeft aangehouden. Ik kan niet anders dan de minister vragen ze te beantwoorden.

293 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- J'aurais bien aimé pouvoir participer à toute la séance de la semaine dernière, mais n'ai pas eu le temps de le faire. Je suis d'accord pour que vous répondiez uniquement sur l'aspect lié à la participation, Mme la ministre. La semaine passée, j'ai entendu votre réponse notamment à propos du guide, mais pas concernant la participation.

295 *(poursuivant en néerlandais)*

Je vous demande donc juste de répondre à la question relative à l'organisation de la participation.

297 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *De nombreuses questions ont été traitées la semaine passée. Cet échange de vues avec l'administration fait partie du processus de participation relatif au guide. Je suis aussi ravie des discussions constructives avec votre commission.*

Le document sur le site de Bruxelles Mobilité est la présentation donnée au webinaire de mars 2021. Nous sommes en train de développer le guide sur la base de tous les éléments reçus.

Pour élaborer ce guide, il y a eu des réunions avec les différentes directions de Bruxelles Mobilité, une réunion de concertation entre Bruxelles Mobilité, urban.brussels, la STIB et Bruxelles Environnement, et une réunion avec la commission modes actifs au sein de laquelle les groupes d'utilisateurs sont représentés et avec la Commission régionale de la mobilité. De nombreuses associations sont représentées par ces organes dans les procédures participatives. Enfin, il y a eu le webinaire pour le grand public auquel plusieurs parlementaires ont pris part.

La Région s'efforce d'impliquer systématiquement les usagers dans l'élaboration de nouveaux plans.

Le guide Babe part aussi des vade-mecum existants en lien avec de nombreuses publications internationales. Les associations sont systématiquement impliquées dans leur élaboration.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (in het Frans).- *Ik had graag aan het debat deelgenomen, maar ik had geen tijd.*

(verder in het Nederlands)

Hoe wordt de brede participatie georganiseerd? Dat is de enige vraag die u hoeft te beantwoorden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er is vorige week al op veel vragen ingegaan. Ik dank bij deze nog eens de administratie die enkele uren heeft vrijgemaakt voor die gedachtewisseling, die deel uitmaakt van het participatieproces over de gids. Die gids is nog in opmaak en we willen zo veel mogelijk stemmen horen. Ik ben heel dankbaar dat we ook met de commissie hebben kunnen praten. Die gesprekken waren heel constructief.

De presentatie op de website van Brussel Mobiliteit is de presentatie die werd gegeven op de openbare webinar van 18 maart 2021. We werken nu aan een definitieve publicatie op basis van alle input die we hebben gekregen.

De gids heeft al een vrij lang traject achter de rug waarbij heel wat instanties werden geraadpleegd. Er werden vergaderingen met de verschillende directies van Brussel Mobiliteit georganiseerd. Daarnaast vond er een overlegvergadering plaats tussen Brussel Mobiliteit, urban.brussels, de MIVB en Leefmilieu Brussel, een vergadering met de commissie Actieve Modi waarin de verschillende gebruikersgroepen vertegenwoordigd zijn en met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Dat zijn belangrijke organen waar een aantal verenigingen deel van uitmaken die op hun beurt contact hebben met hun achterban en hun stem vertegenwoordigen in de participatieprocedures. Dat overleg met de verschillende mobiliteitsactoren is voor ons een centraal punt.

Tot slot was er nog de webinar voor het grote publiek, waaraan ook meerdere parlementsleden hebben deelgenomen. Het gewest heeft een traditie opgebouwd om de gebruikers bij de opmaak van nieuwe plannen te betrekken. Ook hier proberen we die groeiende participatietraditie in ere te houden, net zoals we vorige week nog in verband met het Saincteletteplein hebben gedaan.

Zoals ik al eerder heb opgemerkt, vertrekt de zogenaamde Babe-gids niet van een leeg blad, maar van de bestaande vademecums, die op hun beurt een uitgebreide bibliografie van internationale standaardwerken bevatten.

De verenigingen worden systematisch bij de uitwerking van die vademecums betrokken zodat we hun opmerkingen kunnen integreren.

299 *Tous les plans des voiries régionales ont été présentés à la commission modes actifs à leur lancement et avant de demander les permis. Ainsi, les usagers peuvent réagir au concept et à l'élaboration du projet.*

Plusieurs communes ont une commission qui examine les projets communaux. Parfois, les commissions régionales traitent également des projets communaux d'intérêt supracommunal. Les communes ont beaucoup à y gagner.

Pour les projets de Schaerbeek, je vous renvoie à la réunion de la commission de la semaine passée. Les commissions de concertation existantes remettent des avis sur les projets régionaux et locaux.

Nous disposons de subsides pour soutenir la réalisation de projets ambitieux. Ce qui se passe dans les quartiers apaisés est aussi important. Avant qu'un quartier devienne apaisé, un processus participatif vise à déterminer les justes conditions de la circulation vélo.

Les vade-mecum existants se basent essentiellement sur la vitesse sur une voirie. Dorénavant, nous voulons qu'il soit clair que pour que la circulation mixte soit envisageable, il faut que le trafic soit suffisamment lent et qu'il passe moins de 200 voitures.

301 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*- *Je ne doute ni de la qualité du travail de l'administration ni du fait qu'une série de commissions et d'experts se sont penchés sur le sujet, mais il n'existe pas de vaste participation des cyclistes. Tous ne sont pas membres d'une association et une série de personnes ne savent pas comment se faire entendre.*

301 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- *Nous tablons surtout sur une participation par projet. Cela peut vous sembler insuffisant, mais par le passé, les vade-mecum n'ont jamais bénéficié d'une large concertation publique. C'est en cours de changement.*

- L'incident est clos.

307 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

Alle plannen voor gewestwegen worden tweemaal voorgesteld in de commissie Actieve Modi, eenmaal bij de kick-off en een tweede keer net voor het aanvragen van de vergunning. Op die manier kunnen de gebruikers zowel bij het concept als bij de uitwerking van het project feedback geven.

Een aantal gemeenten, zoals de stad Brussel en Elsene, hebben een soortgelijke commissie, die gemeentelijke projecten beoordeelt. Soms behandelen de gewestelijke commissies ook gemeentelijke projecten van bovengemeentelijk belang. Zo kwam Elsene recent nog zijn projecten voor de buurt rond de Tulpenstraat voorstellen. Het is een manier van werken waar veel gemeenten baat bij hebben. Onlangs nog hebben we de gemeente Molenbeek aangemoedigd om een commissie op te richten.

Voor de projecten op de Azalealaan en de Louis Bertrandlaan verwijs ik naar de commissievergadering van vorige week. Over gewestelijke en lokale projecten worden adviezen gegeven door bestaande overlegcommissies. Alles heeft natuurlijk zijn grenzen, maar ook overlegcommissies zijn organen waar overleg mogelijk is.

We hebben een aantal subsidies die we kunnen inzetten om ambitieuze projecten te helpen waarmaken. Wat er momenteel in de autoluw wijken gebeurt, is ook erg belangrijk. Vooraleer een wijk autoluw wordt, is er een participatief proces om de juiste voorwaarden voor het fietsverkeer tot stand te brengen.

Momenteel zijn er fietsvademeccums die vooral uitgaan van de snelheid op een weg. Voortaan gaan we ook rekening houden met het aantal auto's op die weg. We gaan er zeker niet vanuit dat fietspaden bij 30 km/uur overbodig zijn, integendeel. We willen alleen duidelijk maken wanneer gemengd verkeer in specifieke omstandigheden mogelijk is, namelijk wanneer het verkeer traag genoeg verloopt en er minder dan 200 auto's voorbijkomen.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Ik twijfel er uiteraard niet aan dat de administratie goed werk levert en dat een heleboel commissies en deskundigen zich over het onderwerp buigen, maar ik begrijp dat er geen brede participatie van fietsers komt. Niet alle Brusselse fietsers zijn lid van een vereniging of op de hoogte van de commissies. Ik hoor een heleboel mensen die zich niet betrokken voelen of niet weten hoe ze hun stem kunnen laten horen. Misschien is dat een boodschap voor de fietsersverenigingen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er is geen magische oplossing. We zetten vooral in op participatie per project. U zegt dat het onvoldoende is en we kunnen natuurlijk altijd bijleren, maar over de vademecums is er in het verleden nooit breed overleg met het publiek geweest. We zetten nu een aantal stappen om daar verandering in te brengen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

307 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,

307 concernant "les scan-cars de parking.brussels".

309 M. Ibrahim Dönmez (PS).- Aujourd'hui, cela fait sept ans que
l'agence régionale de stationnement parking.brussels a été créée.
En sept ans, elle a connu une croissance exponentielle, à tel point
qu'elle gère actuellement dix ou onze des dix-neuf communes
bruxelloises.

Depuis 2019, parking.brussels est passée à une utilisation
massive des scan-cars. Ces véhicules équipés de
caméras spécialisées dans la reconnaissance des plaques
d'immatriculation permettent le contrôle à distance du
stationnement réglementé. Grâce à ces scan-cars, l'agence
contrôle environ 1.000 à 1200 véhicules par heure, soit deux fois
plus de vérifications quotidiennes que le contrôle classique par
des agents.

Le système est évidemment extrêmement rentable. En revanche,
la verbalisation massive et la poursuite d'objectifs chiffrés par
les agents de parking.brussels s'avère problématique. L'un d'entre
eux me rapporte qu'il doit effectuer près de 5.000 scans avec
la scan-car en une matinée, sur une portion du territoire de la
commune de Schaerbeek !

Face à ces chiffres effarants, je m'interroge : alors que bon
nombre de riverains considèrent ces pratiques comme un racket
acharné des automobilistes, n'a-t-on pas perdu le sens premier de
la verbalisation, c'est-à-dire celui d'une gestion saine et régulée
du stationnement ?

Il est essentiel de ne pas perdre de vue notre mission première
de gestionnaire public, qui est celle de faciliter la vie de nos
concitoyens et de travailler à leur service, et non d'agir comme
de simples pourvoyeurs de contraintes. Quoi qu'il en soit,
ces chiffres doivent susciter des interrogations. Qui décide du
parcours des scan-cars ? Sur quelle base est-il établi ?

Le 24 septembre dernier, le porte-parole de parking.brussels
affirmait qu'un plan était à l'étude pour renforcer le service
clientèle, surchargé face au doublement des contraventions,
et donc des contestations. Qu'en est-il advenu ? Combien de
contestations sont-elles reçues par mois, et quelle en est la
proportion effectivement traitée par parking.brussels ?

Plusieurs associations de défense des personnes à mobilité
réduite relèvent un défaut régulier de détection des cartes des
personnes handicapées, ce qui entraîne des contraventions et
des charges administratives abusives, et donc une série de
discriminations vis-à-vis des personnes à mobilité réduite.

311 Une solution a-t-elle été trouvée pour mettre fin à cette
discrimination ?

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

betreffende "de scanvoertuigen van parking.brussels".

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- Sinds 2019 zet
parking.brussels op grote schaal scanvoertuigen in, uitgerust
met camera's met nummerplaatherkenning. Hierdoor kunnen
tien keer meer auto's worden gecontroleerd dan door de
parkeeragent.

Het is duidelijk dat het systeem loont. Het enorme aantal
bekeuringen en de werkdruk vormen echter een probleem voor
de medewerkers van het agentschap. Bovendien beschouwen
veel buurtbewoners parkeercontroles als pesterij. Zijn we het
doel niet voorbijgeschoten? Onze voornaamste opdracht blijft
om het leven van onze burgers te vergemakkelijken, niet om
allerlei beperkingen op te leggen. Wie bepaalt de trajecten van
de scanvoertuigen? Met welke criteria?

Het aantal vastgestelde overtredingen is verdubbeld en dus
ook het aantal betwistingen. Op 24 september verklaarde
parking.brussels daarom om de klantendienst te versterken. Hoe
zit het daarmee? Hoeveel betwistingen ontvangt het agentschap?
Hoeveel betwistingen worden daadwerkelijk behandeld?

Belangenverenigingen voor personen met een beperkte
mobiliteit klagen dat parkeerkaarten voor gehandicapten vaak
niet gedetecteerd worden, met onterechte bekeuringen en dus
discriminatie tot gevolg. Hoe zult u dat probleem verhelpen?

Er wordt wel vaker geklaagd dat het systeem slecht zou werken.
Wat doet u om dat euvel te verhelpen?

Outre les erreurs concernant les personnes à mobilité réduite, beaucoup de contribuables témoignent de dysfonctionnements fréquents. Qu'est-il fait pour y remédier ?

Des quotas sont-ils imposés aux scan-cars, comme l'affirme un agent ?

Le système payant a été instauré pour réguler le stationnement et supprimer les voitures ventouses afin que chacun trouve une place, pas pour renflouer les caisses des communes et appauvrir nos contribuables. Dès lors, comment expliquer le doublement du nombre de contraventions ? L'estimez-vous justifié ?

313

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le soulignez, les règlements communaux de stationnement ont notamment pour objectif d'assurer un roulement dans les voitures stationnées en voirie et de lutter contre les voitures ventouses. Par ailleurs, le stationnement réglementé permet aux riverains de stationner plus facilement leur véhicule à proximité de leur domicile, grâce à la carte de dérogation qui leur est accordée.

Le stationnement réglementé instaure aussi des zones de stationnement gratuites, mais limitées dans le temps (les zones bleues) ainsi que des zones payantes (selon un tarif horaire croissant). L'objectif est d'assurer la plus grande rotation possible des voitures, afin de garantir le plus haut taux de disponibilité possible pour les visiteurs (par exemple des clients) d'une zone. En zone verte, le tarif est de 1 à 2 euros de l'heure, selon les communes. Les tarifs horaires pratiqués à Bruxelles sont généralement inférieurs à ceux des autres villes européennes. À titre de comparaison, le tarif horaire est de 4 euros à Copenhague et de 7,5 euros à Amsterdam.

Le propriétaire d'un véhicule en stationnement qui ne se serait pas acquitté du paiement de la redevance horaire se voit infliger une redevance forfaitaire pour une période de 4h30, dont le prix varie en fonction de la zone de stationnement. Par conséquent, parler de verbalisation ou de contravention serait inexact. La possibilité de stationner son véhicule dans l'espace public devrait être considérée comme une occupation de l'espace public ou un service rendu par la Région ou la commune aux habitants et aux visiteurs. Une redevance est due pour cette occupation de l'espace public. Lorsqu'une personne oublie de payer le stationnement, elle ne paie donc pas une amende (qui est donnée en cas d'infraction pénale au Code de la route), mais une rétribution pour service rendu. Le droit de stationnement ne relève ni de la police ni du Code de la route, mais des communes, qui réglementent ce droit en toute autonomie, dans le respect du cadre légal régional.

D'après les estimations, un véhicule scanneur peut contrôler jusqu'à 1.200 véhicules par heure, ce qui revient à 5.000 véhicules en une matinée. Un steward à pied contrôle en moyenne 450 véhicules par jour. Je précise qu'il n'y a pas un nombre de contrôles précis à effectuer chaque jour. Il ne s'agit

Worden er inderdaad quota's opgelegd aan scanvoertuigen?

Het betaalsysteem is ingevoerd om te verhinderen dat personen lang parkeren, niet om de gemeentelijke schatkist te spekken. Vindt u de verdubbeling van het aantal bekeuringen gerechtvaardigd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het doel van de gemeentelijke parkeerreglementen is inderdaad om te verhinderen dat personen lang parkeren. Daarbij wordt er gewerkt met bewonerskaarten voor buurtbewoners, blauwe zones, waar parkeren gratis is, maar beperkt in de tijd, en betalende zones, bijvoorbeeld de groene zone waar een uur parkeren afhankelijk van de gemeente 1 à 2 euro kost.*

Aan chauffeurs die het uurtarief niet betalen, wordt een forfaitaire vergoeding voor een duur van 4u30 opgelegd. De prijs is in elke parkeerzone anders. Het is fout om het over bekeuringen te hebben, aangezien het gewest of de gemeente als dienstverlening voorziet in parkeergelegenheid op de openbare weg. Voor die dienst hoor je te betalen. Wie parkeergeld vergeet te betalen, krijgt dus geen boete zoals bij overtreding van de Wegcode, maar betaalt een vergoeding voor geleverde diensten. Het parkeerrecht hangt niet af van de Wegcode maar van de gemeenten.

Scanvoertuigen kunnen naar schatting 1.200 voertuigen per uur controleren en dus 5.000 op een ochtend. Een agent te voet haalt gemiddeld 450 voertuigen per dag. Er worden geen quota's opgelegd.

Het traject van elke steward (te voet, in een scanvoertuig of in de centrale controlepost) wordt vastgelegd door de teamleiders van de vijf antennes van parking.brussels.

donc pas d'un objectif chiffré imposé, mais d'une moyenne des contrôles réalisés par les agents à pied.

Le programme de chaque steward (à pied, au volant d'un véhicule scanneur ou au poste central de contrôle) est établi par les chefs d'équipe des cinq antennes de l'agence en fonction de leur connaissance des secteurs de la zone contrôlée.

315 Les parcours des véhicules scanneurs sont établis en fonction des zones prioritaires où la fluidité du trafic est la plus problématique. Un véhicule indûment stationné en zone de livraison dans un quartier commerçant peut, par exemple, obliger une camionnette de livraison à s'immobiliser en double file pour décharger sa marchandise et provoquer ainsi un embouteillage.

En ce qui concerne les personnes détentrices d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées, le service clientèle de parking.brussels constate une réduction importante du nombre de contestations de redevances depuis que de nouvelles mesures ont été prises, dans le respect du règlement général de protection des données.

En effet, ces personnes ont à présent la possibilité, si elles le souhaitent, de faire enregistrer leur voiture dans une base de données qui permet ainsi aux véhicules scanneurs de les identifier immédiatement, au même titre que les automobiles des riverains disposant d'une carte de dérogation. Cette offre rencontre un grand succès. Dans notre recherche d'amélioration des services aux personnes à mobilité réduite, nous constatons effectivement une amélioration.

Il est exact que l'efficacité du contrôle du stationnement par des véhicules scanneurs entraîne une augmentation du nombre de redevances et aussi de contestations proportionnelles à celles du nombre de véhicules contrôlés. En temps normal, la proportion du nombre de contestations est de l'ordre de 2 à 4 %.

L'agence du stationnement a procédé en 2020 et au premier semestre 2021 à une réorganisation importante de son service clientèle en réponse à cette augmentation. Une nouvelle centrale téléphonique a été acquise et jointe à un logiciel de gestion de la relation client. Ces changements ont permis à l'agence d'être la première institution régionale à offrir la possibilité aux citoyens de se créer un compte électronique dynamique via le portail régional Irisbox afin d'accomplir différentes formalités et d'en vérifier le suivi.

Cette réorganisation s'est accompagnée d'un recrutement massif de plus de 30 emplois à temps plein de niveau C et B en 2020 et au premier semestre 2021, faisant passer ce service de 44 employés fin 2019 à 76 employés aujourd'hui.

Enfin, gardons à l'esprit que l'objectif de ces contrôles renforcés est d'améliorer la gestion du stationnement. Si les automobilistes acquièrent le réflexe de payer leur droit de stationnement aux tarifs en vigueur (par exemple 1 euro pour une heure en zone verte), le nombre de redevances forfaitaires à 25 euros baissera, de même que les recettes. Les communes ne pourront que se

De route van een scanvoertuig wordt bepaald naar gelang van prioriteiten of de verkeersdrukte.

Sinds personen met een beperking en buurtbewoners hun EU-parkeerkaart voor gehandicapten respectievelijk bewonerskaart conform GDPR kunnen registreren in een databank waardoor scanvoertuigen hem onmiddellijk herkennen, is het aantal betwistingen ter zake gedaald.

Parkeercontroles met scanvoertuigen zorgen inderdaad voor een stijgend aantal parkeerbonnen en betwistingen. Het aandeel betwistingen ligt normaal gezien op twee tot vier procent.

Om die toename aan te kunnen, heeft parking.brussels in 2020 enerzijds een nieuwe telefooncentrale in dienst genomen en software geïnstalleerd, waardoor chauffeurs een eigen account kunnen creëren en alle formaliteiten via Irisbox regelen en anderzijds, dertig voltijdse equivalenten niveau C en B aangenomen.

Als chauffeurs de reflex ontwikkelen om het parkeergeld te betalen, zal het aantal forfaitaire heffingen van 25 euro afnemen en zodoende de inkomsten. Gemeenten kunnen dan alleen maar blij zijn dat hun burgers nieuwe gewoontes hebben aangeleerd.

Het parkeeragentschap probeert zijn klantendienst te verbeteren, al is er nog werk aan de winkel.

réjouir de constater que les comportements des citoyens en matière de mobilité se seront adaptés.

Un travail reste à réaliser au niveau de l'agence de stationnement, mais cette dernière essaie d'améliorer son service clientèle.

317 Certes, une redevance est due, mais j'espère que les gens payeront la somme demandée afin qu'il y ait moins de problèmes. Le but de cette redevance n'est pas de rapporter de l'argent, mais d'améliorer la gestion du stationnement en rendant disponibles un maximum de places pour les citoyens et les visiteurs.

319 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Il est extrêmement important de ne pas parler de quota obligatoire pour les agences. Je tenais absolument à ce que vous puissiez le confirmer clairement compte tenu de ce qui se dit. Nous ne devons pas nous éloigner de notre mission première : la gestion du stationnement en Région bruxelloise.

Je suis également heureux d'apprendre que cette augmentation du nombre de redevances va de pair avec une augmentation du personnel de parking.brussels. Je constate que l'agence fonctionne de mieux en mieux. Il faut lui donner du temps pour engager des collaborateurs supplémentaires et améliorer sa gestion.

Enfin, s'agissant des personnes à mobilité réduite (PMR), vous avez proposé la solution de leur permettre de s'enregistrer dans une banque de données tout en protégeant leurs données privées. Vous dites que cela fonctionne bien. Pour ma part, je n'avais jamais entendu parler de cette possibilité qui me semble tout à fait positive. Existe-t-il une communication à ce sujet ? Il y a une vraie demande à cet égard. Je reçois un grand nombre de témoignages de détenteurs de cartes PMR qui reçoivent malgré tout des contraventions.

321 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vais relayer à l'agence parking.brussels votre conseil d'informer davantage à ce sujet.

Nous voulons apporter une réponse pragmatique à un problème existant. Nous cherchons une solution en amont et contactons également d'autres villes confrontées au même problème. Nous sommes tenus au respect du règlement général sur la protection des données et ne pouvons pas transférer les données de ces cartes dans notre base de données.

Je vous remercie pour votre suggestion.

- *L'incident est clos.*

Ik hoop dat mensen gewoon betalen en geen bijkomende problemen veroorzaken. De bedoeling van de heffing is niet om geld in het laatje te brengen, maar om zoveel mogelijk parkeerplaatsen ter beschikking te stellen.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Ik wilde u expliciet horen zeggen dat er geen sprake is van opgelegde quota's. Het is ook goed nieuws dat het personeelsbestand van parking.brussels uitgebreid wordt. Het agentschap levert steeds beter werk.*

De databank lijkt me een uitstekende oplossing voor personen met een beperkte mobiliteit. Ik had er nog nooit van gehoord. Zijn de burgers van het bestaan ervan op de hoogte?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal parking.brussels vragen om meer informatie over de databank te verstrekken.*

- *Het incident is gesloten.*