



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

**belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 25 JANUARI 2022**

ZITTING 2021-2022

**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 25 JANVIER 2022**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 1

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

betreffende "het renovatiebeleid en de toegankelijkheid van de gewestelijke tunnels in 2022".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 5

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

betreffende "de verdere optimalisering van Fix My Street".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 9

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

betreffende "de beslissing van de gemeente Ukkel om een nieuw beroep in te stellen tegen de stad Brussel betreffende het Ter Kamerenbos".

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 13

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

SOMMAIRE

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 1

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

concernant "la politique de rénovation et l'accessibilité des tunnels régionaux en 2022".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 5

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

concernant "la poursuite de l'optimisation de Fix My Street".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 9

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

concernant "la décision de la commune d'Uccle d'introduire un nouveau recours face à la Ville de Bruxelles concernant le bois de la Cambre".

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 13

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

betreffende "het belang van de helmdracht door fietsers in het Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan 2021-2030".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Dominiek Lootens-Stael

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

betreffende "de maatregelen naar aanleiding van de oproep van de topman van de MIVB over de explosie van geweld tegenover de dienst en zijn personeel".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter,

betreffende "het geweld tegen MIVB-personeel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

De heer Youssef Handichi (PTB)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

concernant "la place du port du casque pour les cyclistes dans le plan régional de sécurité routière 2021-2030".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Dominiek Lootens-Stael

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

concernant "les mesures prises suite à l'appel du directeur général de la STIB sur l'explosion des violences à l'encontre du service et de son personnel".

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter,

concernant "les violences à l'encontre du personnel de la STIB".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

M. Youssef Handichi (PTB)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het overleg over de invoering van een dynamisch snelheidsbeheer op de Brusselse ring".</p>	<p>32</p>	<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</p> <p>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,</p> <p>concernant "la concertation sur la mise en place d'une gestion dynamique de la vitesse sur le ring de Bruxelles".</p>	<p>32</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de betrokkenheid van de MIVB in de wijk van de Industrielaan".</p>	<p>34</p>	<p>Question orale de Mme Isabelle Emmery</p> <p>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,</p> <p>concernant "l'implication de la STIB dans le quartier du boulevard Industriel".</p>	<p>34</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "kunst in de door de MIVB beheerde openbare ruimte".</p>	<p>37</p>	<p>Question orale de M. Julien Uyttendaele</p> <p>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,</p> <p>concernant "l'art dans l'espace public géré par la STIB".</p>	<p>37</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de te hoge CO₂-concentratie in de MIVB-voertuigen".</p>	<p>41</p>	<p>Question orale de M. Youssef Handichi</p> <p>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,</p> <p>concernant "la concentration en CO₂ trop élevée dans les véhicules de la STIB".</p>	<p>41</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>	<p>45</p>	<p>Question orale de M. Jonathan de Patoul</p> <p>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,</p>	<p>45</p>

betreffende "de opvolging van het retrofittingvraagstuk in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse 47

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

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

betreffende "geluidsradars in Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette 50

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

betreffende "de controle op de mondkemperplicht in het openbaar vervoer".

concernant "le suivi de la question du 'retrofit' en Région bruxelloise".

Question orale de M. Marc-Jean Ghysse 47

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

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

concernant "les radars antibruit à Bruxelles".

Question orale de Mme Els Rochette 50

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

concernant "le contrôle du port obligatoire du masque dans les transports en commun".

1101 Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.

Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

1105 **betreffende "het renovatiebeleid en de toegankelijkheid van de gewestelijke tunnels in 2022".**

concernant "la politique de rénovation et l'accessibilité des tunnels régionaux en 2022".

1107 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move moet zoveel mogelijk autoverkeer naar de hoofdverkeerswegen worden geleid, waarvan de tunnels deel uitmaken.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'objectif du plan régional de mobilité en matière de spécialisation des voiries et de hiérarchie des réseaux auto plus, auto confort et auto quartier est très clair : reporter au maximum le trafic automobile sur les grands axes de circulation, dont les tunnels font partie intégrante.

Door het falende onderhouds- en renovatiebeleid van de vorige regeringen moeten nu grote investeringen worden gedaan om de veiligheid van de tunnels te garanderen. Zo is in de begroting 2022 voor 199 miljoen euro aan vastleggingskredieten ingeschreven, hoofdzakelijk voor de renovatie van de Wettunnel en de Belliardtunnel, en 62 miljoen euro aan vereffeningskredieten voor de laatste fase van de renovatie van de Annie Cordytunnel. Voor het overige ligt de nadruk op het herstellen van de plafonds van meerdere tunnels. Helaas heeft de pandemie een reeks werken vertraagd die van essentieel belang zijn voor de doorstroming van het autoverkeer.

Or le plan Good Move précise que dans le cadre du réaménagement des grands axes, l'existence ou le fonctionnement de certains ouvrages d'art devrait être remis en cause, notamment pour les tunnels aux capacités dites excédentaires ou dont l'emprise sur l'aménagement est excessive. Cet aspect me semble contradictoire avec l'objectif précité, j'y reviendrai.

Naar aanleiding van de tunnelcrisis keurde de Brusselse regering midden 2016 een meerjareninvesteringsplan goed om alle tunnels in de hoofdstad te renoveren. Het zou in vijftien jaar tijd worden uitgevoerd, volgens een volgorde van prioriteiten die gebaseerd was op de urgentie van de werkzaamheden.

La politique défaillante des gouvernements précédents en matière d'entretien et de rénovation requiert, depuis plusieurs années, des investissements importants pour assurer la sécurité des usagers et l'accessibilité des ouvrages d'art. Lors de l'examen du budget, vous avez d'ailleurs précisé que les principaux moyens injectés correspondaient à des allocations budgétaires consacrées aux investissements dans la sécurité des tunnels et aux grandes rénovations de ceux-ci. Ces deux allocations permettaient de mettre en œuvre le plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour les tunnels bruxellois.

Les crédits d'engagement prévus pour 2022 sur la base de ce PPI étaient de 199 millions d'euros en 2022, principalement pour la rénovation lourde des tunnels Loi et Belliard. Les crédits de liquidation s'élevaient à 62 millions d'euros. Les travaux de rénovation lourde portaient, ici, sur la dernière phase de rénovation du tunnel Annie Cordy.

Pour le reste, l'accent serait désormais mis sur la restauration des plafonds d'une série d'autres tunnels sur la rocade intérieure et sur les voies d'accès, tels que les tunnels Arts-Loi, Reyers, Madou et Van Praet. La pandémie a malheureusement retardé une série de chantiers essentiels pour la fluidité de ce réseau automobile primordial.

Faisant suite à la crise des tunnels, à la mi-2016, le gouvernement bruxellois a adopté un plan pluriannuel de rénovation de tous les tunnels de la capitale. Il allait être mis en œuvre au cours des quinze prochaines années, selon un ordre de priorité lié à l'urgence des travaux. Son objectif était de rénover, entretenir et

¹¹⁰⁹ Zit de uitvoering van het meerjarenplan voor de tunnels op schema of zijn er vertragingen? Wat zijn de oorzaken? Wat hebt u gedaan om die te verhelpen?

Brussel Mobiliteit zou gestart zijn met de bijwerking van het meerjarenplan. Welke punten worden aangepast? Hoeveel geld en personeel worden voor die aanpassing ingezet?

Welke sluitingen zijn er gepland in 2022? Zullen de tunnels geheel of gedeeltelijk dichtgaan, 's nachts of overdag? Welke alternatieve routes zijn er uitgewerkt om sluijperkeer in de woonwijken te voorkomen? Worden er verkeersslussen overwogen om het tunnelnetwerk te voltooien?

Good Move voorziet in de coördinatie van het meerjarenplan voor de tunnels, het meerjarenplan voor de bruggen en de stadsvernieuwingscontracten. Kunt u ons dat gecoördineerde programma bezorgen?

Actie B.8 bepaalt dat er een regelgevend kader voor het beheer van de wegen en de exploitatie van autotunnels moet worden uitgewerkt, alsook een instrument van asset management. Wat is de stand van zaken met betrekking tot die twee punten?

Hoever staat de renovatie van de bruggen? Welke werken zijn er in 2022 gepland?

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels omvat zowel onderhouds-, herstel- en renovatiewerken als veiligheidswerken.*

De onderhouds-, herstel- en renovatiewerken kenden geen grote verstoringen. Het gaat hoofdzakelijk om:

- de jaarlijkse inspectie van de zichtbare delen;

- de jaarlijkse visuele en functionele inspectie van de apparatuur;

- het dagelijkse onderhoud van het brandbeveiligingsinstallaties en de bedrijfs- en veiligheidsuitrusting;

sécuriser les tunnels construits entre la fin des années 50 et le début des années 90, afin d'assurer l'accessibilité de la capitale.

Où en est le suivi de la programmation du PPI pour les tunnels bruxellois ? Quels sont les retards constatés par rapport aux objectifs et calendrier fixés ? Quelles en sont les causes et qu'avez-vous mis en place pour les combler ?

Un examen d'actualisation aurait été entamé avec Bruxelles Mobilité concernant ledit PPI, car il conviendrait de l'adapter et d'assurer le maintien de la sécurité. Cette actualisation devrait avoir lieu en 2022. Quels sont les points à adapter et les moyens budgétaires et humains alloués pour réaliser cette adaptation ?

Quelles fermetures sont-elles prévues en 2022 ? Seront-elles totales ou partielles, de nuit ou de jour ? Quels trajets alternatifs ont-ils été élaborés pour éviter un report de trafic sur les quartiers résidentiels ? La création de boucles pour compléter le réseau de tunnels est-elle envisagée dans le cadre de l'actualisation ? Dans l'affirmative, lesquelles ? Dans la négative, pourquoi ?

Le plan Good Move prévoit que les programmes thématiques, comme le PPI pour les tunnels, le PPI pour les ponts et les contrats de rénovation urbaine, seront regroupés et coordonnés pour couvrir l'ensemble des actions menées par les acteurs, afin de permettre un suivi des budgets liés au plan régional de mobilité. Ils pourront ensuite être déclinés par opérateur, par mode, par thème et par zone géographique. Pouvons-nous disposer de ce programme coordonné ?

L'action B.8 du plan régional de mobilité prévoit "d'élaborer un cadre réglementaire de gestion de la voirie et d'exploitation des tunnels routiers, ainsi que d'assurer une gestion structurée et systématique de la maintenance et de l'entretien des tunnels grâce à un outil d'asset management (inventaire de l'état du patrimoine régional et programme d'entretien préventif)". Qu'en est-il de la création de ce cadre réglementaire et de cet outil ?

Où en est la réalisation du plan de rénovation des ponts de la capitale ? Qu'est-il prévu en 2022 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous l'indiquez, le plan pluriannuel d'investissement (PPI) relatif aux tunnels porte, d'une part, sur les opérations de maintenance et de rénovation nécessaires pour maintenir les tunnels en exploitation et, d'autre part, sur celles nécessaires pour porter leur niveau de sécurité au niveau des normes en vigueur.

À l'heure actuelle, le calendrier d'exécution du volet maintenance/réparation/rénovation du PPI ne connaît pas de perturbations majeures, hormis celles liées classiquement aux projets et activités qu'il contient (délais d'études, délais de préparation et de coordination entre maîtres d'ouvrage, délais de préparation des demandes, etc.).

Il s'agit principalement des opérations suivantes :

- de renovatie van de elektrische hoog- en laagspanningsinstallaties;

- de vernieuwing van de gecentraliseerde technische beheersuitrusting;

- de renovatie van de verlichtingsinstallaties.

Tijdens een volgende herstelronde zullen de plafonds van veertien tunnels worden gerenoveerd. Die werken zullen in 2022 van start gaan.

Dankzij het meerjarenplan werden al verschillende zware renovaties uitgevoerd, onder meer in de Hallepoorttunnel en de Annie Cordytunnel.

- l'inspection cyclique des parties visuellement accessibles du génie civil, du gros œuvre et du second œuvre, réalisée annuellement depuis 2018 ;

- l'inspection visuelle et fonctionnelle cyclique des équipements, dont l'exécution annuelle a repris en 2021 ;

- la maintenance courante du réseau incendie, des équipements et accessoires d'exploitation et de sécurité et du génie civil ;

- la rénovation complète des installations d'alimentation électrique haute tension et basse tension de l'ensemble des tunnels ;

- la rénovation complète des équipements de gestion technique centralisée, qui permettent à Mobiris d'activer et d'exploiter à distance les équipements de sécurité ;

- la rénovation complète des appareils d'éclairage, réalisée dans les tunnels d'une longueur égale ou supérieure à 300 mètres ;

- les réparations du génie civil relevant de l'entretien extraordinaire comme le démontage des panneaux latéraux du tunnel Stéphanie pour cause d'instabilité liée à leur vétusté.

Les prochaines opérations majeures de réparation concernent les plafonds de quatorze tunnels, dont le début des travaux est prévu en 2022 dans le cadre d'un marché transversal spécifique en cours d'attribution. Les calendriers d'exécution d'une partie des rénovations lourdes, qui permettent de réaliser les travaux de réparation et de rénovation et les travaux d'amélioration et d'augmentation du niveau de sécurité, ont déjà engrangé d'importantes réalisations, telles que les importants ouvrages Porte de Hal et Annie Cordy.

Le calendrier actuel connaît une augmentation de délai dans le cadre de marchés spécifiques incluant la coordination de ces travaux complexes. S'agissant de ces travaux, des modifications ont lieu pour les tunnels du complexe Loi-Belliard et Cinquantenaire.

La sécurité des tunnels concernés est néanmoins garantie grâce aux dispositifs suivants :

- le maintien d'un rythme soutenu d'inspection et de contrôle ;

- la mise en place de dispositifs de fermeture automatique et de détection des véhicules hors gabarit, réalisée par l'intermédiaire d'un marché spécifique ;

- la préparation de travaux de réparation des bétons des tunnels Louise et Stéphanie, complémentaires à ceux prévus dans les quatorze tunnels évoqués ci-dessous ;

¹¹¹³ *Het tijdschema heeft wat vertraging opgelopen voor meer complexe projecten, zoals de tunnelcomplexen Wet-Belliard en Jubelpark, maar de veiligheid wordt door meerdere maatregelen gegarandeerd. De renovatie van de Wettunnel en de Belliardtunnel is gepland voor 2024 en de studie van de Jubelparktunnel is eind november 2021 gestart.*

Een onafhankelijke deskundige voerde een strategische evaluatie van het meerjareninvesteringsplan uit. Zijn aanbevelingen werden geanalyseerd en verwerkt in het programma en het tijdschema. Al die elementen worden ook gebundeld in het jaarlijkse voortgangsverslag, dat binnenkort aan het parlement zal worden voorgelegd.

De belangrijkste buitengewone onderhoudswerken in 2022 hebben betrekking op de tunnels Rogier, Woluwe, Baljuw, Madou, Van Praet, Troon, Montgomery, Tervuren, Georges Henri, Reyers, Delta en NAVO.

- la préparation du renouvellement anticipé des installations de ventilation sanitaire et de désenfumage dans plusieurs tunnels concernés par les rénovations lourdes.

Le début de la rénovation lourde des tunnels Loi et Belliard est quant à lui prévu en 2024 et l'étude de celle du tunnel du Cinquantenaire a débuté fin novembre 2021.

Au sujet des points à adapter et des moyens alloués, une évaluation stratégique du PPI tunnels a été réalisée en toute impartialité par un expert indépendant. L'objectif de cette expertise était d'analyser le PPI établi en 2016 en assurant bien entendu le même niveau de sécurité liée à l'exploitation, et de lisser la charge pluriannuelle des dépenses nécessaires à leur exécution. Ces recommandations ont été analysées et les résultats de ces analyses intégrées dans le programme et dans le calendrier du PPI, dont les axes principaux sont mentionnés plus haut.

Tous ces éléments sont actuellement compilés au sein du rapport annuel de suivi, qui sera présenté sous peu au parlement.

Les principales interventions, relevant de l'entretien extraordinaire, prévues en 2022 concernent les tunnels suivants : Rogier, Woluwe, Bailli, Madou, Van Praet, Trône, Montgomery, Tervuren, Georges Henri, les petits tunnels Reyers côté Meiser, Delta et OTAN.

La définition du phasage et la mise en place des déviations et des mesures d'accompagnement sont réalisées en concertation avec les zones de police concernées, ainsi que la direction de coordination des chantiers de Bruxelles Mobilité. Elles sont soumises aux avis des commissions et sous-commissions de coordination. Le programme mentionné ci-avant est dès lors susceptible d'être modifié.

S'agissant du programme coordonné, une première avancée consiste à s'assurer que chaque acteur qui met en œuvre des projets d'aménagement sur l'espace public dispose d'une vue globale des projets programmés par l'ensemble des autres acteurs, et ce, sur plusieurs années.

Ainsi, différents plans pluriannuels d'investissement sont actuellement mis en commun : PPI transport public, PPI ponts et tunnels, PPI espaces publics de Bruxelles Mobilité, programmation des projets pris en charge dans le cadre des conventions Beliris, etc. L'ensemble de ces programmes permet d'alimenter les discussions budgétaires et les lettres d'orientation. Il est prévu évidemment de rendre ces programmes disponibles prochainement sur le portail Mobigis de Bruxelles Mobilité (cartographie des projets des différents partenaires) et d'en assurer une actualisation annuelle.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je me réjouis d'apprendre qu'il n'y a pas de perturbations majeures dans le plan pluriannuel de rénovation des tunnels. Un grand nombre de rénovations et réparations sont au programme de 2022. Je déposerai des questions écrites pour bien comprendre quels types de travaux sont envisagés et surtout quelles mesures

¹¹¹⁵ *De fasering van de werken en de organisatie van de omleidingen en begeleidende maatregelen gebeuren in overleg met de politiezones en Brussel Mobiliteit en zijn onderworpen aan de adviezen van de coördinatiecommissies en subcommissies. Het vermelde programma kan dus nog veranderen.*

Het is belangrijk dat iedereen die werken in de openbare ruimte uitvoert een totaalbeeld heeft van alle projecten die de komende jaren zijn geprogrammeerd. Daarom worden meerjarenplannen voor openbaar vervoer, bruggen en tunnels, openbare ruimten en de Belirisprojecten gebundeld. Al die programma's zullen binnenkort beschikbaar zijn op de portaalsite Mobigis en elk jaar worden bijgewerkt.

¹¹¹⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat er geen ernstige vertragingen zijn. Voor 2022 is een groot aantal renovaties en herstellingen gepland. Ik zal schriftelijke vragen stellen om meer informatie over die werken en de begeleidende maatregelen te krijgen.*

Er zouden ook lussen kunnen worden ontwikkeld, bijvoorbeeld tussen de Hallepoort en de Louizalaan, om de mobiliteit in Brussel te verbeteren.

Ik begrijp niet waarom de Blijde Inkomsttunnel werd gesloten en de Hallepoorttunnel werd versmald. De bouw van het metrostation Toots Thielemans verantwoordt een dergelijke maatregel niet langer. Ik verzoek u dus om die tunnel volledig te heropenen, ook al moet er af en toe een rijstrook worden afgesloten. Die situatie duurt nu al twee jaar.

1119 Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn inderdaad verschillende renovatieprojecten aan de gang, die moeten worden gecoördineerd. We doen onze uiterste best om de overlast te beperken, bijvoorbeeld door 's nachts te werken, zoals in de Rogier-, Montgomery- en Tervurentunnel.*

1119 Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Er is geen studie die de noodzaak van de sluiting van de Blijde Inkomsttunnel aantoont. Kunt u mij een rationele verklaring geven?*

De werken aan het metrostation Toots Thielemans waren in het begin zeer ingrijpend, wat de versmalling van de Hallepoorttunnel rechtvaardigde, maar dat is nu niet meer het geval.

- Het incident is gesloten.

1125 MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

d'accompagnement de ces travaux vous avez mises en place pour limiter l'incidence sur la mobilité bruxelloise.

Outre les tunnels à rénover, des boucles pourraient être aménagées pour améliorer la mobilité bruxelloise. Une boucle entre la Porte de Hal et l'avenue Louise et vice-versa pourrait constituer une amélioration pour la mobilité bruxelloise souterraine et en surface. La situation pourrait être améliorée à l'avenue Louise et à la place Stéphanie.

Je souhaite également évoquer les tunnels fermés ou rétrécis. Je ne comprends pas pourquoi le tunnel de la Joyeuse Entrée a été fermé. Il faut faire la file pour prendre sa place et emprunter la rue de la Loi. La raison invoquée est le test de la piste cyclable de la rue de la Loi. Les associations cyclistes rétorquent d'ailleurs que cette piste cyclable est installée du mauvais côté.

Enfin, vous avez rétréci le tunnel sous la Porte de Hal, en invoquant le chantier de la station de métro Toots Thielemans, avec des remontées de file éventuellement dans le tunnel. À nouveau, je vous demande d'aller de l'avant et de rouvrir entièrement ce tunnel, quitte à fermer occasionnellement une bande. Aujourd'hui, ce chantier n'est pas grand au point de rétrécir le tunnel. Cette situation perdure depuis deux ans.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Plusieurs chantiers de rénovation de différents types sont effectivement en cours, qui nécessitent une coordination.

Nous mettons tout en œuvre pour limiter les nuisances, par exemple en effectuant des travaux la nuit, comme sur les chantiers des tunnels Rogier, Montgomery et Tervueren. Ces travaux nocturnes permettent de rénover les installations et de mettre en place de nouvelles infrastructures. De telles interventions ayant toujours un effet sur le trafic, nous nous efforçons de trouver un équilibre entre leur impact, l'avancement des travaux et la garantie de la sécurité dans le cadre du PPI de la STIB.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Aucune étude n'atteste la nécessité de fermer le tunnel de la Joyeuse Entrée. Pourriez-vous me donner une explication rationnelle justifiant la fermeture de celui-ci ?

Le chantier de la station de métro Toots Thielemans a été très invasif à un moment donné, ce qui justifiait le rétrécissement du tunnel de la porte de Hal, mais ce n'est absolument plus le cas. Le chantier est circonscrit à la hauteur du pont de la SNCB et il n'y a donc plus de remontées de files. C'est pourquoi je vous demanderais de revoir la gestion de ce tunnel.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1125 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1125 **betreffende "de verdere optimalisering van Fix My Street".**

1127 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *We willen meer mensen op de fiets krijgen, maar de fietsinfrastructuur is dikwijls in zo'n slechte staat dat heel wat fietsers het slachtoffer worden van een ongeval, geregeld met zware lichamelijke gevolgen.*

De app Fix My Street is bedacht om onder meer daarbij te helpen. Fietsers kunnen zo beschadigde fietspaden en gevaarlijke plaatsen melden aan Brussel Mobiliteit. Ik ben blij dat daarmee uitvoering wordt gegeven aan mijn voorstel van resolutie van 2019. Daarin had ik ook gevraagd om een ideeënbus aan de app toe te voegen, zodat gebruikers positieve suggesties zouden kunnen doen.

Hoe heeft Fix My Street zich ontwikkeld sinds de start? Hoe kan de applicatie verbeterd worden? Komen er nieuwe categorieën in 2022? Hoe staat het met de toevoeging van twee extra rubrieken, met name 'Make Me Safe' en 'Mobility Box'?

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 poursuite de l'optimisation de Fix My Street".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Concernant l'optimisation de l'application Fix My Street, il y a moyen de faire beaucoup mieux. Durant la période 2015-2019 et dans la catégorie "cyclistes accidentés seuls", on recense 37 cyclistes gravement blessés et un cycliste décédé.

Conjointement à son développement, l'infrastructure cyclable doit être sécurisée. Si je réitère souvent ce souhait, c'est dans le souci non seulement de sauver des vies, mais aussi d'étendre la pratique du vélo. Le manque de sécurité est en effet l'un des facteurs principaux de la non-utilisation du vélo. Les défauts de revêtement, les trous et les bordures mal calibrées continuent de mettre beaucoup de cyclistes en danger, quotidiennement.

L'application Fix My Street fait appel à l'intelligence collective. Parmi ses dernières évolutions, on compte l'ajout d'une rubrique spécifique pour les pistes cyclables et l'extension des options de signalement pour les cyclistes. Ceci rejoint les demandes exprimées dans ma proposition de résolution déposée en 2019, où je demandais, via un volet "Make Me Safe", que les cyclistes puissent prolonger leur expérience de l'application "Ping If You Care" grâce aux signalements de pistes endommagées, de marquages défectueux et d'endroits de "presqu'accidents". Je me réjouis que Fix My Street intègre désormais en partie ces aspects.

Les précieux témoignages effectués via l'application signalent à Bruxelles Mobilité les besoins urgents et où il convient d'intervenir de manière prioritaire.

Dans ma proposition de résolution, je proposais également de favoriser encore l'esprit participatif en mettant en place un onglet "boîte à idées" ou "Mobility Box" permettant aux utilisateurs de proposer des solutions d'aménagements alternatives aux endroits identifiés comme dangereux. Dans mon souvenir, vous vous étiez montrée favorable à cette idée.

J'aimerais faire le point avec vous sur l'évolution des outils qui permettent d'opérer les réaménagements nécessaires et des moyens consacrés à la maintenance, la promotion et l'optimisation de cet outil extrêmement intéressant.

Comment évolue l'application Fix My Street depuis qu'elle a été étendue ?

Que faites-vous pour optimiser l'outil ? Quelles catégories supplémentaires sont-elles prévues pour l'année 2022 ?

Vous avez annoncé travailler à l'ajout d'un onglet "Make Me Safe" et d'une "Mobility Box" permettant de soumettre des

1129 *Tussen 2017 en 2020 verdubbelde het aantal meldingen op de app. Hoeveel meldingen waren er in 2021? Hoeveel van die problemen werden ook werkelijk aangepakt en hoelang duurt dat gemiddeld?*

Vorig jaar lag er 281.000 euro klaar om de app te onderhouden en te verbeteren. Hoe zit het dit jaar? Hoe wordt de applicatie gepromoot bij het publiek? Wat leverde de informatiecampagne van Brussel Mobiliteit op de sociale media op? Hoe evolueert het aantal downloads?

Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) heeft in 2019 en 2020 een burgerforum georganiseerd over de app. Wat wordt er gedaan met de ideeën die daar naar boven kwamen? Krijgt het forum een vervolg?

1131 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) en niet Brussel Mobiliteit beheert de applicatie Fix My Street. Minister Clerfayt bezorgde me bijgevolg ook elementen van antwoord.*

Met Fix My Street gaat het dankzij een nieuwe ondersteunende dienst en een aantal technische verbeteringen de goede kant op. Het aantal categorieën steeg in 2021 naar 230, waarvan 46 professionele. Dit jaar komen er nog 169 professionele categorieën bij.

Heel wat categorieën gaan precies over het veiliger en comfortabeler maken van de openbare weg.

Ook in 2022 zullen verbeteringen aan de app worden aangebracht, meer bepaald om de app in overeenstemming te brengen met de normen voor mobiele apps. Voorts wordt het geolokalisatiesysteem verbeterd, evenals de burgerparticipatie.

Het aantal meldingen stijgt ook jaarlijks, tot 75.000 in 2021. In datzelfde jaar werden 60.000 gemelde problemen opgelost.

solutions d'aménagements à des endroits spécifiques. Où en êtes-vous à ce sujet ?

Le nombre de signalements a plus que doublé entre 2017 et 2020. Comment évolue-t-il depuis ? Combien de problèmes ont-ils été répertoriés et résolus en 2021 par rapport à 2019 et 2020 ? Par combien de personnes différentes ces problèmes furent-ils signalés en 2021 ? Quel est le délai moyen d'intervention depuis qu'il ne faut plus passer par les communes pour signaler un problème sur une voirie régionale ?

En 2021, un budget de plus de 281.000 euros était prévu pour la maintenance et les améliorations de l'application. Qu'en est-il en 2022 ? Quel budget est-il également prévu en parallèle pour assurer la partie marketing de l'outil en 2022 ? De quelle façon allez-vous procéder ?

Bruxelles Mobilité a réalisé une campagne d'information ciblée sur les réseaux sociaux afin d'augmenter la visibilité de l'application. Quels en ont été les résultats ? Combien de personnes ont-elles été touchées ? Combien de fois l'application a-t-elle été téléchargée depuis 2019 et quelle est la progression des téléchargements entre 2020 et 2021 ?

Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) a organisé, en 2019 et en 2020, une réunion citoyenne d'utilisateurs de l'application pour recueillir les idées, attentes et besoins des Bruxellois. Le CIRB avait annoncé son souhait de réitérer l'expérience en 2021. Ce projet a-t-il pu être mené à bien ? Quelles étaient les idées communiquées en 2019 et en 2020 ? Il s'agissait, semble-t-il, d'opérations non récurrentes. Quand un portail permanent sera-t-il mis en place ? Quelle forme prendra-t-il ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le savez, c'est le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) qui gère l'outil Fix My Street, et non Bruxelles Mobilité. Certains éléments de réponse m'ont dès lors été transmis par mon collègue, le ministre Clerfayt.

L'évolution de Fix My Street reste très positive. Des améliorations au niveau du service d'appui permettant une meilleure gestion des signalements - tableau de bord, alertes à un tiers - et des développements techniques renforçant les connexions avec nos partenaires ont été apportées en 2021.

En outre, Fix My Street a étoffé significativement les catégories de signalements proposées. L'outil comptait 135 catégories, dont une professionnelle, en 2020 et 230 catégories, dont 46 professionnelles, au mois d'août 2021. D'ici la fin de cette année, 169 catégories, toutes professionnelles, seront encore ajoutées.

De nombreuses nouvelles catégories citoyennes ajoutées en 2021 visent à sécuriser l'espace public ou à soumettre des solutions d'aménagements. Citons des escaliers à sécuriser, des obstacles gênants, des dalles podotactiles endommagées, des avaloirs gênants, des dysfonctionnements de feux tricolores, etc.

¹¹³³ *Bijna 35.000 verschillende personen hebben in 2021 minstens één melding gedaan.*

Doordat men niet meer via de gemeenten een probleem hoeft te melden, kon de interventietijd aanzienlijk worden ingekort. Bedroeg die in 2014 nog gemiddeld 246 dagen, in 2021 waren dat er maar 21,4 meer.

Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) krijgt hiervoor in 2022 een budget van 281.000 euro. De app zal daarmee beter worden aangepast aan de wensen van de partners en de gebruikers en er komen twee promotiecampagnes, die ongeveer 10.000 euro zullen kosten. De app wordt ook gepromoot op sociale media.

De burgerfora konden in 2021 als gevolg van de pandemie niet plaatsvinden, maar in oktober was er wel een stand van Fix My Street op de Digitale Lente. De gebruikers dragen veel ideeën aan, waarbij het vooral gaat om het vereenvoudigen van het meldingssysteem en het verkrijgen van meer feedback. Daar zullen we zeker rekening mee houden.

¹¹³⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik breek nogmaals een lans voor het MR-voorstel 'Make Me Safe'. Met die knop zouden voetgangers en fietsers meteen gevaarlijke plaatsen in de openbare ruimte kunnen melden. Zo kunnen levens worden gered.*

Daarnaast pleit ik voor de 'Mobility Box', waar burgers hun ideeën inzake de verbetering van bepaalde plaatsen op de openbare weg kwijt kunnen.

Les évolutions prévues en 2022 portent notamment sur des développements techniques en vue de s'adapter aux nouvelles normes des applications mobiles, sur l'amélioration du système de géolocalisation et sur le développement de fonctionnalités pour renforcer la participation citoyenne.

Le nombre de signalements reçus et résolus par an a également augmenté. Ainsi environ 60.000 signalements étaient reçus en 2019, et près de 75.000 en 2021. S'agissant des signalements résolus, il y en avait un peu plus de 50.000 en 2019 et plus de 60.000 en 2021.

Au moins 34.637 personnes différentes ont créé un signalement ou plus en 2021.

Depuis la réorganisation du dispatching vers Bruxelles Mobilité en août 2020, il ne faut plus passer par les communes pour signaler un problème sur une voirie régionale et le délai d'intervention a été divisé par deux environ. En 2021, il était de 21,4 jours ; en 2020, de 43,6 jours ; et en 2014, de 246,2 jours ! C'est une forte diminution, très importante pour la crédibilité de l'outil.

Au niveau du CIRB, le budget de 2022 s'élève à 281.000 euros. Une équipe de marketing y a prévu un plan de communication et d'évolution de l'application sur la base des demandes des partenaires et des retours des citoyens. Cette année, le CIRB prévoit deux campagnes de promotion de Fix My Street, pour un montant estimé à 10.000 euros.

Fix My Street est également régulièrement promu en mode organique sur les comptes Facebook, Instagram et LinkedIn de Bruxelles Mobilité.

La situation sanitaire a imposé le report des clubs d'utilisateurs citoyens, qui étaient prévus pour 2021. Des discussions ont néanmoins eu lieu lors du Printemps numérique organisé du 15 au 17 octobre, où un stand avait été installé pour accueillir le public. Les retours étaient très positifs.

Les idées et demandes communiquées en 2019 et en 2021 étaient de permettre aux citoyens de visualiser la liste de leurs signalements, de simplifier le signalement et de disposer de plus de retours et de statistiques. Ces éléments ont été pris en considération dans les développements prévus en 2022, plus spécifiquement pour le volet de la participation citoyenne.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Merci pour tous ces éléments, que je relirai avec attention. Je voudrais vous faire part de deux propositions du MR. Premièrement, il s'agirait de pouvoir bénéficier dans l'espace public, pour les piétons et les cyclistes, d'un bouton "Make me safe" permettant de signaler des endroits de "presqu'accidents".

Nous parlons régulièrement des zones à concentration d'accidents. Ce système permettrait à Bruxelles Mobilité et aux autres opérateurs de la mobilité de visualiser, sans se baser sur les statistiques de la police, où sont les endroits les plus dangereux.

1137 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We onderzoeken alle voorstellen.*

- *Het incident is gesloten.*

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

1143 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1143 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1143 **betreffende "de beslissing van de gemeente Ukkel om een nieuw beroep in te stellen tegen de stad Brussel betreffende het Ter Kamerenbos".**

1145 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *In maart 2020 besloot de stad Brussel zonder overleg het Ter Kamerenbos te sluiten. De rechtbank oordeelde echter naar aanleiding van het beroep van Ukkel dat de stad Brussel het bos niet volledig mocht afsluiten.*

Ukkel, dat opmerkingen mocht formuleren bij het ontwerp van bestek voor de aanstelling van een studiebureau door de stad Brussel, wil meer telpunten in de wijken die getroffen worden door de sluiting van het Ter Kamerenbos. Bovendien protesteert de gemeente tegen de onderliggende gedachte van het bestek dat aangrenzende gemeenten zich maar moeten aanpassen aan het mobiliteitsbeleid van de stad Brussel, vooral omdat de gemeente Ukkel daardoor de inrichting mogelijk ingrijpend moet wijzigen.

De stad Brussel heeft uiteindelijk het adviesbureau Espaces-Mobilités aangesteld, maar ondertussen is het vertrouwen tussen Ukkel en de stad Brussel ver zoek. Daarom heeft de gemeente Ukkel deze keer de rechtbank ten gronde ingeschakeld. Daarmee wil ze dat de maatregelen in kort geding worden bevestigd en dat vastgesteld wordt dat het kortgedingvonnis de verkeersoverlast voor de gemeente niet tegenhoudt. Ten slotte vraag ze dat een gerechtelijk deskundige wordt aangesteld om de resultaten en aanbevelingen van het adviesbureau objectief te analyseren. De verkeersellende rondom het bos en de daarmee gepaard gaande

Nous aurions tous, grâce à ces signalements, la possibilité de sauver des vies.

Deuxièmement, avec la Mobility Box, les citoyens pourraient donner des idées de lieux qu'il faudrait mieux sécuriser ou fluidifier. Par exemple, rue des Colonies, les piétons peuvent traverser pendant un temps assez long, grâce aux feux de circulation, mais pas les cyclistes. Il existe aussi des passages piétons où les personnes traversent au feu rouge et se mettent en danger en raison de l'absence d'un décompte du temps. Les citoyens ne savent pas comment vous transmettre ces nombreuses idées qui pourraient vous aider à améliorer la sécurité de tous sur nos routes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous étudierons toutes les propositions qui sont faites pour faire évoluer le dossier.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "la décision de la commune d'Uccle d'introduire un nouveau recours face à la Ville de Bruxelles concernant le bois de la Cambre".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je ne vais pas vous exposer les rétroactes de ce dossier entre la décision, sans concertation, de la Ville de Bruxelles du 19 mars 2020 de fermer le bois de la Cambre et le jugement du 13 septembre 2021 de la cour d'appel siégeant en référé, qui a confirmé le premier jugement empêchant définitivement la Ville de Bruxelles de fermer totalement le bois.

Entre-temps, le processus de désignation d'un bureau d'études a été entamé par la Ville de Bruxelles. Un cahier des charges a été soumis à la commune d'Uccle dans le courant du mois de mars 2021 et plusieurs remarques techniques ont été formulées par la commune d'Uccle. Les deux principales remarques portaient sur :

- plus de points de comptages dans les quartiers touchés par la fermeture du bois (Fond-Roy, Saint-Job...);

- le contenu du cahier des charges qui implique, en substance, que c'est aux communes limitrophes de s'adapter, et principalement à Uccle, pour permettre à la Ville de Bruxelles de maintenir son projet de fermeture, même partielle, du bois. En d'autres termes, il revenait à la commune d'Uccle de supporter seule une politique menée par la Ville de Bruxelles et de procéder

vervuiling voor de buurtbewoners moeten in elk geval aangepakt worden.

Wat zijn de gevolgen van de sluiting? In welke mate is het verkeer nu verplaatst naar de gewestwegen?

Welke mogelijkheden overweegt Brussel Mobiliteit om de verkeerssituatie in de zone te verbeteren?

Welke rol spelen Brussel Mobiliteit en uw kabinet nu bij de beslissingen over het Ter Kamerenbos?

à des aménagements potentiellement lourds pour Uccle. C'est évidemment inenvisageable pour Uccle.

Après moult épisodes, le bureau Espaces-Mobilités a été désigné par la Ville de Bruxelles, mais le lien de confiance entre Uccle et la Ville de Bruxelles est rompu ! L'absence de garanties, la méthode suivie pour l'étude et l'interprétation de ses résultats, ainsi que le dernier rapport de police, obligent la commune d'Uccle à former un nouveau recours contre la Ville de Bruxelles, qui consistera en une action au fond.

Cette procédure a plusieurs objectifs :

- confirmer les mesures prises en référé ;
- constater que l'exécution actuelle du jugement par la Ville n'est clairement pas suffisante au regard des embouteillages et reports de trafic qui continuent. Il faut demander, le cas échéant, une ouverture plus large ;
- encadrer ce bureau d'études en désignant un expert judiciaire qui analyserait objectivement les résultats et recommandations dudit bureau.

Rappelons que le bois de la Cambre constitue une entrée dans la capitale, une artère de circulation entre Bruxelles et Uccle, mais aussi entre la périphérie et le centre-ville. La commune d'Uccle espère obtenir, à terme, la réouverture de l'ouest du bois à la circulation. Cela revient, en pratique, à prolonger l'avenue de Diane en parallèle à l'avenue de Waterloo, et ainsi désengorger celle-ci. La situation actuelle ne peut perdurer. Le trafic déborde sur les alentours du bois et on renvoie la pollution vers les habitants. C'est un non-sens environnemental.

Quels sont les impacts et reports de mobilité sur les voiries régionales à la suite de la fermeture actuelle ?

Quelles pistes sont-elles à l'étude au sein de Bruxelles Mobilité pour améliorer la mobilité dans la zone ?

Quelle est l'implication actuelle de Bruxelles Mobilité et de votre cabinet dans les décisions concernant le bois de la Cambre ?

¹¹⁴⁷
¹¹⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De stad Brussel heeft een overheidsopdracht uitgeschreven voor een mobiliteitsstudie met het oog op de aanleg van een verkeersluwe zone in en rond het Ter Kamerenbos. Die zal begin 2022 van start gaan.*

Ondertussen werden de gemiddelde reistijden op de omliggende gewestwegen tijdens de ochtendspits in oktober 2021 vergeleken met die van oktober 2019 en daaruit bleek dat die vergelijkbaar waren. De verschillen bedragen hooguit enkele minuten en soms is de reistijd zelfs korter. De doorstroming verloopt het moeilijkst op het kruispunt van de Waterloosesteenweg en de

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous l'indiquez, la Ville de Bruxelles a lancé un marché public de services ayant pour objet l'étude de mobilité pour la réalisation d'un périmètre apaisé dans et autour du bois de la Cambre. Le lancement de cette étude a dû être repoussé à début 2022. Elle évaluera les différents aspects et implications de ce schéma de circulation, tant au niveau du bois que dans sa zone périphérique. Une fois ces analyses effectuées, l'étude pourra déterminer quel serait le schéma de circulation idéal autour du bois.

Préalablement à cette étude, les constats suivants ont été observés sur les voiries régionales. Si on compare les temps de parcours moyens de TomTom en octobre 2021 par rapport à octobre 2019

Terhulpesteenweg. Dat ligt voornamelijk aan de manoeuvres van de schoolbussen die van en naar de Europese school rijden.

à l'heure de pointe la plus chargée, c'est-à-dire entre 8 et 9 heures :

- sur la chaussée de Waterloo, entre l'avenue de l'Orée (Rhode-Saint-Genèse) et la chaussée de La Hulpe, les temps de parcours moyens sont similaires ; si on découpe l'itinéraire en deux tronçons, le temps de parcours moyen est inférieur jusqu'à la drève de Saint-Hubert, mais supérieur entre la drève de Saint-Hubert et la chaussée de La Hulpe ;

- sur le tronçon de la chaussée de La Hulpe, situé entre la chaussée de Waterloo et l'avenue Franklin Roosevelt, les temps de parcours moyens dans les deux directions sont supérieurs d'une à trois minutes, avec des variations selon les jours et les semaines. En particulier, des problèmes de fluidité au carrefour entre la chaussée de Waterloo et la chaussée de La Hulpe ont été constatés. Ces problèmes sont en grande partie dus aux manoeuvres des autocars de transport scolaire à destination de l'École européenne et depuis celle-ci ;

- sur la chaussée de Waterloo, entre la chaussée de La Hulpe et l'avenue Churchill, les temps de parcours moyens sont inférieurs d'une minute. Le reste de la journée, ils sont supérieurs d'environ une minute. On peut noter qu'ils étaient plus élevés en octobre 2020 ;

- sur la drève de Lorraine, les temps de parcours moyens sont similaires, voire inférieurs d'une ou deux minutes, selon les semaines ;

- sur l'avenue Roosevelt en entrée de ville et sur l'avenue Lloyd George (carrefour Lloyd George-Roosevelt), les temps de parcours moyens sont plus élevés de quelques minutes. Cette augmentation est en partie compensée en aval par une diminution des temps de parcours sur l'avenue Louise.

Bruxelles Mobilité a réaménagé les carrefours autour du bois de la Cambre afin de fluidifier la circulation, à savoir :

- le carrefour chaussée de Waterloo/avenue Winston Churchill ;
- le carrefour chaussée de Waterloo/avenue De Fré ;
- le carrefour chaussée de La Hulpe/avenue Franklin Roosevelt ;
- le carrefour chaussée de Waterloo/drève Saint-Hubert ;
- le carrefour chaussée de La Hulpe/drève de Lorraine.

Le carrefour chaussée de Waterloo/chaussée de La Hulpe est toujours en cours d'étude.

Dans l'ensemble, ces aménagements concernent l'augmentation du nombre de bandes pour les usagers qui tournent, afin de maximiser les phases de feu et la fluidité.

¹¹⁵¹ *Brussel Mobiliteit heeft vijf kruispunten in de buurt van het Ter Kamerenbos heringericht om het verkeer er vlotter te doen verlopen en bestudeert ook nog de herinrichting van het kruispunt van de Waterloosesteenweg en de Terhulpesteenweg. Daarbij wordt er doorgaans voorzien in meer rijstroken voor het afslaand verkeer. Op het kruispunt van de Waterloosesteenweg en de Sint-Hubertusdreef werden de twee rechterrijstroken dan weer teruggebracht tot een.*

Brussel Mobiliteit blijft zich inzetten om de verkeerssituatie in de zone te verbeteren en zal zich daarbij laten leiden door de resultaten van de studie die de stad Brussel besteld heeft.

Voorts kan het doorgaand verkeer ook verminderd worden door in te grijpen op gemeentewegen. Ook een beter beheer van de verkeersstromen in de buurt van de scholen zou de situatie tijdens de spitsuren verbeteren.

Brussel Mobiliteit heeft tellingen uitgevoerd op verschillende gewestelijke kruispunten en stelt al zijn gegevens ter beschikking.

Het heeft de kruispunten op gewestwegen aangepast om het verkeer zo veel mogelijk naar daar te lokken.

Brussel Mobiliteit zal ook deelnemen aan de mobiliteitsstudie om de beste oplossing te vinden voor alle betrokken partijen rekening houdend met de beginselen van het Good Moveplan.

Concernant le carrefour chaussée de Waterloo/drève Saint-Hubert, une réduction des deux bandes droites à une seule au travers du carrefour a été réalisée.

Bruxelles Mobilité continuera à intervenir pour améliorer la situation dans la zone, en fonction des résultats et des recommandations de l'étude commandée par la Ville de Bruxelles.

Il est possible de réduire le trafic de transit en agissant au niveau communal sur les voiries locales. Travailler sur la gestion des flux à proximité des écoles que sont l'école européenne et Decroly permettrait probablement d'améliorer la situation aux heures de pointe.

Bruxelles Mobilité a effectué des comptages à différents carrefours régionaux et continue à fournir les données dont elle dispose (comptages, temps de parcours, observations sur le terrain, etc.). Elle a effectué des adaptations aux carrefours sur les voiries régionales (feux, aménagements) pour favoriser les itinéraires qui les traversent.

Bruxelles Mobilité participera également à l'étude de mobilité prévue afin de trouver la meilleure solution pour tous les acteurs concernés, en tenant compte des principes du plan Good Move.

¹¹⁵³ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Uw antwoord stelt mij niet tevreden.

Het verkeer in het zuiden van het gewest loopt vast en dat is schadelijk voor de levenskwaliteit van de Brusselaars die in de buurt van het Ter Kamerenbos wonen.

Alle betrokken overheden zouden toegang moeten hebben tot de simulaties en de gegevens van Musti. Alleen op basis van transparantie en objectieve gegevens kan er een oplossing komen waarin iedereen zich kan vinden.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Votre réponse ne me satisfait pas, vous vous en doutez.

La mobilité et la fluidité du trafic sont des enjeux des plus importants, notamment pour le sud de Bruxelles, qui se retrouve engorgé. Cela contribue malheureusement à une détérioration de la qualité de vie des riverains du bois de la Cambre. Les Ucclois subissent tous les jours ces embouteillages et la pollution qu'ils génèrent.

Tout doit être mis en œuvre pour trouver une solution qui satisfasse toutes les communes concernées. La transparence et l'objectivation des données de comptage sont nécessaires. Nous disposons du modèle de simulation Musti, un outil qui permet des modélisations et des projections des comptages, ainsi que l'objectivation des données qui concernent le trafic autour du bois de la Cambre. Toutes les autorités publiques devraient avoir accès à ces données pour envisager le futur. Nous sommes en ce moment tous en télétravail, mais le modèle de simulation Musti a déjà permis de réaliser, en 2018, à une époque où le bois était encore ouvert à la circulation, des projections sur plusieurs années de comptage. Pour trouver une solution satisfaisante pour tous à ces embouteillages dans le sud de Bruxelles, le partage de ces données est indispensable.

Nous reviendrons sur le sujet aux niveaux régional et communal.

¹¹⁵⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Ik heb alle gegevens gedeeld waarover ik beschik. Het gewest streeft ook naar transparantie en overlegt regelmatig met de gemeenten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai communiqué tous les éléments dont je dispose. La Région organise régulièrement des réunions avec les communes pour discuter des

We moeten inderdaad vermijden dat het verkeer zich naar de wijken verplaatst, maar ook het Ter Kamerenbos moet ontzien worden. Die groene ruimte is immers ook een meerwaarde voor de Brusselaars.

Ik blijf samen met de stad Brussel zoeken naar oplossingen.

- Het incident is gesloten.

conditions des études, ce qui témoigne d'une volonté d'ouverture et de transparence.

Mme Czekalski, il importe effectivement d'éviter le report de trafic dans les quartiers. Il est essentiel de trouver des solutions à ce niveau, tout en élaborant le meilleur plan de circulation possible dans le bois de la Cambre, parce que l'espace vert libéré est utilisé et constitue une plus-value pour les Bruxellois et les visiteurs de Bruxelles.

Je poursuis la collaboration avec la Ville de Bruxelles pour trouver des solutions aux problèmes constatés, tout en gardant l'objectif de Good Move en tête.

- L'incident est clos.

1159 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

1159 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1159 **betreffende "het belang van de helmdracht door fietsers in het Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan 2021-2030".**

1161 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Het Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan 2021-2030, met als streefdoel nul doden en zwaargewonden, loopt over een periode van tien jaar en bevat dertig actiepunten. Sommige daarvan zullen nog jaren tijd kosten, maar andere kunnen snel en met een minimum aan middelen worden ingevoerd en meteen resultaat opleveren. Ik denk met name aan maatregelen om de veiligheid van fietsers en steppers te verhogen. Hun aantal is de laatste jaren flink toegenomen, en al helemaal sinds de pandemie uitbrak.**

Uit cijfers van het Vias Institute voor de eerste helft van 2021 blijkt dat het aantal fietsongevallen in Brussel stijgt, ook het aantal ongevallen waarbij geen derden betrokken zijn. Wel zijn ook de ongevallen met steps in die fietsstatistieken opgenomen want daarvoor bestaan nog aparte cijfers.

DéFI wil dat fietsers in de stad beter beschermd worden. Dat geldt vooral voor wie de fiets gebruikt voor het werk, zoals fietskoeriers, die in moeilijke omstandigheden moeten werken.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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 place du port du casque pour les cyclistes dans le plan régional de sécurité routière 2021-2030".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 28 décembre 2021, vous avez communiqué dans le journal La Capitale sur le plan régional de sécurité routière 2021-2030 et rappelé la vision zéro mort et blessé grave poursuivie par notre gouvernement. Il est en effet temps de mettre un terme à ces accidents qui brisent des vies et endeuillent des familles.

Vous y annoncez que le plan régional, qui comprend 30 actions, s'étendra sur une période de dix ans. Il faudra sans doute du temps et des budgets pour améliorer les connaissances et sécuriser les infrastructures, réaliser des études, engager du personnel et changer les mentalités. Nous nous réjouissons de l'importance que vous y accordez, notamment pour les piétons, auxquels le groupe DéFI réserve également une attention toute particulière. Nous sommes tous des piétons. De même, nous insistons sur la nécessité de protéger les abords et les trajets vers les écoles.

Si certaines des 30 actions prévues dans le plan prendront du temps pour être appliquées, d'autres pourraient être décidées à plus court terme, avec parfois peu de budget, et produire rapidement leurs effets. Je pense particulièrement à la sécurité des cyclistes et des trottinetistes, toujours plus nombreux ces dernières années et dont la multiplication a été accélérée par la pandémie.

Je vous ai d'ailleurs interrogée le 5 octobre dernier sur les chiffres de la sécurité routière publiés par l'Institut Vias pour le premier semestre 2021. Ces chiffres montraient une hausse du nombre de cyclistes victimes d'un accident à Bruxelles. On y constate aussi une hausse du nombre d'accidents "sans opposant" : en clair, plus de cyclistes ont un accident

¹¹⁶³ *Fietsers aansporen een helm te dragen, of de helm zelfs verplichten voor bepaalde groepen, is een goedkope, efficiënte en logische maatregel die veel leed kan besparen. DéFI wil de fietshelm verplichten onder de veertien jaar en is ook geneigd hem te verplichten voor fietskoeriers. Die zijn immers de hele dag op de baan, door weer en wind, vaak gehaast en in stresserende omstandigheden.*

In het Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan komt de fietshelm maar één keer ter sprake: in actie 24 gaat het terloops over een "verkeerd gebruik van veiligheids gordels en veiligheidsuitrusting (autostoeltjes, gebruik van fiets- en motorhelmen enz.)". Verderop in het plan worden fietsers evenwel "kwetsbare weggebruikers" genoemd, "ze hebben immers geen externe bescherming. Net zoals voor de andere kwetsbare weggebruikers wordt deze kwetsbaarheid waargenomen in de statistieken. (...) Ook merken we sinds 2011 een langzame en gestage toename van het aantal dodelijke slachtoffers." Over de fietshelm wordt echter met geen woord gerept.

n'impliquant personne d'autre qu'eux-mêmes. Je précise que les chiffres des cyclistes incluent les trottinettistes, qui ne font pas encore l'objet de statistiques isolées.

Au sein du groupe DéFI, nous pensons qu'il est nécessaire de prendre des mesures protégeant celles et ceux qui, quotidiennement ou non et pour beaucoup de raisons différentes, ont fait le choix de se déplacer en ville à vélo. Il est indispensable de protéger celles et ceux dont le vélo est un outil de travail. Ainsi, les livreurs, qui travaillent dans des conditions difficiles, doivent être mieux protégés en cas d'accident.

La promotion active du port du casque par les cyclistes, voire son obligation pour certaines catégories d'usagers, constitue une mesure de protection peu coûteuse, efficace et logique qui peut, sans aucun doute, sauver des vies ou préserver de séquelles graves les victimes d'un accident.

Vous connaissez la position du groupe DéFI : nous plaidons en faveur du port du casque obligatoire pour les jeunes enfants de moins de quatorze ans et sommes favorables à son instauration pour les livreurs à vélo, comme l'a suggéré Mme Maison dans les discussions budgétaires. Il s'agit là de préserver les catégories d'usagers les plus vulnérables, soit parce qu'ils sont jeunes et davantage susceptibles d'être blessés à la tête, soit parce qu'ils circulent beaucoup, par tout temps et à toute heure, qu'ils sont tenus par des délais de livraison et qu'ils se trouvent souvent dans des situations précaires.

Dans la partie Safe Behaviour du plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 que nous avons reçu à la fin de la semaine passée, l'action 24 intitulée "Sensibiliser sur les risques associés aux grands killers de la route" est la suivante : "La Commission européenne rappelle qu'il est nécessaire de lutter particulièrement contre certains phénomènes d'insécurité routière comme les vitesses excessives et inadaptées, l'utilisation incorrecte de la ceinture de sécurité et des équipements de sécurité (sièges auto, utilisation des casques vélo, moto), la distraction ou encore les assuétudes."

C'est le seul endroit où le port du casque par les cyclistes est abordé. Cela nous semble insignifiant au regard des ambitions du plan d'actions 2021-2030, mais aussi au regard des mesures prises ailleurs en Europe. Pour rappel, le port du casque est obligatoire pour tous les cyclistes en Slovaquie et en Espagne ; en Autriche, en Croatie, en France, en Estonie, en Lettonie, à Malte, en Slovénie et en Suède, il l'est pour les enfants, l'âge variant selon les pays entre dix ans à Malte et dix-huit ans en Lituanie et en République tchèque. Pourquoi n'est-ce pas le cas en Belgique, plus particulièrement à Bruxelles ?

L'action 24 est donc le seul endroit où le casque est mentionné, de manière fort succincte, alors qu'ailleurs, le plan dresse les constats suivants : "Les accidents de cyclistes seuls avec blessures corporelles représentaient 15 % du nombre d'accidents en 2019, contre presque 20 % en 2021. Toutefois, cette augmentation relative ne doit pas faire perdre de vue que plus de

¹¹⁶⁵ *Hebt u de definitieve cijfers voor 2021 van het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers?*

Zijn er studies over ongevallen met fietskoeriers in Brussel?

Welke plaats krijgt de fietshelm in het Verkeersveiligheidsplan 2021-2030? In dertien Europese landen is de helm al verplicht. Waarom volgen we hun voorbeeld niet?

(Mevrouw Isabelle Pauthier, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

¹¹⁶⁹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de heer Loewenstein over de helmdracht en de bewustmaking en eventuele verplichting op dat gebied. Dit debat leeft al langer bij zowel fietsersbewegingen als fietsdeskundigen. Nog belangrijker is dat er al heel wat wetenschappelijk onderzoek werd verricht over de mogelijke gevolgen van al dan niet verplichte helmdracht voor de veiligheid van fietsers. Opvallend genoeg staat de conclusie niet vast.

Er zijn een aantal redenen waarom de European Cyclists' Federation zich al jaren verzet tegen een verplichte helmdracht. Onderzoek in het Verenigd Koninkrijk heeft bijvoorbeeld aangetoond dat automobilisten fietsers die een helm dragen veel dichter benaderen als gevolg van een zogenaamde risicohomeostasis. Dat is een moeilijk woord om aan te geven dat een automobilist ervan uitgaat dat een fietser goed beschermd wordt door zijn helm, en hij zich bijgevolg gevaarlijker gaat gedragen ten aanzien van die fietser.

¹¹⁷¹ Een tweede diepgaand onderzoek uit Nederland, dat werd gepubliceerd op de website fietsberaad.be, gaat heel diep in op de gevolgen van een verplichte fietshelmdracht. Zo'n maatregel zou leiden tot minder fietsgebruik, minder investeringen in fietsinfrastructuur en minder veiligheidsmaatregelen zoals snelheidsbeperkingen in de zone 30. Uiteindelijk leidt het

80 % des accidents cyclistes avec dégâts corporels impliquait un autre usager de la route."

Autre référence : "Tout comme le sont les piétons, les usagers de trottinettes et les cyclistes, les utilisateurs de deux-roues motorisés sont des usagers dits vulnérables au sens de la sécurité routière. (...) Ils ne possèdent en effet pas de protection extérieure. Cette vulnérabilité, comme pour les autres usagers vulnérables, s'observe dans les statistiques. (...) On observe également depuis 2011, même si on reste face à de petits chiffres, une augmentation lente et continue du nombre de décès." Malgré cela, lorsqu'il s'agit d'aborder les actions à entreprendre face à ces constats, pas un mot n'est dit sur le port du casque.

Pouvez-vous nous présenter les chiffres définitifs pour l'année 2021 du nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes en Région bruxelloise ?

Des études existent-elles sur les accidents des livreurs à vélo en Région bruxelloise ?

Qu'en est-il de la promotion du port de casque et de mesures de protection pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes ?

Quelle place le port du casque pour les cyclistes occupe-t-il dans ce plan 2021-2030 ? Pourquoi ne pas suivre les treize pays européens qui ont rendu le port du casque obligatoire pour certaines catégories de cyclistes ?

(Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je me joins aux remarques de M. Loewenstein sur le port du casque. Son obligation est en débat depuis longtemps et les études scientifiques sur l'utilité d'une telle obligation ne sont pas concluantes.*

La Fédération européenne des cyclistes s'oppose au port obligatoire du casque pour différentes raisons. D'après des recherches menées au Royaume-Uni, les automobilistes adoptent un comportement plus dangereux envers les cyclistes portant un casque, les supposant mieux protégés. Une étude réalisée aux Pays-Bas révèle que l'obligation du port du casque induirait une situation plus dangereuse pour les cyclistes, car elle provoquerait une diminution de l'utilisation du vélo et à sa suite, une réduction des investissements dans les infrastructures cyclables ainsi que dans les mesures de sécurité.

En conséquence, Groen n'est pas favorable au port obligatoire du casque. Nous encourageons par contre la sensibilisation des cyclistes à son port.

verplicht maken van fietshelmen dus tot een minder veilige situatie voor fietsers.

Ik gaf deze voorbeelden om aan te tonen dat er heel wat kritiek is op de verplichte fietshelmdracht. Om die reden is Groen er dan ook geen voorstander van. Wel staan we achter bewustmaking, maar het dragen van een fietshelm moet een vrije keuze blijven.

Kunt u bevestigen dat het nieuwe actieplan voor verkeersveiligheid voorziet in bewustmaking voor fietsers met betrekking tot het dragen van een helm en een betere zichtbaarheid in het verkeer?

¹¹⁷³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Uiteraard wil ook de MR veiligere wegen, zeker voor de steeds grotere groepen zachte weggebruikers. Let wel, zelfs fietsersverenigingen als Gracq en Pro Velo willen de fietshelm niet verplichten, maar ze raden hem wel ten stelligste aan voor kinderen, ouderen en sporters. Er moet meer ingezet worden op bewustmaking en gedragsverandering. Collectieve en individuele verantwoordelijkheid gaan immers hand in hand en leiden samen tot een grotere verkeersveiligheid, met als streefdoel nul verkeersdoden en nul zwaargewonden in Brussel.*

Hoe pakt u het niet-gebruik of verkeerd gebruik van de fietshelm aan? Hoe doen uw collega-ministers van Mobiliteit in de andere gewesten en de federale regering dat?

Hoeveel procent van de Brusselse fietsers draagt een helm? In 2020 was dat iets meer dan 50%. Kunt u ze uitsplitsen per leeftijdscategorie?

Hoe wilt u de helmdracht aanmoedigen in 2022? Wordt de fietshelm onder de aandacht gebracht in het kader van de fietsbrevetten op school?

Kan er geen gewestelijke premie komen voor de aankoop van goed beschermingsmateriaal, naar analogie met die voor de fietsslotsen?

Een spoedarts wees op de forse toename van het aantal ongevallen met hoofdletsel sinds de komst van de elektrische step. Zit u met de aanbieders van deelsteps samen om uit te zoeken hoe steppers kunnen worden aangemoedigd om een helm te dragen?

Cette sensibilisation et l'amélioration de la visibilité des cyclistes figurent-elles dans le nouveau plan d'actions régional pour la sécurité routière ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est bien entendu important de revenir sur cette thématique. Mon collègue David Weytsman, qui ne peut être présent aujourd'hui, suivra de près les réponses apportées et ne manquera pas d'y donner suite, ce sujet lui tenant particulièrement à cœur.

L'objectif de zéro mort et zéro blessé grave sous-tend le nouveau plan de sécurité routière 2021-2030. Le groupe MR souscrit évidemment à la volonté de rendre nos routes plus sûres, notamment pour les usagers faibles, qui sont toujours plus nombreux en raison du développement de la marche, du vélo et des autres formes de micromobilité.

Précisons que le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens et Pro Velo ne militent pas pour une obligation du port du casque. Ils recommandent cependant fortement son utilisation pour plusieurs catégories d'usagers, notamment les enfants, les personnes âgées et les cyclistes sportifs.

En dehors du débat sur l'obligation, on comprend dès lors qu'il faut, à tout le moins, parler de sensibilisation. À ce sujet, le nouveau plan de sécurité routière reconnaît précisément qu'agir sur le comportement est primordial, car, face à une infrastructure défectueuse, un choix de comportement judicieux et prudent peut favoriser une meilleure sécurité routière. Le plan rappelle d'ailleurs qu'un équilibre entre les deux aspects - responsabilité collective et action individuelle - participe pleinement à l'objectif de zéro mort et zéro blessé grave poursuivi à Bruxelles.

La Commission européenne rappelle qu'il est nécessaire de lutter particulièrement contre certains phénomènes d'insécurité routière, comme l'utilisation incorrecte de la ceinture de sécurité, des équipements de sécurité, du siège auto et des casques pour cycliste ou motocyclistes. Que mettez-vous en place pour accentuer la lutte contre la non-utilisation ou la mauvaise utilisation des casques par les cyclistes ?

Quelle est la position adoptée à ce sujet par vos homologues chargés de la mobilité aux niveaux régional et fédéral ?

Quelle est désormais la part de cyclistes casqués à Bruxelles ? Elle était d'un peu plus de 50 % en 2020. Êtes-vous en mesure de distinguer les classes d'âge ?

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Hoewel fietshelmen niet in alle situaties bescherming bieden, bijvoorbeeld in geval van een zijdelingse aanrijding, kunnen ze in vele gevallen natuurlijk wel de schadelijke gevolgen van ongevallen beperken. Voor de Open Vld-fractie is het echter vooral van belang dat er wordt ingezet op actieve veiligheid. Dat betekent dat de regering volgens ons moet investeren in de veiligheid en de kwaliteit van de infrastructuur.

Daarnaast moet er ook ingezet worden op educatieve projecten. Het project 'helm op fluo top' van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde is een mooi voorbeeld. Op dat vlak sluit ik me aan bij de vragen van collega Verstraete over bewustmaking.

Mocht er een verplichting komen, dan moet er uiteraard ook voorzien worden in handhaving. Op het vlak van verkeersveiligheid zijn er echter al heel wat prioriteiten, met name de controle op snelheid en het gebruik van alcohol en drugs achter het stuur. Is een verplichting van de fietshelm wel haalbaar in dat opzicht?

Uit eerdere onderzoeken blijkt overigens dat autobestuurders een vals gevoel van veiligheid ten opzichte van een fietser ervaren als ze zien dat die een helm draagt. Ze scheren er dan vaker rakelings langs, reden te meer om voornamelijk in te zetten op actieve veiligheid.

¹¹⁷⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op de website van het Vias Institute vindt u alle cijfergegevens voor de eerste drie kwartalen van 2021.*

¹¹⁷⁹ (verder in het Nederlands)

Het zijn interessante cijfers, dus ik raad u zeker aan om ze te raadplegen.

¹¹⁸¹ (verder in het Frans)

Quelle politique de promotion spécifique est-elle prévue pour l'année 2022 autour de ce sujet ? Quels sont les acteurs impliqués et pour quel budget ?

De quelle manière la sensibilisation sur le port du casque est-elle mise en avant dans le cadre des brevets cyclistes dans les écoles ?

Pourquoi ne pas prévoir, comme pour les cadenas qui sont souvent inadaptés, une politique proactive à l'échelon régional de prime à l'achat pour du matériel de protection adéquat ?

Un urgentiste constatait récemment, depuis l'arrivée des trottinettes électriques, une explosion des accidents avec traumatisme crânien. Quelle réflexion menez-vous avec les opérateurs de trottinettes partagées pour les inciter à promouvoir le port du casque auprès de leurs usagers ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Les casques de vélo permettent de limiter les conséquences de nombreux accidents, mais c'est la sécurité active qui prime ! Le gouvernement doit donc surtout investir dans la sécurité et la qualité des infrastructures.*

Il faut également investir dans des projets éducatifs, à l'instar de ce qu'a réalisé la Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Je me joins aux questions de M. Verstraete sur la sensibilisation.

Introduire une obligation demande de veiller à son application. Est-il raisonnable d'ajouter du port du casque aux nombreux contrôles prioritaires dans le domaine de la sécurité routière ?

La tendance des automobilistes à sous-estimer les risques pour les cyclistes portant un casque confirme la nécessité de se concentrer sur la sécurité active.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les chiffres définitifs pour l'année 2021 d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes en Région bruxelloise ne seront disponibles qu'en juin de l'année n+1. Des chiffres partiels pour les trois premiers trimestres de 2021 sont disponibles sur le site web de l'Institut Vias, sous le titre "Baromètre de la sécurité routière".

(poursuivant en néerlandais)

Je vous conseille de consulter ces chiffres.

(poursuivant en français)

Er zijn geen aparte gegevens beschikbaar over ongevallen met fietskoeriers.

Ik heb al verschillende vragen over helmdracht beantwoord. Die blijven actueel.

Fietsers en steppers wordt aangeraden een helm te dragen. Brussel Mobiliteit en zijn partners blijven daarrond bewustmakingsacties voeren.

1183 *(verder in het Nederlands)*

We zijn het uiteraard eens over het belang van bewustmaking, daar moet gewoon werk van worden gemaakt. We willen fietsers absoluut stimuleren om een helm te dragen. Er lopen meerdere programma's op dat gebied. Naar aanleiding van de fietsbrevetten die kinderen op school krijgen, wordt er bijvoorbeeld systematisch aandacht besteed aan het dragen van een helm. Brussel Mobiliteit voert ook meerdere campagnes. Als het mogelijk is om ervaringen uit te wisselen met andere gewesten, doen we dat uiteraard.

1185 *(verder in het Frans)*

Het actieplan 2021-2030 werd opgesteld in samenspraak met professionals en met het middenveld. Op 8 maart stellen we het voor.

Er is ook een federaal plan. Verkeersveiligheid en helmdracht zijn nu eenmaal ook federale bevoegdheden.

1187 *(verder in het Nederlands)*

U had het over dertien landen waar bepaalde categorieën van fietsers verplicht een helm moeten dragen. Uit een analyse van de ongevallen met fietsers die in 2017 werd uitgevoerd door Vias Institute in opdracht van Brussel Mobiliteit, blijkt echter dat zulke ongevallen hoofdzakelijk liggen aan een gebrekkig ontwerp van de weginfrastructuur, onaangepast gedrag zoals het negeren van de verkeersregels, te snel of onder invloed van drugs rijden enzovoort. Helmen en fluoehesjes zijn natuurlijk belangrijk, maar kunnen niet alle fietsongevallen voorkomen.

1189 *(verder in het Frans)*

De landen waar een helm verplicht is, voeren over het algemeen een weinig proactief fietsbeleid. Wij spiegelen ons liever aan

Aucune étude n'existe à ce jour sur les accidents de livreurs à vélo en Région bruxelloise. Nous disposons d'un rapport sur les accidents des cyclistes, mais les formulaires et procès-verbaux d'accidents ne permettent pas de savoir si l'accident a eu lieu dans un cadre professionnel.

J'ai déjà répondu au sujet du port du casque à plusieurs reprises, notamment à la question écrite n° 1.040 de M. Weytsman et à une question orale de M. Dönmez le 17 mars 2020. Ces éléments restent d'actualité.

Le port du casque est recommandé à vélo et en trottinette. Cette sensibilisation a lieu en continu dans les différentes actions de Bruxelles Mobilité et de ses partenaires en la matière.

(poursuivant en néerlandais)

La sensibilisation est essentielle, nous voulons absolument encourager les cyclistes à porter un casque. Plusieurs programmes et campagnes ont été mis en œuvre en ce sens par Bruxelles Mobilité.

(poursuivant en français)

Le plan d'action 2021-2030 a été établi tant avec les acteurs professionnels que les représentants de la société civile et est approuvé par le gouvernement bruxellois. Ce plan s'est focalisé sur les mesures les plus prometteuses pour atteindre au plus vite l'objectif de zéro blessé grave à l'horizon 2030. Nous le présenterons le 8 mars et tous les débats concernant ce plan pourront donc se tenir à cette date.

Il existe également un plan fédéral, car un ministre fédéral est chargé de la sécurité routière et le port du casque constitue une compétence fédérale, ce qui complique d'ailleurs la gestion de la sécurité routière.

(poursuivant en néerlandais)

Le casque et le gilet fluorescent ne suffisent pas. Il ressort d'une analyse des accidents impliquant des cyclistes réalisée par l'institut Vias que ces accidents sont principalement dus à une conception inadéquate des infrastructures routières ou à des comportements inappropriés.

(poursuivant en français)

Les pays qui imposent le casque sont généralement peu proactifs en matière de politique cyclable. Ceux qui au contraire nous

Nederland, Denemarken of Duitsland, waar een fietshelm niet verplicht is.

Brussel Mobiliteit werkt aan meer bewustmaking. Zo'n 60% van de Brusselse fietsers draagt vrijwillig een helm. Dat cijfer is ongeveer even hoog als in landen met helmplicht.

¹¹⁹¹ *(verder in het Nederlands)*

Dat sluit aan bij de vraag van mevrouw Dejonghe. Als fietsers verplicht worden om een helm te dragen, moet die regel inderdaad worden gehandhaafd. Vaak is die handhaving echter geen prioriteit voor de politie. Als je zoveel mogelijk fietsers wilt stimuleren om een helm te dragen, moet je een afweging maken tussen bewustmaking en verplichting. Welnu, Brussel blijkt gelijkaardige percentages te halen als landen waar een helm verplicht is. Dat sterkt mij in de overtuiging dat bewustmaking voorop moet blijven staan.

¹¹⁹³ *(verder in het Frans)*

Fietsberaad Vlaanderen kant zich tegen een verplichting, maar raadt een helm ten zeerste aan voor kinderen en ouderen. Wij kunnen ons daarin vinden.

¹¹⁹⁵ *(verder in het Nederlands)*

Voor korte verplaatsingen in de stad is het niet eenvoudig om het dragen van een helm af te dwingen en het zijn net die verplaatsingen waarop de Vlaamse en lokale overheden mikken voor een toename van het fietsgebruik.

¹¹⁹⁷ *(verder in het Frans)*

De modal shift die in Good Move naar voren wordt geschoven, focust vooral op korte, 'nuttige' verplaatsingen. Een fietshelm verplichten zou een rem kunnen zetten op die ritten.

De European Cyclists' Federation, waar ook de Gracq en de Fietsersbond deel van uitmaken, is voor bewustmaking, maar tegen een verplichting.

montrent la voie en la matière, comme les Pays-Bas, le Danemark ou encore l'Allemagne, n'imposent pas le port du casque aux cyclistes.

Bruxelles Mobilité, quant à elle, y sensibilise la population. Les chiffres de l'Observatoire de la mobilité nous montrent que près de 60 % des cyclistes bruxellois portent un casque sans contrainte. Ce taux s'approche de celui des pays où le port du casque est obligatoire.

(poursuivant en néerlandais)

Il renforce ma conviction que la sensibilisation est primordiale. De plus, l'obligation du port du casque demanderait de la contrôler, et il est peu probable que ce soit une priorité pour la police.

(poursuivant en français)

Quant au port du casque, nous nous rangeons à l'argumentaire du centre Fietsberaad Vlaanderen. Ce dernier s'oppose à l'obligation de le porter, mais plaide pour que les enfants et les personnes âgées soient incités à le faire. En milieu urbain, l'obligation du port du casque pourrait freiner l'utilisation du vélo pour les déplacements courts et séquentiels.

(poursuivant en néerlandais)

C'est pourtant sur ces déplacements que les autorités locales et flamandes misent pour faire augmenter l'usage du vélo.

(poursuivant en français)

Le transfert modal visé par le plan Good Move cible essentiellement les déplacements utilitaires pour les courtes distances, et non les activités sportives. Or l'obligation du port du casque, même uniquement pour les jeunes, risque précisément de décourager ces déplacements courts : encombrement, perte de temps, risque de vol du casque, etc.

La position de la Fédération européenne des cyclistes - dont les membres belges sont le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens et le Fietsersbond - est encore plus claire, si l'on consulte son site : elle prône la poursuite de la sensibilisation, mais s'oppose à l'obligation. C'est aussi la position que nous avons adoptée en Région bruxelloise. Toutefois, comme je l'ai dit, il s'agit également d'une compétence fédérale.

1199 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het zou nuttig zijn om met het Vias Institute te bekijken hoe we het aantal ongevallen met fietskoeriers duidelijk in kaart kunnen brengen.*

U zegt dat Brussel Mobiliteit aanraadt een helm te dragen. Toch is er in het hele Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan 2021-2030 nergens sprake van meer bewustmaking, laat staan van een verplichting voor bepaalde groepen, zoals DéFI zo graag zou zien.

U waagt zich er niet aan, volgens mij omdat u bang bent dat er fietsers zullen afhaken, terwijl u koste wat het kost meer fietsers in de stad wilt. Voor kwetsbare groepen vind ik dat een heel kwalijke zaak, want voor hen is een fietshelm een absolute must.

Ik verwacht niet dat de helmplicht nog deze regeerperiode wordt ingevoerd, maar kan het verkeersveiligheidsplan niet aangepast worden, zodat de fietshelm op zijn minst aangeraden wordt?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- S'agissant des chiffres, il serait utile de prendre contact avec l'Institut Vias afin de voir comment objectiver la question des accidents dans la catégorie particulière des livreurs à vélo. Je m'informerai pour le reste sur le site de Vias.

Je rejoins M. Verstraete sur ce point : la sensibilisation est primordiale. Vous dites, Mme la ministre, que le port du casque est recommandé par Bruxelles Mobilité. Toutefois, au-delà du fait de le rendre obligatoire pour certaines catégories - comme le souhaite le groupe DéFI -, la sensibilisation au port du casque elle-même n'est nullement abordée dans le plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 (PASR) - valable pour dix ans - qui a été diffusé la semaine passée et sera présenté le 8 mars.

Votre mot d'ordre depuis le début de la législature - et je vous rejoins - est de sauver des vies. Or, des vies sont sauvées en évitant des morts, mais aussi des blessés graves avec des séquelles à vie.

À mon sens, il y a des réticences à traiter cette obligation, par crainte que certains ne renoncent à enfourcher leur vélo et que le nombre de cyclistes à Bruxelles ne diminue, alors que votre souhait est de l'augmenter par tous les moyens. Cela m'inquiète au plus haut point par rapport aux catégories vulnérables, pour lesquelles le casque constitue un élément de protection bien nécessaire.

Je déplore le fait que le PASR, qui table sur une période de dix ans, n'apporte aucune réponse à cet enjeu et ne fasse aucune proposition réelle relative au port du casque, hormis le passage cité dans ma question indiquant qu'il est "nécessaire de lutter particulièrement contre (...) l'utilisation incorrecte de la ceinture de sécurité et des équipements de sécurité (sièges auto, utilisation des casques vélos, motos)".

Au-delà de son caractère obligatoire, pour lequel je n'espère pas obtenir gain de cause au cours de cette législature, le port du casque est un élément important dont le PASR ne peut pas faire l'économie.

N'est-il pas envisageable d'amender le PASR et d'y ajouter une action plus étayée, un chapitre qui aborderait à tout le moins la sensibilisation au port du casque et sa recommandation ?

1201 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- In tegenstelling tot de heer Loewenstein heb ik duidelijk begrepen dat u voluit wilt inzetten op bewustmaking, onder meer met betrekking tot de helmdracht. Het Brussels Gewest zal die bewustmakingsacties blijven voeren in samenwerking met de fietsersverenigingen. Het verrast mij niet dat er in een strategisch plan niet in detail wordt verwezen naar alle acties.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Il est clair que vous voulez vous concentrer sur la sensibilisation, notamment au port du casque, et que vous continuerez à collaborer avec les associations cyclistes dans ce cadre. Ces actions n'ont pas à être pas détaillées dans un plan stratégique.*

1203 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Zowel helmdracht op zich als bewustmaking zijn belangrijk.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le port du casque est un point important. La sensibilisation aussi.

¹²⁰⁵ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik heb bevestigd dat ik achter bewustmaking sta. De minister heeft gezegd dat ze daar werk van zal maken. Laten we daarvoor samenwerken met de fietsverenigingen. Voor mij hoeft die samenwerking niet gedetailleerd uitgewerkt te worden in een strategisch plan.

Ik ga akkoord met de minister. Laten we vooral de voorbeelden volgen van de landen die succesvol zijn en niet van landen zoals Frankrijk, die fietsers aan hun lot overlaten langs gevaarlijke wegen en bijna als een schaamlapje een helm verplichten. Dat is geen goede manier van werken. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat fietshelmplicht niet efficiënt is en de verkeersveiligheid niet verbetert. Ik zie dan ook niet in waarom we die verplichting zouden opleggen aan bepaalde categorieën.

¹²⁰⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De helmplicht staat niet in het plan: wij zijn daar niet voor te vinden en de partners die hebben meegewerkt aan de opstelling van het plan, evenmin. Dat zijn gemeenten, verenigingen, politiezones, het parket en iedereen die van ver of nabij betrokken is bij verkeersveiligheid.*

We zetten onze bewustmakingsacties voort, zeker ook in het kader van de schoolvervoersplannen. Scholen kunnen overigens via hun nieuwe aankoopcentrale fietshelmen bestellen, zodat er op dat vlak alvast geen obstakels zijn. Particulieren kunnen dan weer een deel van de fietspremie van Brussel'Air gebruiken om een fietshelm en ander materiaal aan te kopen.

Op dit moment is het Brussels Gewest geen voorstander van het verplichten van de fietshelm, ook al zal uiteindelijk de federale regering hierover beslissen.

¹²⁰⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Ik zou het jammer vinden als van mijn voorstel alleen de verplichting zou worden onthouden. Ik bekijk de zaak veel ruimer, met zowel bewustmaking als verplichting.*

U zegt zelf dat bewustmaking belangrijk is, maar daarvan vind ik op papier niets terug. Voor een tienjarig plan had u die prioriteit beter zwart op wit gezet.

- Het incident is gesloten.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Comme la ministre, je suis en faveur de la sensibilisation. Évitions de suivre l'exemple de pays comme la France qui abandonnent les cyclistes à leur sort sur des routes dangereuses et les obligent à porter le casque, alors qu'il est prouvé que cette obligation est inefficace et n'améliore pas la sécurité routière.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je rappelle que le plan sera abordé en détail le 8 mars prochain. Aucune obligation du port du casque n'est incluse, parce que ce n'est pas notre position et que ce n'est pas non plus envisagé par l'ensemble des partenaires qui ont coconstruit ce plan.

Ce plan a été approuvé par le gouvernement, mais a été élaboré en collaboration avec les communes et les différents partenaires, à savoir la société civile, les zones de police, le parquet et tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, sont des acteurs de la sécurité routière. Le plan est le résultat de ce partenariat et les priorités qui y sont inscrites sont celles qui ont été mises en avant par l'ensemble de ces partenaires.

Il convient également de rappeler que le taux d'utilisation du port du casque à Bruxelles est environ le même que celui des pays où il est obligatoire.

Nous poursuivrons la sensibilisation au port du casque, notamment à travers les plans de déplacements scolaires. Par ailleurs, la centrale d'achats pour les écoles, qui remplace l'ancien système de subside administrativement très lourd, offre l'option d'achat de casques. De cette manière, nous veillons à ce que l'accessibilité des casques ne constitue pas un obstacle.

Au niveau de la prime Bruxell'air, une partie de la prime vélo peut être utilisée pour l'achat de matériel, dont un casque.

Pour l'instant, l'obligation du port du casque en Région de Bruxelles-Capitale, même si elle dépend d'une décision fédérale, n'est pas notre position.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Chacun a ses références scientifiques sur le port du casque. Quoi qu'il en soit, j'aimerais que mon propos ne soit pas réduit à son obligation. J'aborde cette question de manière globale, dans le cadre du plan, tant au niveau de la sensibilisation que de l'obligation.

Vous parlez vous-même de l'importance de la sensibilisation. Or, je ne vois rien à ce sujet dans le plan. Vous affirmez que Bruxelles Mobilité travaille en ce sens sur le terrain. Je me réjouis que ce soit le cas, mais inscrire cette priorité noir sur blanc dans un plan valable dix ans serait mieux. Je regrette donc que la

2105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEEL**

2105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobilité, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2105 **betreffende "de maatregelen naar aanleiding van de oproep van de topman van de MIVB over de explosie van geweld tegenover de dienst en zijn personeel".**

2107 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

2107 **betreffende "het geweld tegen MIVB-personeel".**

2109 **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Als de topman van de MIVB de alarmbel luidt en laat optekenen dat hij dagelijks meldingen krijgt van fysiek geweld tegenover zijn personeel, dan kan niet meer ontkend worden dat er iets grondigs mis is.

Een informatiesysteem brengt de CEO van de MIVB op de hoogte van fysieke aanvallen. Hij merkt op dat de situatie de laatste weken aanzienlijk is verslechterd en dat het geweld verspreid is over het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die evolutie doet hem besluiten dat zijn dienst het slachtoffer is van de toenemende spanningen in de samenleving. Het ontbreekt echter aan een meer diepgaande analyse en aan maatregelen.

De politiek mag die signalen uit het werkveld niet negeren en moet er alles aan doen om die negatieve ontwikkeling terug te dringen door concrete antwoorden te formuleren. Er wordt al jaren gediscussieerd over en gewerkt aan een beter veiligheidsbeleid binnen de MIVB, maar blijkbaar zijn er meer inspanningen nodig.

Welke stappen hebt u recent ondernomen of welke acties zult u binnenkort ondernemen om een antwoord te bieden op dit signaal?

Hebt u hierover een gesprek gehad met de leiding van de MIVB? Werden de minister-president, zijn diensten of Brussel Preventie & Veiligheid daarbij betrokken?

Beschikt u over cijfers over de laatste zes maanden die bevestigen wat de topman van de MIVB aanklaagt?

sensibilisation au port du casque ne soit pas du tout abordée dans le plan.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEEL

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

concernant "les mesures prises suite à l'appel du directeur général de la STIB sur l'explosion des violences à l'encontre du service et de son personnel".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "les violences à l'encontre du personnel de la STIB".

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Le directeur de la STIB nous alerte d'une explosion des faits de violence physique à l'encontre de son personnel, victime, selon lui, des tensions croissantes dans la société.*

Quelles actions avez-vous entreprises ou comptez-vous entreprendre pour répondre à son appel ?

Avez-vous rencontré la direction de la STIB à cet égard ? Le ministre-président et le service Bruxelles Prévention et sécurité étaient-ils présents ?

Disposez-vous des chiffres des six derniers mois pour confirmer les affirmations du directeur de la STIB ?

Quelles mesures la STIB a-t-elle prises pour renforcer la sécurité de son personnel ?

Quels moyens, matériels ou légaux, proposerez-vous à la STIB pour répondre à cette hausse des agressions ?

Welke conclusies trekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering uit de voorvallen, de cijfers en de eventuele gesprekken met de leiding van de MIVB en het personeel?

Welke maatregelen heeft de MIVB genomen om de veiligheid van het eigen personeel te versterken?

Welke middelen, materieel of wettelijk, wilt u de MIVB bieden om aan deze toenemende agressie het hoofd te bieden?

2111 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De personeelsleden van de openbaarvervoermaatschappijen worden te vaak geconfronteerd met daden van agressie en geweld. Soms halen die incidenten de pers. Dat was het geval toen de MIVB begin vorig jaar besliste om buslijn 89 gedurende enkele weken om te leiden, nadat die lijn op korte tijd verschillende keren was aangevallen en twee chauffeurs in elkaar waren geslagen. Enkele maanden later kondigden de veiligheidsdiensten van de MIVB een staking aan, nadat drie personeelsleden in de wijk Peterbos in Anderlecht door een groep jongeren in elkaar geslagen waren. In de zomer klaagde de NMBS dan weer over het feit dat elf personeelsleden van Securail waren aangevallen op tien dagen tijd, allen in Brussel.

Het gros van dat soort incidenten haalt de pers echter niet. Begin januari slaakte de CEO van de MIVB in een interview met Bruzz een noodkreet over het toenemende geweld tegen personeelsleden van de MIVB. Zo stelde hij dat er geen dag voorbij gaat waarop er geen twee, maar zelfs drie of vier aanvallen tegen het personeel van de MIVB plaatsvinden. Vooral in december lag het aantal gevallen van fysieke agressie bijzonder hoog. Ik was behoorlijk geschokt door die hoge cijfers en door de noodkreet van de CEO. De veiligheid van het openbaar vervoer, zowel voor de personeelsleden als voor de gebruikers, zou een absolute prioriteit moeten zijn in het mobiliteitsbeleid.

Er komen ook verhalen van gebruikers van het openbaar vervoer in de media. Zo was er de getuigenis van een dame die zich zeer onveilig voelde op de trein naar huis en er zijn ook verhalen over de stations. Alle vrouwen weten dat het beter is om op bepaalde momenten van de dag, maar vooral 's nachts, niet het openbaar vervoer te nemen of bepaalde lijnen te mijden. Dat doen we ondertussen automatisch, maar eigenlijk is dat niet normaal.

2113 Ik heb u al meermaals ondervraagd over aanverwante problemen, zoals de toenemende problematiek van druggebruikers en daklozen in de metrostations. Toch lijkt er weinig beterschap te zijn.

Hoe hebt u gereageerd op de noodkreet van de CEO van de MIVB? Is er overleg geweest tussen uw kabinet en de MIVB? Wat is het resultaat daarvan?

Welke acties onderneemt u om het geweld tegenover het personeel terug te dringen?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le personnel des sociétés de transport en commun est trop souvent confronté à des faits d'agression et de violence, dont la plupart ne sont pas relayés par la presse.*

Début janvier, le directeur général de la STIB a lancé dans Bruzz un appel à l'aide au sujet de la violence croissante à l'encontre de son personnel, faisant état de deux à quatre agressions physiques par jour, avec un pic au mois de décembre. La sécurité des transports en commun, tant pour le personnel que pour les usagers, doit être une priorité absolue de la politique de mobilité.

Les médias relayent également des témoignages d'usagers, en particulier des femmes, qui évitent d'emprunter certaines lignes ou d'utiliser les transports en commun à certaines heures de la journée, et surtout la nuit.

Je vous ai déjà interrogée à plusieurs reprises sur des problèmes connexes, comme la problématique croissante des toxicomanes et des sans-abri dans les stations de métro.

Comment avez-vous réagi à l'appel au secours du directeur général de la STIB ? Une rencontre a-t-elle été organisée avec votre cabinet ? Avec quel résultat ?

Quelles actions entreprenez-vous pour réduire la violence à l'encontre du personnel ?

Dans une réponse précédente, vous m'avez dit que la subvention annuelle de trois millions d'euros accordée à la STIB par

De MIVB ontvangt jaarlijks 3 miljoen euro aan subsidies van Brussel Preventie & Veiligheid om haar vervoersnet veiliger te maken. U hebt me in een vorig antwoord al laten weten dat die 3 miljoen euro onvoldoende is en dat u die middelen gebruikt voor bijkomende veiligheidsagenten en bijkomend materieel, zoals radio's en voertuigen, de vergoeding van supervisors, de vastleggingen inzake sociale preventie en werkingskosten van boordcamera's. Ik veronderstel dat dat nog altijd het geval is.

Hebt u cijfers over het aantal gevallen van geweld dat in 2021 heeft plaatsgevonden?

Wat zijn de kenmerken van die incidenten? In welke mate gaat het over verbaal dan wel fysiek geweld? In welke mate vinden ze overdag, 's avonds of 's nachts plaats? Zijn bepaalde lijnen, vervoersmodi of personeelsleden (bijvoorbeeld chauffeurs dan wel controleurs) zwaarder getroffen dan andere?

²¹¹⁵ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Veiligheid is uiteraard van fundamenteel belang. Wie zich niet veilig voelt, voelt zich ook niet goed in zijn vel.

Vanzelfsprekend is veiligheid van groot belang voor het personeel van het openbaar vervoer. De cijfers van de MIVB zijn dan ook problematisch en vragen om een reactie.

Ik ben het eens met de collega's die vroegen om een overzicht van de maatregelen die u samen met de MIVB neemt om verbale en fysieke agressie zo goed mogelijk terug te dringen. Ik ben zeer benieuwd naar de rol die stewards daarbij kunnen spelen.

Bent u van oordeel dat het veiligheidssysteem naar behoren werkt of is verbetering nodig?

Het bijzondere aan het openbaar vervoer is dat het om een openbare ruimte gaat die tijdelijk afgesloten is. Dat is een zeer specifieke situatie, waardoor de politiediensten, die op straat opereren, minder vaak en minder gemakkelijk zullen optreden. Daardoor hangt de veiligheid daar meer af van andere veiligheidssystemen.

Het personeel dat dag in dag uit in die situatie werkt, krijgt met veel problemen te kampen. Mevrouw Van Achter verwees terecht naar al die vrouwen die vorige week meedeelden hoe onveilig zij zich voelen op de trein. Zijn er ook gegevens over het onveiligheidsgevoel op de treinen, bussen en trams van de MIVB? Ook die passagiers moeten zich veilig voelen.

Wordt elk geval van fysieke agressie systematisch opgevolgd? Verbale agressie is minder tastbaar en moeilijker vast te stellen. Fysieke agressie moet altijd worden opgevolgd.

²¹¹⁷ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De Open Vld keurt geweld tegenover het personeel en het materieel van de MIVB uiteraard ten strengste af. Ook blind geweld tegen de ordediensten moet bestraft en vervolgd worden. Daarbij denk ik onmiddellijk aan de rellen van afgelopen weekend. De herstellingen aan onder andere metrostation Merode zullen niet

Bruxelles Prévention et sécurité pour sécuriser son réseau était insuffisante et que vous utilisiez ces fonds pour des agents et des équipements supplémentaires. Je suppose que c'est toujours le cas.

Combien de cas de violence ont-ils été recensés en 2021 ?

Sont-ils plutôt verbaux ou physiques ? Se produisent-ils le jour, le soir ou la nuit ? Touchent-ils davantage certains modes de transport, lignes et fonctions ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *La sécurité est fondamentale, y compris pour le personnel des transports publics.*

À l'instar de mes collègues, j'aimerais avoir un aperçu des mesures que vous prenez avec la STIB pour réduire au mieux les agressions verbales et physiques. Quel est le rôle des stewards dans ce domaine ?

Estimez-vous que le système de sécurité fonctionne correctement ou qu'il devrait être amélioré ?

Les transports publics ont ceci de particulier qu'il s'agit d'un espace public temporairement fermé, où la sécurité dépend principalement d'autres systèmes de sécurité que les services de police, qui opèrent dans la rue.

Mme Van Achter a évoqué la semaine dernière le sentiment d'insécurité des femmes qui voyagent en train. Existe-t-il des données sur le sentiment d'insécurité dans les trains, bus et trams de la STIB ?

Chaque cas d'agression physique fait-il l'objet d'un suivi ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *L'Open Vld condamne fermement la violence à l'encontre du personnel et du matériel de la STIB, ainsi que des forces de l'ordre.*

enkel geld en energie kosten, maar maken het leven van mensen met een beperkte mobiliteit nog moeilijker.

Volgens cijfers die ik terugvond, zou het aantal gevallen van agressiviteit sinds 2018 dalen. Dat is uiteraard goed nieuws, maar elk geval van agressie is er een te veel.

De CEO van de MIVB beweert dat de agressie mede te wijten is aan de coronapandemie. Wordt daar onderzoek naar gedaan, ook buiten de draagwijdte van de pandemie?

Mevrouw Van Achter merkte op dat het aantal gevallen in december over het algemeen hoger ligt. Is het mogelijk om na te gaan hoe dat komt, zodat er doeltreffender kan worden opgetreden?

De werknemers van de MIVB vroegen in het verleden al om bepaalde verdedigingsmiddelen, zoals pepperspray, te kunnen gebruiken. Wat is de stand van zaken op dat vlak?

Bij agressie denken we vaak aan de chauffeurs, maar die zouden minder aangevallen worden dan andere werknemers van de MIVB. Kunt u dat bevestigen?

²¹¹⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Jaarlijks telt de MIVB 800 daden van agressie, waarvan ruim 100 van fysiek geweld tegenover MIVB-personeel, mannen en vrouwen die elke dag op een bewonderenswaardige manier hun taak vervullen, getuige de gunstige tevredenheidscijfers van de klanten. De MR pleit voor nultolerantie tegenover de daders en een maximale ondersteuning van de slachtoffers.*

Hoe beschermt u het MIVB-personeel? Hoe worden de daders van het openbaar vervoer geweerd? Hebt u met uw federale collega's al overlegd over de anonimisering van slachtoffers op processen-verbaal en de verzwaring van de straffen? Hoe drijft u het aantal controles en identificaties op? Hoe zorgt u ervoor dat de lokale politie bij een incident zo snel mogelijk kan interveniëren?

De directeur-generaal van de MIVB slaakte een ware noodkreet. Luister naar hem en ga tot actie over!

Même si les chiffres disponibles indiquent une diminution du nombre d'agressions depuis 2018, chaque agression est un cas de trop.

Selon le directeur général de la STIB, ce phénomène serait en partie lié à la pandémie de coronavirus. Cet élément fait-il l'objet d'une analyse ?

Qu'est-ce qui explique l'augmentation du nombre de cas au mois de décembre ?

Qu'en est-il de la demande qui avait été formulée par les travailleurs de la STIB de pouvoir utiliser certains moyens de défense, comme le spray au poivre ?

Est-il exact que les chauffeurs sont moins victimes d'agressions que les autres employés de la STIB ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, c'est un véritable appel à l'aide que le directeur général de la STIB vous a lancé. Il s'agit de l'écouter et de passer à l'action.

En 2018, la STIB a dénombré 964 agressions commises à l'encontre de son personnel, dont 825 agressions verbales et 139 agressions physiques. En 2019, elle comptait 824 agressions. En 2020, 731 se sont produites, dont 621 agressions verbales et 110 agressions physiques.

En 2013, j'interrogeais déjà votre prédécesseur sur ces actes graves qui sont commis à l'encontre du personnel de la STIB. Courageusement, ces femmes et ces hommes effectuent chaque jour leur mission essentielle de manière admirable. En témoigne encore le réflexe héroïque du chauffeur de métro qui a récemment évité le pire.

Un autre élément important est le baromètre de satisfaction des clients de la STIB, satisfaction qui continue de progresser. Néanmoins, ces femmes et ces hommes sont toujours la cible d'attaques lâches et inacceptables, comme lors de la nuit de la Saint-Sylvestre ainsi que pendant la manifestation de dimanche dernier. Jets de projectiles, agressions physiques et verbales sont leur quotidien. Un contrôleur a même été retrouvé devant chez lui par un client qui l'avait agressé puis avait retrouvé son nom sur le procès-verbal.

Le MR plaide pour une politique de tolérance zéro à l'encontre des auteurs de ces actes et pour le plus grand soutien au personnel qui en est victime.

Quelles mesures avez-vous mises en place afin de protéger le personnel de la STIB ? Une procédure pour exclure

temporairement ou définitivement du réseau les agresseurs multirécidivistes a-t-elle vu le jour ?

Vous vous disiez prête à réfléchir à des mesures permettant d'empêcher l'identification des agents sur les procès-verbaux, en remplaçant leur nom par un code ou un numéro. Vous deviez vous concerter pour ce faire avec votre homologue du gouvernement fédéral. Qu'avez-vous mis en place à ce sujet ?

Une réflexion a-t-elle vu le jour, en concertation avec votre homologue du gouvernement fédéral, afin de renforcer les sanctions pour ceux qui agressent les agents de la STIB, à la manière des sanctions pour agression sur des personnes assermentées ?

Comment avez-vous renforcé les capacités de contrôle et d'identification de la STIB à l'encontre de ces personnes (caméras, équipes de sécurité sur le terrain, boutons d'alerte) ? Comment travaillez-vous avec les zones de police pour intervenir au plus vite lors d'altercations ?

M. Youssef Handichi (PTB).- Je souhaite évoquer des pistes de réflexion et des solutions portées par les représentants des travailleurs, par les travailleurs et par moi-même quand je travaillais encore sur les réseaux. Nous avons déjà longuement débattu lors de la précédente législature et même avant, quand je n'étais pas député, au conseil d'entreprise, au comité pour la prévention et la protection au travail. Certaines pistes de réflexion n'ont jamais été appliquées. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Les pistes de réflexion concernent notamment les portiques, auxquels nous nous opposons, car ils coincent les voyageurs et augmentent la tension sur le réseau. La première personne qui représente la STIB est alors agressée verbalement et les tensions montent.

La fin de l'entrée par l'avant des bus constitue une autre piste de réflexion. Avant le Covid-19, la principale source d'agression verbale et physique à l'égard des chauffeurs de tram et bus était la montée par l'avant, impliquant le contrôle du ticket. Avez-vous une piste de réflexion pour supprimer l'entrée par l'avant ? Cette question est portée depuis longtemps par les représentants syndicaux à la STIB.

Qu'attendons-nous pour augmenter le nombre d'agents de la STIB dans les stations, afin de réduire le sentiment d'insécurité sur les réseaux ? Je vous interpellerais probablement dans deux semaines au sujet du reclassement. Effectivement, toute une série de travailleurs, agents ou chauffeurs, ne peuvent plus effectuer leur travail. Ils pourraient être reclassés et travailler en station. Le renforcement de cette présence physique pourrait influencer positivement le sentiment de sécurité, notamment pour le public féminin.

J'aime terminer en suggérant la gratuité des transports publics, qui augmenterait le nombre de voyageurs sur le réseau et dès

2121 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Er werden al in de raad van bestuur en in het comité voor veiligheid en welzijn op het werk al heel wat voorstellen gedaan het probleem van de agressie tegen MIVB-personeel aan te pakken, maar sommige werden nooit uitgevoerd. Onze partij is alvast geen voorstander van veiligheidsdeuren, want die doen de spanningen alleen maar toenemen.*

Een andere mogelijkheid bestaat erin om het instappen vooraan definitief te verbieden, precies omdat daar de meeste gevallen van agressie plaatsvinden

Waarom zorgen we niet voor meer MIVB-agenten in de stations, wat het veiligheidsgevoel op het net zou vergroten, zeker voor de vrouwelijke reizigers en chauffeurs.

Ook voor gratis openbaar vervoer valt veel te zeggen. Dan zouden er meer reizigers zijn, een grotere sociale controle en minder incidenten.

Ik hoop dat u die denksporen, die al jaren door de werknemers worden verdedigd, ter harte zult nemen.

2123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Twee dagen nadat hulpverleners en politiemensen tijdens een betoging in het centrum van Brussel met forse agressie te maken kregen, is de problematiek relevanter dan ooit. Een dermate gebrek aan respect voor hulpdiensten, politie, brandweer, ziekenhuis- of MIVB-personeel is een maatschappelijk fenomeen waar we collectief tegen moeten optreden.

Verbale of fysieke agressie tegen MIVB-medewerkers is dan ook onaanvaardbaar. Ik deel uw bezorgdheid en verzeker u dat mijn kabinet en de MIVB-directie de problematiek heel ernstig nemen. Ze vraagt een gezamenlijke aanpak van MIVB, politie en justitie. De samenwerking verloopt goed, maar waar mogelijk, proberen we ze te optimaliseren.

Voor ik precieze details van de acties geef, wil ik het MIVB-personeel van harte danken voor hun werk in soms moeilijke omstandigheden. De MIVB is een excellent openbaarvervoerbedrijf, wat alleen mogelijk is dankzij de inspanningen van alle werknemers.

2125 *(verder in het Frans)*

Tussen 1 juli en 31 december 2021 registreerde de MIVB 46 gevallen van fysiek geweld en 301 van verbaal geweld, wat het totaal van 2021 op respectievelijk 111 en 625 brengt, ongeveer dezelfde aantallen als het jaar ervoor.

2127 *(verder in het Nederlands)*

Op jaarbasis zijn die cijfers redelijk stabiel. De MIVB merkt de laatste maanden echter een toenemende agressiviteit tegenover het personeel. Dat is ontoelaatbaar. De MIVB speelt een essentiële rol in de samenleving.

Al het veiligheidspersoneel dat ter beschikking staat van de MIVB, is aanwezig op het MIVB-net. Medewerkers kunnen onmiddellijk een beroep doen op de veiligheidsdienst. Die stuurt veiligheidsagenten ter plaatse en neemt contact op met de politie.

Dat is meteen een antwoord op een vraag van de heer Verstraete. Het klopt dat het openbaar vervoer plaatsvindt in een openbare ruimte die deels gesloten is, maar er wordt wel degelijk samengewerkt met de politie die daadwerkelijk optreedt. De veiligheidsdienst van de MIVB staat er zeker niet alleen voor. De dienst krijgt dus rugdekking van de politiediensten en die samenwerking wordt als positief ervaren.

2129 *(verder in het Frans)*

lors un contrôle social à l'incidence positive sur le sentiment de sécurité.

Voilà quelques pistes portées depuis minimum quinze à vingt ans par les travailleurs.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Les agressions subies par les services d'urgence, les forces de police, les services d'incendie et le personnel des hôpitaux ou de la STIB sont un phénomène de société contre lequel nous devons agir collectivement.*

Les agressions verbales ou physiques envers le personnel de la STIB sont inacceptables et nécessitent une approche conjointe de la STIB, de la police et de la justice.

Avant de donner des détails précis sur les actions, je tiens à remercier le personnel de la STIB pour son excellent travail dans des circonstances parfois difficiles.

(poursuivant en français)

Entre le 1er juillet 2021 et le 31 décembre 2021, la STIB a enregistré 46 cas d'agression physique et 301 cas d'agression verbale contre son personnel. Pour l'ensemble de l'année 2021, cela représente 111 agressions physiques et 625 agressions verbales. En 2020, les chiffres étaient respectivement de 110 agressions physiques et 621 agressions verbales.

(poursuivant en néerlandais)

Ces chiffres sont relativement stables sur une base annuelle, mais la STIB note une agressivité croissante envers son personnel au cours des derniers mois.

Tout le personnel de sécurité disponible est présent sur le réseau de la STIB. Les employés peuvent immédiatement faire appel au service de sécurité, qui envoie des agents de sécurité sur les lieux et contacte la police. Il y a donc bien une coopération efficace avec cette dernière, M. Verstraete.

(poursuivant en français)

In alle stations hangen bewakingscamera's. De beelden worden in real time gevolgd door de veiligheidsmensen van de MIVB. Die staan ook in contact met de politie, met wie ze trouwens geregeld overlegmomenten organiseren.

Toutes les stations sont équipées de caméras de surveillance, dont les images sont accessibles en temps réel via le dispatching de la STIB en charge de la sécurité.

Les services de sécurité de la STIB sont également en contact direct avec la police, avec laquelle ils tiennent régulièrement des réunions conjointes afin de discuter des différents problèmes sur le réseau et dans les environs. Si nécessaire, des missions de sécurité sont organisées.

2131 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

De MIVB en het Brussels Gewest zijn ook bereid om maatregelen te nemen om het MIVB-personeel te beschermen. Na ernstige incidenten werd vorig jaar bijvoorbeeld een aantal haltes van buslijn 89 niet meer aangedaan. Dat is een extreme maatregel, maar als hij nodig is om de veiligheid van het personeel te garanderen, zullen we er niet voor terugdeinzen om hem opnieuw te nemen.

La STIB et la Région bruxelloise sont également disposées à prendre des mesures pour protéger le personnel de la STIB. L'année dernière, par exemple, à la suite d'incidents graves, un certain nombre d'arrêts de la ligne de bus 89 ont été supprimés.

2133 *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Binnen het bestek van een vraag kan ik niet alle veiligheidsacties overlopen. Wel geef ik mee dat er na de aanslagen van 2016 extra camera's en personeelsleden kwamen in de stations. In 2020 kwamen er nog eens 56 camera's bij.

Il n'est pas possible, dans le cadre d'une question parlementaire, d'énumérer toutes les actions entreprises ces dernières années dans le domaine de la sécurité. Cependant, nous pouvons citer le recrutement de personnel supplémentaire dans les gares après les attentats du 22 mars et l'installation de caméras de sécurité supplémentaires.

Om veiligheidsredenen communiceert de MIVB niet over de plaatsen waar en de momenten van de dag waarop er incidenten plaatsvonden.

Quelque 56 caméras ont été installées dans les gares entre février et décembre 2020. Les caméras sont placées dans des zones accessibles au public, des zones non accessibles au public, les tunnels près des stations ou encore les voies de garage des stations.

Pour des raisons de sécurité, la STIB ne communique pas les lieux ou les périodes de la journée où des agressions ont eu lieu sur le réseau.

2135 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Ook de minister-president is bij de veiligheidsproblematiek betrokken. De verschillende veiligheidsdiensten moeten samenwerken. De financiering komt enerzijds van het Fonds ter financiering van sommige verrichte uitgaven die verbonden zijn aan de veiligheid, voortvloeiend uit de organisatie van de Europese Toppen, evenals van uitgaven voor veiligheid en preventie die verbonden zijn aan de nationale en internationale hoofdstedelijke functie van Brussel.

Le ministre-président est également impliqué dans la problématique de la sécurité.

Le financement provient d'une part du fonds sommets européens, ainsi que des dépenses de sécurité et de prévention en relation avec la fonction de capitale nationale et internationale de Bruxelles.

Anderzijds heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een dotatie van 15 miljoen euro toegewezen aan de politiezones van het Brussels Gewest. Die dient om de uitgaven te dekken die verband houden met de financiering van inspecteurs voor de politiezones, die de veiligheid in het openbaar vervoer moeten doen toenemen. Er gaan ook dotaties naar de MIVB in het kader van geïntegreerde acties, georganiseerd door de geïntegreerde politie, in samenwerking met de MIVB en de

D'autre part, la Région de Bruxelles-Capitale a alloué une dotation de 15 millions d'euros aux zones de police de la Région bruxelloise en vue d'accroître la sécurité dans les transports publics. Des dotations sont également versées à la STIB dans le cadre d'actions intégrées organisées par la police intégrée.

andere openbaarvervoermaatschappijen, zowel op het niveau van de politiezones als op het niveau van het hele gewest.

2137 *(verder in het Frans)*

Het coördinatieplatform dat werd opgezet door de diensten van de administratief directeur-coördinator, komt geregeld samen.

2139 *(verder in het Nederlands)*

Thema 2 'polarisatie en radicalisering' heeft betrekking op de Brusselse preventie- en veiligheidsinstanties en hun partners die met acties en projecten lokale acties optimaliseren door een systeem van projectcoördinatie. In dat kader gaat bijzondere aandacht naar geweld tegen instanties die instaan voor preventie, veiligheid en hulpverlening. Dat komt ook aan bod in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan.

2141 *(verder in het Frans)*

In september 2020 heeft de algemene directie Veiligheid en Preventie van de FOD Binnenlandse Zaken de campagne 'Wederzijds respect' gelanceerd, om zo via verbondenheid meer vertrouwen te wekken en respect te doen groeien tussen burgers onderling en tussen burgers en veiligheidsberoepen. Een brochure moet daar ook aan bijdragen. Goede praktijken worden uitgewisseld.

In heel de problematiek is de samenwerking met de politie essentieel.

3105 **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Het feit dat zoveel collega's zich bij mijn vraag aansluiten, toont aan dat de problematiek andermaal bijzonder actueel is. Als de hoogste leiding van de MIVB in niet mis te verstane bewoordingen stelt dat er een probleem is van toenemende verbale en fysieke agressie, kan niemand dat nog negeren of minimaliseren.

Het verheugt me dat u de zaak ernstig neemt, maar de regering laat nog te veel kansen liggen om de situatie te verbeteren. Personeel dat het slachtoffer wordt van agressie, krijgt te weinig ondersteuning. Krijgt het steun van zijn werkgever bij het indienen en de follow-up van klachten? Stelt de MIVB zich consequent burgerlijke partij in geval van agressie, zelfs als die zogenaamd klein? Dat is immers een belangrijk signaal.

Elk geval van agressie moet leiden tot een strafrechtelijke klacht en de MIVB moet haar personeel daarin steunen. Alleen zo maken we daders duidelijk dat we agressie hoog opnemen en dat

(poursuivant en français)

La plateforme de coordination opérationnelle sur la thématique des transports en commun organisée par les services du directeur-coordonateur administratif se réunit régulièrement.

(poursuivant en néerlandais)

Le thème 2 "polarisation et radicalisation" fait référence aux autorités bruxelloises de prévention et de sécurité et à leurs partenaires, qui optimisent les actions et projets locaux grâce à un système de coordination de projets, avec une attention particulière à la violence contre les organisations de prévention, de sécurité et de secours. Ce point est également abordé dans le plan global de sécurité et de prévention.

(poursuivant en français)

En septembre 2020, la direction générale sécurité et prévention du SPF Intérieur a lancé la campagne "Respect mutuel". La campagne met l'accent sur la connexion comme moyen d'accroître la confiance entre les citoyens et les professions de la sécurité. Le renforcement de la confiance conduit à plus de respect, ce qui peut à son tour avoir un impact sur la lutte contre l'agressivité et la violence entre les citoyens et les professionnels de la sécurité.

La publication de la brochure "Connaissez-vous les métiers de la sécurité ?" fut l'une des premières actions menées. Une autre action a consisté en la diffusion des bonnes pratiques. Ces deux projets visent à améliorer le contact entre citoyens et professionnels de la sécurité. Un réseau de partenaires-clés a également été créé.

Cette thématique est très importante. Il faut agir et avancer. Dans cette optique, la collaboration avec la police est essentielle.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Le fait que tant de collègues se soient joints à ma question montre que le sujet est d'une actualité brûlante. Personne ne peut ignorer ou minimiser les déclarations du plus haut responsable de la STIB.*

La STIB doit systématiquement se constituer partie civile et chaque cas d'agression doit faire l'objet d'une plainte pénale. C'est la seule manière d'endiguer ce phénomène.

er geen lichte vormen van agressie zijn die we door de vingers zien. Dat is de enige manier om een dam tegen het geweld op te werpen.

³¹⁰⁷ Ook binnen het kader van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan, waarbij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de minister-president een ruime bevoegdheid kregen, kan nog heel wat gebeuren, niet enkel op papier maar ook in daden. Het ontbreekt deze regering in haar beleid vaak aan daadkracht en doordachte maatregelen.

De prioriteit moet naar een veilig en proper openbaar vervoer gaan. Dat is belangrijker dan bijvoorbeeld het installeren van hotels voor illegalen, waar de regering zich graag mee bezighoudt. Het wordt tijd dat de regering haar prioriteiten op orde krijgt. Dat is de essentie.

³¹¹¹ **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Ik merk dat u deze problematiek ernstig neemt, maar ik maak me wel zorgen over de vraag of hetgeen vandaag op tafel ligt, volstaat. Er zijn inderdaad veel verschillende spelers die zich over dit probleem buigen, maar het verdient toch nog meer aandacht.

Bij een volgend bezoek aan de MIVB moeten we misschien eens dieper ingaan op dit thema. We bezoeken steeds infrastructuurwerken en dergelijke, hetgeen zeker interessant is, maar ook dit thema is zeer belangrijk voor de Brusselaars en voor het personeel van de MIVB. Het is onze verantwoordelijkheid, als commissie voor de Mobiliteit belast met het Openbaar Vervoer, om meer concreet en op het terrein te bekijken wat er reeds gebeurt en wat er nog meer kan worden gedaan.

Op Facebook verklaarde een dame dat de situatie twintig jaar geleden al zo was en dat het nog steeds niet verbeterd is. Het klopt dat ik als jongere ook al te maken kreeg met geweld op het openbaar vervoer. Vandaag weet ik nog steeds welke plekken ik op bepaalde uren moet vermijden.

We mogen die situatie niet laten gedijen. Het is geen eenvoudig probleem, dat geef ik toe. We zullen het niet compleet kunnen uitroeien, maar ik ben ervan overtuigd dat we nog meer kunnen doen.

³¹¹³ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- U neemt het probleem duidelijk ter harte. De veiligheidskwestie is bijzonder belangrijk en het is duidelijk dat de MIVB en haar personeel in u een sterke partner vinden om de uitdaging aan te gaan en ervoor te zorgen dat de werkomgeving en de ruimte voor de passagiers zo veilig mogelijk is.

Het is inderdaad deels een maatschappelijk fenomeen. Als we mensen met de intentie tot agressie konden stoppen met een wondermiddel, dan hadden we dat natuurlijk al lang geleden ingevoerd. Die magische oplossing is er echter niet, dus moeten we de bestaande instrumenten maximaal benutten en openstaan voor nieuwe initiatieven die ons zouden kunnen inspireren om de strijd beter aan te pakken.

Le plan global de sécurité et de prévention doit se traduire en actes.

Il est temps que le gouvernement revoie ses priorités et se focalise avant tout sur des transports publics sûrs et propres.

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je constate que vous prenez ce problème au sérieux, mais je doute que les mesures proposées suffisent.*

Nous devrions peut-être approfondir cette question lors de notre prochaine visite à la STIB, examiner comment les choses se passent sur le terrain.

La situation ne s'est guère améliorée en vingt ans et nous devons mettre plus de choses en place pour l'endiguer, en ayant conscience que nous ne parviendrons jamais à l'éradiquer complètement.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *La question de la sécurité est primordiale et la STIB et son personnel trouvent en vous un partenaire solide pour relever ce défi.*

Il s'agit en effet en partie d'un phénomène de société, mais nous ne possédons pas de solution magique pour arrêter les potentiels agresseurs. Nous devons donc tirer le meilleur parti des outils existants et être ouverts à de nouvelles initiatives.

3115 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik ben blij dat u het probleem erkent en ernstig neemt. Dat is belangrijk.

Ik sluit mij aan bij de suggestie van mevrouw Van Achter om de situatie eens op het terrein te gaan bekijken.

3117 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U kondigt wel losse maatregelen aan, maar ik mis een echt actieplan voor de komende tien jaar. Ik pleit voor hoorzittingen en bezoeken op het terrein om zo'n plan voor te bereiden.*

3119 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *U gaat niet in op mijn voorstellen. Na twintig jaar moet het toch duidelijk zijn dat camera's en politiemensen niet volstaan. Bij elke halte houden de MIVB-medewerkers hun hart vast. Zij laten passagiers gewoon opstappen zonder hun ticket te controleren, anders zou het aantal agressiegevallen nog veel hoger liggen. U moet meer op preventie inzetten en beter luisteren naar de experts op het terrein.*

3121 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Medewerkers van de MIVB die met agressie worden geconfronteerd, krijgen meteen ondersteuning van een collega, die bijvoorbeeld mee naar het ziekenhuis gaat. Daarnaast wordt er psychologische ondersteuning geboden door de sociaal assistent van de MIVB en door een netwerk van psychologen in de buurt van de woonplaats van de betrokkene. Tot slot zijn er nog andere acties mogelijk naargelang van het soort agressie.

Ik heb aandachtig naar de voorstellen geluisterd en neem die zeker ernstig. Het organiseren van een terreinbezoek is een keuze die aan de commissie toebehoort, maar ik ben er zeker van dat dit probleem nog vaker aan bod zal komen. Het gaat om een breed fenomeen waar we als samenleving collectief tegen moeten optreden, ook in het openbaar vervoer. We mogen nooit

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Je suis heureuse que vous ayez conscience du problème et prenez celui-ci au sérieux.*

Je me rallie à la suggestion de Mme Van Achter d'examiner la situation sur le terrain.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous annoncez une série de mesures, mais un véritable plan d'action est nécessaire pour assurer, sur le réseau de la STIB, la sécurité des usagers et des membres de son personnel. Il s'agirait de vous y atteler pour revenir en commission avec un véritable plan d'action sur dix ans.

L'objectif est de procéder à des auditions ou des visites sur le terrain, de façon à accompagner la mise en œuvre d'un tel plan d'action.

M. Youssef Handichi (PTB).- Vous n'apportez évidemment aucune réponse aux propositions que je vous ai relayées, si ce n'est citer la police et la présence de caméras. Après vingt ans, on voit que cela ne fonctionne toujours pas, il est donc temps d'essayer autre chose.

Les chiffres sont élevés et chaque agression est une agression de trop. Au quotidien, à chaque arrêt, les travailleurs de la STIB désamorcent des situations incroyables. Et selon les chiffres, la situation globale serait encore pire. Et comment font-ils pour désamorcer ces situations ? En appliquant les propositions que je vous ai relayées. Un chauffeur de bus qui ne fait pas attention quand on monte à l'avant, des tickets qui ne sont pas contrôlés : des pistes de ce genre désamorcent la situation. Sans cela, les issues seraient bien pires.

Pourriez-vous vous concentrer un tant soit peu sur la prévention, les propositions émanant de ces experts de terrain ? Je vous propose d'aller les voir. Ils vous demandent de faire de la prévention et souhaitent que les agents qui ne peuvent plus travailler soient reclassés en stewards pour augmenter la présence physique du personnel. Malheureusement, vous ne fournissez aucune réponse à ce sujet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *L'agent de la STIB confronté à une agression reçoit le soutien immédiat d'un collègue et bénéficie du soutien psychologique de l'assistant social de la STIB et d'un réseau de psychologues proche de son domicile.*

La commission est libre d'organiser une visite sur place. Il s'agit d'un vaste phénomène contre lequel nous devons agir collectivement en tant que société. Nous ne pouvons tolérer aucune forme d'agression verbale ou physique envers le personnel de la STIB, qui assure une fonction indispensable.

- *Les incidents sont clos.*

verbale of fysieke agressie tolereren tegen medewerkers van de MIVB, die een essentiële taak vervullen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

3125 (Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

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

3129 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

3129 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

3129 **betreffende "het overleg over de invoering van een dynamisch snelheidsbeheer op de Brusselse ring".**

concernant "la concertation sur la mise en place d'une gestion dynamique de la vitesse sur le ring de Bruxelles".

3131 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Op 6 oktober 2020 voerden we in de commissie een interessant debat naar aanleiding van de invoering van een snelheidsbeperking van 100 km/u op het Vlaamse en het Brusselse gedeelte van de Ring.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 6 octobre 2020, nous avons mené un débat intéressant, au sein de notre commission, qui faisait suite à la limitation, depuis le 1er septembre 2020, de la vitesse sur le ring de Bruxelles à 100 km/h sur les tronçons flamands (environ 55 km de long) et bruxellois (5,5 km). Rappelons que certains tronçons du ring étaient déjà limités à moins de 100 km/h.

Tijdens het debat wees ik op de voordelen van een variabel snelheidssysteem op de Ring. Dankzij dat systeem, dat al met succes in andere landen en in steden als Antwerpen en Gent wordt toegepast, kunnen files en vooral accordeonfiles beter worden voorkomen, wat een positief effect heeft op de doorstroming, de verkeersveiligheid, het lawaai en de luchtkwaliteit.

Dans ma demande d'explications du 6 octobre dernier, je soulignais les bienfaits d'un système de vitesse adaptée sur le ring, reposant sur les observations des réseaux de signaux routiers de limitation de vitesse variable (ASLS) développés dans d'autres pays, voire autour d'autres villes belges comme Anvers et Gand. Je le disais alors et je le maintiens, ils fonctionnent et permettent de mieux prévenir les bouchons, surtout les effets accordéon, de même qu'ils influent positivement sur la sécurité, la congestion et l'environnement. Je pense notamment au bruit et à la qualité de l'air.

Enkele jaren geleden leek het project afhankelijk te zijn van het Vlaamse project voor de verbreding van de Ring en dat lijkt nog steeds het geval te zijn. Op 6 oktober 2020 preciseerde u dat Brussel Mobiliteit in zijn contacten met De Werkvennootschap de noodzaak heeft beklemtoond om een dynamisch verkeersbeheer op de Ring in te stellen en dat dat opnieuw zal worden besproken tijdens toekomstige gedachtewisselingen tussen de gewesten.

Nous pouvons nous interroger sur le maintien d'une limitation de vitesse à 100 km/h aux heures de pointe, alors que, si elle était variable (60, 80 ou 90 km/h) en fonction des tronçons et de la congestion, elle éviterait ces bouchons et effets accordéon. De la même manière, même si cela peut être plus compliqué pour certains, nous pouvons aussi nous interroger sur la pertinence de limiter la vitesse à 100 km/h au lieu de la maintenir à 120 km/h lorsque l'on roule à minuit sur une route quasiment déserte.

Il y a quelques années, ce réseau d'ASLS sur le ring semblait conditionné à la réalisation du projet flamand d'élargissement de ce même ring, et cela semble toujours être le cas. En réponse à nos questions du 6 octobre 2020, la ministre précisait : "Dans ses contacts avec De Werkvennootschap, Bruxelles Mobilité a souligné la nécessité de mettre en place une gestion dynamique du trafic sur le ring. Ce point sera encore abordé lors des futurs échanges entre Régions, notamment entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap."

³¹³³ *U voegde daaraan nog toe dat het Brussels Gewest voorstander van dynamische verkeersborden is, maar dan wel in samenwerking met de andere gewesten.*

Hoever staat de invoering van een dynamisch verkeersmanagementsysteem op de Brusselse Ring? Hoe verloopt het overleg met De Werkvennootschap en het Waals Gewest?

Wanneer kan het systeem op de Brusselse Ring worden ingevoerd? Wat zijn de volgende stappen?

³¹³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Zoals ik in mijn antwoord op schriftelijke vraag 1011 van de heer Ghysels heb vermeld, pleegt Brussel Mobiliteit overleg met het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer en De Werkvennootschap over een voorstel van dynamische bewegwijzering op het noordelijke deel van de Brusselse Ring.*

Die bewegwijzering heeft verschillende doelstellingen. De eerste is de verbetering van de verkeersveiligheid. De automatische aanpassing van de maximumsnelheid per rijstrook is een van de opties die in overweging worden genomen. De maximumsnelheid blijft evenwel 100 km/u. De tweede doelstelling is de optimalisering van de multimodaliteit.

Het is nog te vroeg om een datum te noemen, aangezien het systeem pas zal worden ingevoerd na de werken aan de Ring.

Er is maandelijks overleg tussen de stakeholders over de verschillende projecten voor de Brusselse Ring. Daarnaast heeft Brussel Mobiliteit regelmatig bevoorrechte contacten met verschillende Vlaamse diensten.

³¹³⁷ *Op de Waalse stukken van de Ring is er minder verkeer en zijn er minder op- en afritten. Daarom heeft het Waals Gewest ervoor*

En conclusion, la ministre ajoutait : "La Région bruxelloise est favorable à une signalisation routière dynamique, mais en collaboration avec les autres Régions."

Dans le cas spécifique du ring, la collaboration avec les deux autres Régions, en particulier la Flandre vu la cohérence géographique, est essentielle. Et connaissant les intentions de la ministre wallonne de la mobilité sur le sujet, je ne doute pas que nous pourrions tous nous accorder sur un système cohérent couvrant l'ensemble du ring de Bruxelles.

Pourriez-vous m'indiquer l'état d'avancement de la mise en place d'un système de gestion dynamique du trafic sur le ring de Bruxelles ? Où en est la concertation avec De Werkvennootschap ? Qu'en est-il de la Région wallonne ?

Quand ce réseau d'ASLS pourra-t-il voir le jour sur l'ensemble du ring de Bruxelles ? Quelles sont les étapes à venir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je l'ai indiqué dans ma réponse à la question écrite n° 1011 de M. Ghysels, Bruxelles Mobilité se concerta à ce sujet avec l'Agence flamande des routes et de la circulation et De Werkvennootschap.

Des réunions de travail ont eu lieu entre Bruxelles Mobilité et ses homologues de la Région flamande afin d'établir une proposition de signalétique dynamique sur la partie nord du ring de Bruxelles. Cette signalisation vise plusieurs objectifs.

Le premier est d'améliorer la sécurité routière, et l'adaptation automatique de la vitesse maximale autorisée par bande de circulation est une des options retenues. Ce système sera similaire aux systèmes déjà en place autour d'autres villes et sur quelques autres autoroutes en Région flamande. En tout état de cause, la vitesse maximale restera limitée à 100 km/h.

Ensuite, cette signalétique dynamique doit permettre d'optimiser la multimodalité, en collaboration avec les acteurs concernés comme De Lijn, la STIB, la SNCB, le TEC, parking.brussels, etc.

Il est trop tôt pour donner la date de déploiement du réseau de signaux routiers de limitation de vitesse variable, car il n'est prévu qu'après les travaux.

S'agissant de De Werkvennootschap, des réunions mensuelles sont organisées entre différents services de la Région flamande, Bruxelles Mobilité, la police, les pompiers, les services médicaux, De Lijn, la STIB, Infrabel, la SNCB, les administrations communales, etc., concernant les différents projets pour le ring de Bruxelles. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité entretient régulièrement des contacts privilégiés avec différents services flamands.

Les tronçons du ring en Région wallonne sont différents en termes de volume : moins de trafic, moins d'entrées et sorties, etc. La Région wallonne choisit donc de privilégier uniquement une gestion dynamique du trafic, sans objectif de réduction générale

gekozen geen algemene snelheidsverlaging in te voeren, maar zich uitsluitend op dynamisch verkeersbeheer te concentreren.

Het Vlaamse project blijft momenteel beperkt tot het noordelijke gedeelte. Het Waals Gewest is daar minder bij betrokken, maar zal zeker meer worden geraadpleegd over de oostelijke en westelijke delen.

Inmiddels heeft het Vlaams Gewest studies opgestart over de herinrichting van het oostelijke deel. Voor dat gedeelte zullen het Vlaams Gewest en Brussel Mobiliteit in samenwerking met het Waals Gewest binnenkort dynamische bewegwijzering voorstellen. De herinrichting van het westelijke deel zou in een latere fase kunnen volgen.

3139 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het overleg over het noordelijke gedeelte van de Ring lijkt al goed gevorderd. De zuidelijke, oostelijke en westelijke delen zullen pas later aan de beurt komen. Zal het dynamisch beheerssysteem overal tegelijk worden ingevoerd of zult u per stuk werken?*

Het is niet omdat het Waals Gewest overweegt om hogere snelheden toe te staan, dat u geen besprekingen over een dynamisch beheerssysteem kunt voeren. Het is belangrijk om een gemeenschappelijk systeem in te voeren, dat duidelijk is voor alle automobilisten.

Ik betreur dat het systeem pas na de werkzaamheden zal worden ingevoerd.

3141 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Ring rond Brussel zal ongetwijfeld nog het onderwerp van vele debatten zijn, maar we zijn het er allemaal over eens dat dynamische bewegwijzering de doorstroming, de verkeersveiligheid en de multimodaliteit ten goede komt.*

- Het incident is gesloten.

3147 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY**

3147 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

de la vitesse. Le projet de réaménagement du ring en Région flamande se limitant dans un premier temps au tronçon compris entre les échangeurs de Grand-Bigard et de Woluwe, la Région wallonne est moins impliquée dans les discussions concernant la partie nord du ring. Elle le sera évidemment plus pour les parties est et ouest.

Entre-temps, la Région flamande a lancé des études concernant d'éventuels réaménagements sur la partie est du ring. La Région flamande et Bruxelles Mobilité y proposeront bientôt une signalisation dynamique, en collaboration avec la Région wallonne. La partie ouest pourra suivre lors d'une phase ultérieure.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'entends que la concertation est assez avancée entre vos homologues flamands et Bruxelles Mobilité pour une partie du ring. Vous avez évoqué également les parties sud, est et ouest, qui seront traitées par la suite. Ces réflexions aboutiront-elles à une mise en œuvre globale dans un même temps ou votre objectif est-il de travailler par séquence, en commençant par une gestion dynamique de la partie nord ?

La logique est de plafonner la vitesse à 100 km/h, voire d'utiliser une gestion dynamique de la vitesse en deçà de cette limite afin d'éviter les effets d'accordéon, mais cela n'empêche pas de discuter avec la Région wallonne, même si celle-ci envisage d'autoriser des vitesses supérieures. L'important est en effet de discuter et d'aboutir à un dispositif et une signalétique communs, qui soient lisibles par tous les automobilistes.

Je regrette que le programme de mise en œuvre soit prévu après les travaux, même si je peux comprendre cette logique. J'espère qu'il ne sera pas renvoyé aux calendes grecques année après année, comme d'autres dossiers que nous suivons en matière de mobilité.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je partage votre avis. Il faut préparer l'avenir et le dossier du ring de Bruxelles fera, sans nul doute, encore l'objet de nombreux débats.

Nous sommes tous d'accord : la signalétique dynamique peut servir plusieurs ambitions comme la fluidité et la sécurité routières, mais aussi la multimodalité en indiquant, par exemple, les park and ride.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

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,

3147 **betreffende "de betrokkenheid van de MIVB in de wijk van de Industrielaan".**

3149 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS) (in het Frans).**- *De omgeving van de Industrielaan krijgt er op korte termijn 10.000 nieuwe inwoners bij. De levenskwaliteit in de buurt ligt ons na aan het hart.*

We hebben opgevangen dat de Industrielaan met in het verlengde de Tweestationsstraat in de mobiliteitsplannen als een invalsweg naar het centrum en als een verbinding tussen verscheidene wijken is ingekleurd. Alleen al door het richtplan van aanleg Zuid zou het verkeer er met meer dan 10% toenemen.

Er moet dan ook dringend werk worden gemaakt van veel meer openbaar vervoer tussen de Ring en het Zuidstation, dat wel op no man's land lijkt op het vlak van zachte mobiliteit.

3151 *Net als het gemeentebestuur ben ik gewonnen voor een tramlijn tussen de Ring en het Zuidstation via de Industrielaan en de Barastraat.*

De straten zijn zo breed dat meerdere vervoersmodi er een plaats kunnen krijgen. Op die manier kan de MIVB bijdragen aan de aantrekkingskracht van de nieuwe buurt.

In afwachting hoop ik dat er wordt nagedacht over een snelbuslijn, die trouwens niet aan de gewestgrenzen hoeft te stoppen of ten minste aansluiting kan bieden op het net van De Lijn. Hoe ziet u dat?

Klopt het dat de MIVB geen duidelijke plannen heeft in de buurt? Heeft Brussel Mobiliteit de haalbaarheid van een tramlijn op de Industrielaan al onderzocht? Wordt de nood aan extra openbaar

concernant "l'implication de la STIB dans le quartier du boulevard Industriel".

Mme Isabelle Emmery (PS).- La transformation de la zone située autour du boulevard Industriel est en marche, notamment à la suite du développement, par la Région, des zones d'entreprises en milieu urbain et de divers outils communaux comme le plan particulier d'affectation du sol Biestebroeck. À brève échéance, plus de 10.000 nouveaux habitants viendront s'installer dans ces espaces trop longtemps inexploités.

Cette zone, située entre le ring de Bruxelles et la gare du Midi, jouxte donc celle de la gare internationale, objet des réflexions stratégiques des autorités régionales et locales au travers du plan d'aménagement directeur (PAD) Midi. Ce dernier accompagne d'ailleurs la mutation des abords de la gare, notamment en vue d'accueillir de nouveaux habitants.

Le développement de cette partie de la ville est éminemment stratégique. La qualité de vie des habitants et usagers de ces quartiers est au cœur de nos préoccupations.

Il semble, selon les premiers échos sur les projets de mobilité, que le boulevard Industriel, prolongé par la rue des Deux Gares, soit considéré comme une voie pénétrante vers le centre, mais aussi comme un axe de liaison entre divers quartiers, car situé en bordure de certaines futures mailles. Rien que pour le PAD Midi et les développements prévus, il a été calculé que le trafic augmenterait de plus de 10 %.

Au vu de tout cela, il nous semble nécessaire d'envisager des efforts substantiels afin d'augmenter significativement l'offre de transports en commun entre le ring et la gare du Midi et anticiper au plus vite les besoins des futurs habitants de cette zone, dont certains sont déjà bel et bien installés.

J'ai parfois eu le sentiment, en fréquentant cet axe, de me retrouver dans un véritable no man's land en matière de mobilité douce.

À l'instar des autorités communales, qui n'ont pas manqué de le signaler à diverses reprises, et notamment dans l'avis rendu sur le projet de PAD Midi, je soutiens la création d'une ligne de tram entre le ring et la gare du Midi via le boulevard Industriel et la rue Bara.

Les gabarits des voiries concernées laissent à penser qu'il serait possible d'y faire coexister les différents modes de déplacement. La STIB pourrait ainsi contribuer, par une présence forte et ambitieuse, à attirer des habitants dans ces nouveaux pans de notre ville-région.

Dans l'intervalle, vu la nécessité urgente d'offrir une première solution de rechange à la voiture, je forme le vœu qu'une réflexion sera menée rapidement sur le développement d'une ligne de bus rapide - sur le modèle de ce qui existe chez De Lijn -, ligne qui pourrait d'ailleurs se prolonger au-delà des frontières

vervoer opgenomen in het richtplan van aanleg Zuid? Wanneer wilt u de doelstellingen vastleggen?

régionales, ou à tout le moins s'articuler avec le réseau de De Lijn.

Quel regard portez-vous sur ces points ?

En l'état, il ne semble y avoir aucun projet clair dans les cartons de la STIB. Pourriez-vous me le confirmer ? Si tel est le cas, il me semble souhaitable d'anticiper l'arrivée effective de tous les futurs habitants, dont certains sont déjà là. La question a-t-elle déjà été envisagée ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle, pour sa part, déjà analysé l'opportunité et la faisabilité d'une tramification du boulevard Industriel ? Dans la négative, quelles instructions seront-elles données à l'administration à ce sujet ?

Ce besoin en desserte complémentaire sera-t-il inclus dans le cadre de l'élaboration du PAD Midi ?

À quelle échéance prévoyez-vous de fixer les objectifs ?

³¹⁵⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De buurt rond de Industrielaan krijgt er in maart de nieuwe bus 73 bij. Er zullen ook geleidelijk meer bussen rijden op lijn 78.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En matière de mobilité dans le quartier du boulevard Industriel, la nouvelle ligne de bus 73, prévue dans le cadre du plan directeur bus, sera mise en service en mars 2022. Elle permettra d'améliorer l'offre de transport actuelle sur le boulevard Industriel. La ligne 78 a également fait l'objet d'améliorations, avec une augmentation graduelle de son offre.

De Brusselse regering heeft het richtplan van aanleg Zuid in mei in eerste lezing goedgekeurd. De volgende stap is een consultatieronde en een openbaar onderzoek, op basis waarvan de regering beslist om het eerste ontwerp al dan niet bij te sturen.

Pour rappel, le gouvernement bruxellois a approuvé le projet de plan d'aménagement directeur (PAD) Midi en première lecture le 6 mai 2021. Cette première approbation est suivie d'une consultation et d'une enquête publique de 60 jours, sur la base desquelles le gouvernement décidera si le projet de plan sera modifié ou non, et à quel égard. Le ministre-président M. Vervoort, responsable de ce projet de PAD, ne peut vous donner plus d'informations pour l'instant.

De MIVB en Brussel Mobiliteit zijn vast van plan om in de mate van het mogelijke busbanen aan te leggen. Lijn 78 staat hoog op de prioriteitenlijst van het Avantiprogramma. Mettertijd kan het misschien een tramlijn worden.

Il est essentiel de réfléchir au futur de notre ville, dont les évolutions doivent être accompagnées, le mieux possible, d'adaptations de la mobilité. Quelques réponses à cette exigence se trouvent déjà dans le plan directeur bus.

Dans ce contexte, la STIB et Bruxelles Mobilité entendent bien réaliser les aménagements permettant aux bus de fonctionner au mieux, en créant des couloirs réservés chaque fois que la chose est possible. La ligne 78 figure à ce titre parmi les lignes prioritaires du programme Avanti. L'aménagement à l'étude a pour objectif de créer une évolutivité qui permettra, le jour venu, de transformer cette desserte en ligne de tram. Cette option ne peut en effet être exclue.

³¹⁵⁷ *We zouden er goed aan doen om bij de herinrichting van de betrokken verkeersassen rekening te houden met aanleg van busbanen. Dat biedt op termijn ook mogelijkheden voor de aanleg van een tramlijn.*

Compte tenu des développements en cours et planifiés, il serait prudent de repenser les axes concernés en réservant dès à présent des sites propres aux bus à service renforcé. Ils pourront ainsi être plus facilement convertis, à terme, en une infrastructure plus capacitaire. Cette dernière devra être planifiée en temps opportun, et requerra tant une modification du plan Good Move

3159 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** (in het Frans).- *U denkt na over bussen in eigen banen en ik juich dat toe, maar er moet op termijn absoluut een tramlijn komen voor de ontsluiting van die wijk.*

3161 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als ik uw repliek goed begrijp, pleit u vooral voor de nodige aanpassingen en het overwegen van een toekomstige tramlijn.*

We bekijken dat vanzelfsprekend, maar ik kan niet garanderen dat er volgend jaar een tramlijn wordt aangelegd.

- Het incident is gesloten.

3165 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

3165 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

3165 **betreffende "kunst in de door de MIVB beheerde openbare ruimte".**

3167 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Een tijdje geleden stelde ik u een vraag over het beheer van de kunstwerken in de metrostations.*

In uw antwoord kondigde u een budget van 700.000 euro per jaar aan voor de aankoop, opwaardering en restauratie van kunstwerken. U vermeldde ook het lopende algemene restauratieprogramma. Tenzij ik mij vergis, staan er in de begroting van 2022 echter geen vastleggingskredieten voor dergelijke restauratie- en sponsoringactiviteiten.

Pannenhuis is het Brusselse metrostation waarvan de meeste foto's op Instagram staan. Ook andere metrostations worden op de sociale netwerken onder de aandacht gebracht, waaronder het station Montgomery voor het werk Magic City van Jean-

qu'une adaptation du plan pluriannuel d'investissement de la STIB.

Mme Isabelle Emmery (PS).- J'entends la préoccupation de la ministre quant à la desserte de ce quartier. Ne parlons d'ailleurs pas de futur quartier, car les habitants y sont déjà.

La création d'une ligne de tram n'est pas à l'ordre du jour. Néanmoins, je note que la réflexion est déjà très engagée pour réserver des sites propres aux bus qui effectuent la liaison actuellement. Cette mesure sera mise en application et peut préfigurer la mise en route d'une ligne de tram bien nécessaire pour augmenter la capacité, mais aussi pour apaiser le boulevard.

Les gabarits sont là. Je vois une belle ouverture dans le fait de réserver des sites propres aux bus, mais il faudra, à terme, proposer et mettre en service cette ligne de tram que les habitants méritent.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si j'ai bien compris le sens de votre réplique, il s'agit surtout d'un plaidoyer pour la réalisation des adaptations nécessaires là où elles sont possibles et pour l'ouverture des réflexions sur une future ligne de tram.

Il va de soi que nous examinons ce projet. Je ne peux toutefois vous garantir qu'une ligne de tram sera créée l'année prochaine, car cela nécessite des études préalables qui ne sont pas encore incluses dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB. Je pense toutefois comme vous qu'elles doivent être entamées.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "l'art dans l'espace public géré par la STIB".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous interrogeais il y a quelque temps sur l'état de la fresque Magic City, située dans la station Montgomery, ainsi que sur la sauvegarde de l'œuvre La Ville magique, en passe de la rejoindre.

Plus globalement, ma question portait également sur la gestion du patrimoine artistique dans l'espace public par la STIB.

Dans votre réponse, vous annonciez un budget de 700.000 euros par an pour l'acquisition, la valorisation et la restauration des œuvres d'art, conférant à Bruxelles Mobilité à travers la STIB son statut de mécène artistique.

Michel Folon. Dat werk is helaas in erg slechte staat. Het probleem zou de algemene waterdichting van het station zijn. Mوبiel Brussel zal het werk verwijderen, opslaan, verzekeren en weer laten opbouwen, en de beschadigde tegels laten restaureren.

Waarom is er geen budget voor de aankoop, opwaardering en restauratie van kunstwerken in de begroting van 2022?

Wat zijn de gevolgen voor het algemene restauratieprogramma? Hoever staat de uitvoering van dat programma? Is er een tijdschema opgesteld?

Is het onderhoudscontract al afgerond?

Hoe is de toestand van het werk Magic City geëvolueerd? Zijn er nieuwe maatregelen genomen voor de muurschildering en het station zelf? Werd het werk al verwijderd en op een veilige plaats opgeborgen? Is er een overzicht van de vereiste restauratiewerken gemaakt? Hoelang zullen die duren? Zal het werk een nieuwe plaats krijgen waar geen vocht kan binnendringen?

Vous évoquiez également dans votre réponse le programme général de restauration en cours.

Or, sauf erreur, le budget 2022 ne semble prévoir aucun crédit d'engagement lié à de telles activités de restauration et de mécénat dans les infrastructures de transport public.

En ce qui concerne Magic City et les problèmes d'étanchéité, après différents tests réalisés, nous avons appris que le problème se situerait au niveau de l'étanchéité globale, étant donné que des infiltrations d'eau sont perceptibles à de nombreux endroits de la station. Nous pouvons le constater à l'œil nu.

Notons, par ailleurs, que si la station Pannenhuis est la station bruxelloise la plus photographiée sur Instagram. D'autres stations de métro sont aussi mises en avant sur les réseaux sociaux, dont la station Montgomery pour l'œuvre de Jean-Michel Folon. Si l'on saisit évidemment l'aspect esthétique de l'œuvre de Folon, son état de conservation laisse à désirer.

Enfin, nous avons eu la confirmation que Bruxelles Mobilité avait effectivement pris en charge le démontage, le stockage, les assurances et le remontage, ainsi que la restauration des carreaux abîmés de l'œuvre La Ville magique, de Jean-Michel Folon.

Comment s'explique la mise à zéro du budget alloué en 2022 pour l'acquisition, la valorisation et la restauration des œuvres d'art ?

Quelles seront les conséquences sur le programme général de restauration ?

Concernant ce programme, où en est-on ? Un calendrier a-t-il été établi ?

Le contrat d'entretien en cours d'instruction évoqué lors de votre réponse a-t-il été finalisé ?

Concernant la fresque Magic City, de quand datent les dernières observations et quelle est l'évolution de son état ? De nouvelles mesures ont-elles été prises sur la fresque et sur la station elle-même ?

Où en sont les travaux sur La Ville magique ? La fresque a-t-elle été démontée et placée en lieu sûr ?

Un inventaire des restaurations a-t-il été établi ? Quel est le calendrier de restauration et de réinstallation dans la station Montgomery ? Le nouvel emplacement de l'œuvre a-t-il été choisi dans un endroit exempt de toute infiltration ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'art dans le métro contribue à la réputation et à l'image de notre ville-région.

En 2021, Bruxelles Mobilité a décidé d'éteindre l'allocation budgétaire 18.002.11.07.7340 pour les œuvres d'art. Cela ne veut pas dire que le budget est ramené à zéro, mais que tous les

³¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Kunst in de metro draagt bij tot het imago van ons stadsgewest.*

In 2021 besliste Brussel Mobiliteit om basisallocatie 18.002.11.07.7340 te schrappen en alle kunstprojecten voortaan

in te schrijven op basisallocatie 18.002.11.05.7340. Dat heeft geen gevolgen voor het algemene restauratieprogramma.

Het voorlopige programma voor 2022 gaat gepaard met een budget van 135.276,83 euro voor kleine werkzaamheden in de metrostations Park, Weststation, Zuidstation, Beurs, Gribaumont, Schuman, Merode, Montgomery, Kruidtuin, Vandervelde en Anneessens. Er is ook een budget van 233.331,15 euro voor schoonmaak.

projets artistiques sont depuis imputés sur l'allocation budgétaire 18.002.11.05.7340. Cela n'aura pas de conséquences sur le programme général de restauration.

Pour ce qui est des projets artistiques, le programme prévisionnel pour 2022 prévoit divers engagements budgétaires.

Un montant de 135.276,83 euros est alloué au programme suivant :

- Parc : installation d'une bâche avec l'image imprimée de l'œuvre de Marc Mendelson en attendant la fin de la restauration, notamment pendant les travaux dans la station ;

- Gare de l'Ouest, œuvre de Stephan Vanfleteren : placement d'un échafaudage pour le montage d'une photo restaurée ;

- Gare du Midi, œuvre de Jacques Bage : placement d'un échafaudage au-dessus de l'escalier pour permettre la restauration et retour sur le rail du bas des panneaux ayant subi des actes de vandalisme ;

- Bourse, œuvre de Paul Delvaux : placement d'un échafaudage au-dessus de l'escalier, afin de permettre la restauration de petits dégâts ;

- Gribaumont, œuvre de Roger Nellens : placement d'un échafaudage pour la restauration et la conservation de l'œuvre ;

- Schuman, œuvre de Pieter Vermeersch : placement d'un échafaudage au-dessus de l'escalator pour un nettoyage approfondi ;

- Merode, œuvre de Jean Glibert : fixation des carreaux tombés et restauration ;

- Montgomery, œuvre de Pol Mara : consolidation de la fixation des panneaux ;

- Botanique, œuvre de Pierre Caille : placement d'une nouvelle vitre dans la vitrine, à la suite d'un acte de vandalisme ;

- Vandervelde, œuvre de Paul De Gobert : placement d'un échafaudage pour la restauration de la partie au-dessus des voies ;

- Anneessens, œuvre de Vincen Beeckman : remplacement de six panneaux abîmés.

Le budget consacré au nettoyage s'élève à 233.331,15 euros.

Pour les nouvelles œuvres, sont également prévus :

- un appel à projets pour trois artistes (en cours) pour la gare Centrale, à hauteur de 25.000 euros par artiste ;

³¹⁷¹ *Voorts werden de volgende bedragen vrijgemaakt voor nieuwe werken:*

- 25.000 euro per kunstenaar voor drie nieuwe werken in het Centraal Station;

- 150.000 euro voor het werk in het metrostation Toots Thielemans;

- 150.000 euro voor het werk in de Annie Cordy-tunnel;

- 50.000 euro voor de Rogiertunnel.

Met betrekking tot culturele activiteiten werd er 112.5000 euro toegekend voor *Quartier in het station Beurs*, 50.000 euro voor het scenografisch werk in station Bockstael en 25.000 euro voor de culturele ruimte in Alma, al moet dat laatste bedrag nog worden bevestigd.

Tot slot is er geld begroot voor de restauratie van werken in de stations Pétilion, Voorplein, Merode en IJzer.

Het werk *Magic City* wordt niet langer beschadigd door insijpelend water en verkeert in goede staat. Het werk is geïnventariseerd, gedemonteerd, schoongemaakt, gerestaureerd en op een veilige plaats opgeborgen. Vertegenwoordigers van de stichting Folon houden toezicht op het hele proces. Het werk zal opnieuw worden geïnstalleerd na de renovatie van het station Montgomery, waarbij de dakplaat van het station waterdicht zal worden gemaakt.

- des dédommagements pour les finalistes à hauteur de 28.000 euros ;

- 150.000 euros pour l'œuvre Toots Thielemans ;

- 150.000 euros pour l'œuvre Annie Cordy ;

- 50.000 euros pour la trémie Rogier.

Pour les dynamiques culturelles :

- nouvelle programmation pour l'espace Quartier à la Bourse : 112.500 euros ;

- œuvre scénographique à la station Bockstael : 50.000 euros ;

- espace culturel à la station Alma : 25.000 euros, à confirmer.

Pour les restaurations :

- Que la mer m'épargne de Jules Lismonde à la station Pétilion : 68.207 euros ;

- Dyade à la station Parvis de Saint-Gilles : 2.000 euros ;

- Carrelage Cinq à la station Merode : 4.000 euros ;

- La Pietà d'Antoine Mortier à la station Yser : 20.000 euros en 2022-2023.

- hors visa : 50.000 euros.

Les contrats de maintenance et d'entretien des œuvres d'art ont été engagés en 2021 comme suit : 135.276,83 euros pour de petits travaux et 233.331,15 euros pour le nettoyage.

La fresque La Ville magique ne souffre plus d'infiltrations et est en bon état. Le suivi est assuré par la restauratrice. L'œuvre a bien été inventoriée, démontée, nettoyée, restaurée par une restauratrice et entreposée dans un lieu sécurisé. L'ensemble du processus a été suivi par des représentants de la Fondation Folon. La réinstallation de l'œuvre doit être réalisée dans le cadre du projet de rénovation de la station Montgomery. Ce dernier prévoit la réalisation de l'étanchéité de la dalle de toiture de la station, ce qui exemptera l'espace de toute infiltration.

M. Julien Uyttendaele (PS). - Nous sommes totalement d'accord sur le fait que la présence de l'art dans les stations de métro et sur tout le réseau STIB est l'une des meilleures manières de le démocratiser.

J'entends qu'une série de restaurations ont lieu. Constituent-elles le programme exhaustif, ou la liste n'est-elle pas encore complète et le travail d'analyse sur le terrain doit-il être achevé ?

³¹⁷³ **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans). - Kunst in het MIVB-netwerk bereikt inderdaad een grote groep mensen.

Is de lijst met herstellingen die u hebt opgesomd, volledig? Moeten er nog analyses gebeuren?

Het aanbrengen van stellingen om kunstwerken te herstellen, maakt ze gevoeliger voor vandalisme. De stellingen moeten dus beveiligd worden.

Uw bewering dat Magic City in goede staat is, strookt niet mijn eigen ervaring. Als je een afbeelding googelt, ziet het er ook niet al te best uit. Is het kunstwerk onlangs hersteld? Het probleem ligt misschien niet aan het metrostation zelf, maar dat wil nog niet zeggen dat het kunstwerk in goede staat verkeert.

J'attire votre attention sur le fait que le placement d'échafaudages pour restaurer des œuvres expose encore davantage ces dernières au vandalisme. Il convient dès lors de les sécuriser.

S'agissant de l'œuvre Magic City, elle est, selon vous, en bon état. Je suis dubitatif, car la dernière fois que je suis allé à la station Montgomery, ce n'était pas mon impression, ce dont témoigne d'ailleurs aussi Google Images. Une restauration de cette œuvre serait-elle intervenue récemment ? Si le problème initial se trouve dans la structure même de la station, l'œuvre n'est pas en bon état pour autant. Pouvez-vous me rassurer sur ce point ?

3175 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Magic City is wel degelijk schoongemaakt en gerestaureerd. De stichting Folon heeft op het proces toegezien. Het werk wordt teruggeplaatst wanneer metrohalte Montgomery gerenoveerd is. Alles wordt in het werk gesteld om Magic City zo goed mogelijk te beschermen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'œuvre Magic City a bien été inventoriée, démontée, nettoyée et restaurée par une restauratrice. L'ensemble du procédé a été suivi par des représentants de la Fondation Folon. La réinstallation doit bien entendu se faire dans des conditions optimales, après la rénovation de la station Montgomery.

Tout est mis en œuvre pour que l'œuvre soit traitée avec le plus grand soin.

3177 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Magic City is een fresco, La Ville magique een werkstuk uit keramiek. Gaat u zelf eens kijken in Montgomery? Ik ben bezorgd over de staat van het fresco.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il y a bien deux œuvres : la fresque Magic City et l'œuvre en céramique La Ville magique. Je vous invite à passer à la station Montgomery car je ne suis pas certain que la fresque Magic City soit vraiment en bon état. Cela m'inquiète, vu l'importance de cette œuvre.

Weet u al waar La Ville magique zal worden geïnstalleerd?

Un emplacement a-t-il déjà été déterminé pour la nouvelle installation de La Ville magique ?

3177 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Nee, nog niet precies. Het belangrijkste is dat de plafondegels gerestaureerd worden.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne suis pas sûre de l'endroit exact. Dans ma réponse, j'ai mentionné La Ville magique pour expliquer que cette œuvre avait bien été restaurée et qu'elle n'était pas visible sur place. Je ne peux pas vous dire si l'endroit de sa nouvelle installation a déjà été décidé. L'essentiel est que la dalle de toiture soit rénovée.

Het fresco is in goede staat, al geef ik toe dat het beter bewaard zou kunnen worden.

La fresque est, quant à elle, en bon état, même si je vous accorde qu'elle mérite une meilleure conservation.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

3183 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI**

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

3183 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

3183 **betreffende "de te hoge CO2-concentratie in de MIVB-voertuigen".**

concernant "la concentration en CO2 trop élevée dans les véhicules de la STIB".

3185 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *VRT-journalisten onderzochten de CO2-concentraties in het openbaar vervoer. In de spits wordt de toegestane norm*

M. Youssef Handichi (PTB).- Des journalistes de la VRT ont effectué une enquête sur la concentration en CO2 dans les transports en commun. Il apparaît que la limite de concentration

van 900 ppm geregeld overschreden. Als er zich bij te hoge CO2-concentraties besmette reizigers in stampvolle voertuigen bevinden, kan het virus zich veel sneller verspreiden. De vrees van vele MIVB-personeelsleden is dus zeker gegrond.

In het comité voor preventie en bescherming op het werk hamerden de werknemers erop dat de bezettingsgraad van de voertuigen omlaag moet. Ook willen ze dat er een scherm komt dat de bestuurder hermetisch afsluit van de reizigers, zoals dat ook het geval is bij de TEC en De Lijn, waar minder besmettingen plaatsvinden dan bij de MIVB. Daarnaast willen ze onder meer FFP2-maskers op alle lijnen, zoveel mogelijk rijden met de ramen open en geen standaardbussen meer op drukke lijnen zoals lijn 71, 95 of 29.

Hoe willen de regering en de MIVB-top het personeel en de reizigers van de MIVB beter beschermen? Bent u van plan de legitieme vragen naar meer preventie te steunen?

autorisée - 900 ppm - est régulièrement dépassée dans les transports en commun bondés. Si des passagers contaminés au Covid-19 se trouvent dans ces bus ou trams à concentration élevée en CO2, le risque de transmission du virus est donc accru. J'espère que nous en sommes tous conscients au sein de cette commission.

Les résultats très inquiétants des mesures de CO2 prises aux heures de pointe par ces journalistes confirment pleinement la légitimité des craintes exprimées par plus de 1.000 agents de la STIB exerçant leur droit de retrait.

Compte tenu du fait que la ventilation s'avère insuffisante avec la seule ouverture des portes, les représentants des travailleurs au comité pour la prévention et la protection au travail insistent sur les points suivants :

- limitation de la capacité des véhicules, comme le recommandent les experts, pour la distanciation physique ;
- installation d'une bâche pour rendre le poste de conduite le plus hermétique possible, comme c'est le cas dans les véhicules du TEC et de De Lijn, où le taux de contaminations est moindre que dans ceux de la STIB ;
- fourniture de masques FFP2, beaucoup plus protecteurs que les masques en tissu, notamment pour les remplacements sur ligne, et tant que ceux-ci ne sont pas suspendus ;
- ouverture des trappes et fenêtres dans tous les véhicules où c'est possible, afin de favoriser la ventilation ;
- suspension de la mise en service de bus standard sur les lignes très fréquentées, comme les lignes 71, 95 ou 29 ;
- suspension des services coupés et des remplacements sur ligne, pour limiter les contacts et en vue de favoriser la distanciation physique.

Qu'envisagent le gouvernement bruxellois et la direction de la STIB pour mieux protéger les agents de la STIB et les voyageurs ? Comptez-vous soutenir ces demandes de prévention légitimes, afin de limiter les risques de contamination des agents de conduite et des voyageurs de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Hormis les chiffres de contaminations par province publiés hebdomadairement par Sciensano, qui montrent que les taux d'incidence ont régulièrement varié significativement entre les provinces depuis mars 2020, la STIB n'a pas connaissance de chiffres de contaminations établis de façon spécifique pour le personnel de conduite des différentes sociétés de transport public belges.

Elle ne peut donc cautionner l'affirmation selon laquelle il y aurait eu des différences entre les chiffres de contaminations du personnel de conduite de la STIB et de ceux des autres sociétés de transport public du pays. Si le personnel de conduite de la STIB n'est malheureusement pas épargné par le virus, il est important

³¹⁸⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Sciensano publiceert wekelijks besmettingscijfers per provincie, die nogal eens durven te schommelen, maar de MIVB heeft geen weet van specifieke besmettingscijfers van het personeel van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen van dit land. Het coronavirus heeft de MIVB-chauffeurs niet gespaard, maar er zijn hoegenaamd geen aanwijzingen dat zij zwaarder zouden zijn getroffen dan de rest van de bevolking of dan de andere chauffeurs.

De MIVB weet niet in welke omstandigheden de VRT-reportagemakers hun metingen precies hebben uitgevoerd, maar

in hoofdzaak gaat het om drukke lijnen en periodes. Ik wil de resultaten dus graag nuanceren, hoe belangrijk ze ook zijn.

CO2-metingen zijn een goede manier gebleken om onrechtstreeks te meten hoeveel virusdeeltjes er in de lucht zweven. Het belangrijkste is echter in welke mate en hoe snel de CO2-waarde schommelt. De binnenlucht in MIVB-voertuigen wordt echter bijzonder snel ververst dankzij mechanische ventilatie en het feit dat de deuren om de minuut worden geopend.

³¹⁸⁹ *In verband met de capaciteitsbeperking voor voertuigen moet u weten dat 95% van de ritten plaatsvindt in voertuigen met een bezettingsgraad van minder dan 50%. Tijdens de spits blijft de drukte beperkt in de tijd en tot een paar delen van het netwerk. Toch moeten we oplossingen bedenken.*

Het ligt moeilijk om reizigers de toegang tot drukke voertuigen te ontzeggen. Het Overlegcomité pleit dan ook voor telewerk, want zo vermijden we dat mensen elkaar op het werk besmetten en hoeven minder mensen tijdens de spits het openbaar vervoer te nemen. De MIVB legt overigens tijdelijk meer bussen in op lijnen met haltes in de buurt van scholen, maar dat is geen gemakkelijke maatregel. Het verlaagde aantal verplaatsingen heeft zware gevolgen voor de vervoermaatschappij.

In de rijtuigen die met krachtige mechanische ventilatiesystemen zijn uitgerust, zijn de kiepramen momenteel gesloten opdat de buitenlucht evenredig zou worden verdeeld.

de noter qu'il n'est pas touché davantage par le virus du Covid-19 que le reste de la population. Les taux sont comparables.

Vous faites référence à un reportage de la VRT, qui montre l'importance de la ventilation et le nombre de voyageurs transportés. Il est toutefois essentiel de préciser que la STIB ne connaît pas les conditions exactes dans lesquelles les mesures ont été effectuées (type de véhicule, etc.). Ces mesures représentent effectivement un échantillonnage, mais dont les conditions sont limitées aux sections et aux moments de la journée les plus chargés. Je ne cherche pas à nier leur importance, mais cette précision est utile.

Si les pics de CO2 sont une mesure aujourd'hui standard, parce que considérée comme une mesure indirecte de la présence d'aérosol du virus dans les bâtiments, c'est la vitesse de variation de cet indicateur qui est l'élément crucial. Or, la vitesse de renouvellement de l'air intérieur est particulièrement élevée dans les véhicules de transport public urbain à Bruxelles.

Dans ces véhicules, la ventilation mécanique permet de remplacer jusqu'à 40 fois par heure l'air intérieur - ce qui est beaucoup plus que dans un bâtiment - et cette ventilation est encore renforcée par l'ouverture régulière des portes en raison de la distance très réduite entre les arrêts, qui est de 400 mètres en moyenne.

Cela représente donc une ouverture des portes toutes les minutes en moyenne pour les autobus de la STIB.

En ce qui concerne la proposition de limitation de la capacité de transport par véhicule, il faut rappeler que plus de 95 % des voyages dans les véhicules de la STIB se font avec une charge dans les véhicules inférieure à 50 %. Cela ne signifie évidemment pas que les 5 % restants ne soient pas importants, mais cela permet de mettre en perspective le phénomène dont question. Si, pendant les heures de pointe, la charge est plus élevée sur les tronçons les plus chargés du réseau, il s'agit cependant de durées très réduites et sur des longueurs de ligne limitées. C'est néanmoins là qu'il faut trouver des solutions.

Il serait très difficile d'appliquer une interdiction d'accéder aux véhicules pour en limiter la capacité. C'est pour cette raison que le Comité de concertation a mis en œuvre le télétravail qui vise un objectif double : éviter les contaminations entre collaborateurs dans une entreprise et réduire les raisons d'emprunter les transports en commun afin de réduire le nombre de voyageurs en heure de pointe. La STIB a également augmenté ponctuellement le nombre de bus sur quelques lignes très fréquentées par les écoles, mais il ne s'agit pas non plus d'une mesure facile. La réduction du nombre de déplacements a, quant à elle, des répercussions sur toute la société.

Au sujet de la ventilation, dans les véhicules de la STIB équipés des ventilations mécaniques les plus puissantes, les fenêtres basculantes sont maintenues fermées pour assurer une distribution d'air extérieur uniforme à travers le véhicule. L'ouverture des fenêtres modifie les flux d'air dans les véhicules

3193 *De ramen kunnen wel open in voertuigen zonder mechanische ventilatie, maar in Brussel zijn alle rijtuigen daarmee uitgerust. In de stelplaatsen worden de ramen van de oudste voertuigen altijd opengezet voordat ze het net op gaan.*

In alle voertuigen is de chauffeur fysiek afgezonderd van het reizigersgedeelte. In alle bussen en in de oudste trams zijn ook kettingen gespannen, zodat reizigers altijd meer dan anderhalve meter afstand houden van de bestuurder.

De mondkaskeplicht geldt voor alle reizigers. Personeelsleden mogen in trams wel plaatsnemen in de ongebruikte bestuurdersplaats achteraan. In bussen mogen ze gaan zitten in het gedeelte waartoe het brede publiek geen toegang krijgt.

Op buslijnen 71, 95 en 29 worden accordeonbussen ingezet. Soms valt een van die bussen door een ongeval buiten gebruik. De MIVB kan dan tijdelijk standaardbussen inschakelen die op strategische plaatsen paraat staan, in afwachting van nieuwe accordeonbussen uit de stelplaats. Dankzij deze maatregel vermijdt de MIVB dat de overige voertuigen op de buslijn overbelast raken.

3195 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Ik betreur dat u het onderzoek van de VRT naast zich neerlegt. Zult u zelf een studie naar de ventilatie in MIVB-voertuigen bestellen?*

Wie tijdens de spits het openbaar vervoer neemt, stelt vast dat de voertuigen overvol zitten. Ik vrees dus dat niet alle werkegevers de telewerkregels naleven.

U bent de eerste minister die te maken kreeg met de uitoefening van het terugtrekkingsrecht. Ik had gehoopt dat u uit dat voorval zou leren, maar u blijkt te volharden.

- Het incident is gesloten.

et conduit à une distribution inégale du renouvellement d'air intérieur par de l'air frais extérieur, et ce, d'autant plus lorsque le nombre de passagers à bord est élevé.

Les fenêtres sont potentiellement ouvrables en prévision d'une éventuelle exploitation des véhicules sans ventilation mécanique. Mais, à Bruxelles, ils sont équipés d'une telle ventilation.

Les fenêtres basculantes des véhicules plus anciens sont ouvertes chaque matin dans les dépôts, avant la mise en service des véhicules. Cette mesure additionnelle augmente l'efficacité de la ventilation.

Afin de protéger le personnel de conduite, tous les véhicules de la STIB sont équipés d'une séparation physique placée entre la partie du véhicule destinée aux voyageurs et celle destinée au chauffeur. En raison des différences de construction entre types de véhicules, la STIB a également rajouté, dès mars 2020, dans les autobus de toutes les séries et les trams des générations les plus anciennes, une chaînette empêchant les voyageurs d'accéder à moins de 1,5 m du chauffeur.

Les obligations dictées par les autorités régionales et fédérales, telles que le port du masque, s'adressent à tous les voyageurs du réseau de la STIB, en ce compris le personnel de conduite en déplacement sur le réseau. Ce personnel est toutefois autorisé à occuper le poste de conduite arrière des trams ou, dans les autobus, à se déplacer dans la partie située à l'avant, interdite au public. Il peut donc voyager, tout en restant séparé des clients.

En ce qui concerne les lignes de bus 71, 95 ou 29, exploitées avec des bus articulés au lieu de bus standard, il peut arriver, en cas d'accident ou d'incident d'exploitation nécessitant le retrait d'un de ces bus, que la STIB injecte temporairement un bus standard stationné avec chauffeur à certains points stratégiques du réseau, le temps de faire sortir un autre bus articulé depuis le dépôt. Cette mesure vise précisément à éviter des surcharges dans les autres véhicules qui circulent sur la ligne.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je déplore votre façon de balayer d'un revers de la main cette étude de la VRT, en prétextant que l'on ignore dans quelles conditions elle a été effectuée. Je souhaite vous encourager à commander vous-même une étude pour mesurer la ventilation dans les bus et les trams de la STIB. L'avez-vous déjà envisagé ?

Il suffit de prendre les transports en commun de manière quotidiennement aux heures de pointe pour constater que les bus, trams et métros sont bondés. Je doute, à cet égard, que tous les employeurs appliquent la mesure du télétravail.

Je ne suis pas convaincu que vous soyez véritablement à la hauteur de cette crise sanitaire dans les transports publics. De nombreux experts s'accordent en effet à dire que les transports publics constituent un vecteur de transmission du virus.

3199 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

3199 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

3199 **betreffende "de opvolging van het retrofittingvraagstuk in het Brussels Gewest".**

3201 **De heer Jonathan de Patoul (DÉFI) (in het Frans).- Bij het retrofitten van wagens wordt een motor op brandstof vervangen door een elektrische motor. Het aandeel elektrische wagens is nog veel te laag op dit moment, maar massaal nieuwe elektrische wagens produceren heeft ook gevolgen voor het milieu.**

In die zin is de techniek van het retrofitten een milieuvriendelijk alternatief, want het vermindert de CO2-uitstoot van de wagen, ook in vergelijking met een nieuwe elektrische wagen.

Bovendien is het ook een zuinige oplossing, want een dergelijke vervanging kost heel wat minder dan de aankoop van een nieuwe elektrische wagen. Zo worden elektrische voertuigen toegankelijk voor een veel ruimer publiek. Er zullen immers altijd mensen zijn die een eigen wagen nodig hebben en retrofitten kan een interessante oplossing zijn voor hen.

3203 **Elektrische voertuigen vereisen minder onderhoud. De verkoop van retrofitpakketten aan garagehouders zou hun activiteitsverlies dan ook goedmaken. Bovendien zijn zulke kits voordelig voor de markt van tweedehandswagens met een verbrandingsmotor, die omgebouwd kunnen worden in plaats van op een schroothoop te belanden.**

In verschillende Europese landen is retrofitting mogelijk, in de VS zelfs al meer dan tien jaar, maar in België nog niet. De bestaande wetgeving is een hindernis, want ze vereist de toestemming van autobouwers die liever nieuwe auto's verkopen.

Je tiens tout de même à vous féliciter, car vous êtes la première ministre de l'histoire de Belgique à faire face à l'exercice du droit de retrait. Je pensais véritablement que vous alliez en tirer des leçons et écouter les revendications des agents, mais vous persistez et vous ne vous en cachez pas.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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

concernant "le suivi de la question du 'rétrofit' en Région bruxelloise".

M. Jonathan de Patoul (DÉFI).- Je reviens vers vous sur un sujet déjà évoqué ici et qui me semble important : le rétrofit, qui consiste à remplacer le moteur thermique d'un véhicule par un moteur électrique. Il s'agit d'une formule cohérente et pertinente face aux défis de mobilité automobile urbaine, en particulier liés à la zone de basses émissions (LEZ). Aujourd'hui, près de 1,6 % des véhicules sont électriques. Il faut accélérer la transition, mais il est paradoxal de relancer toute une nouvelle industrie de production de véhicules qui aurait un impact non négligeable sur le climat.

Le rétrofit est donc bien une solution écologique : en Belgique, la conversion permettrait de réduire les émissions de CO2 de 76 % par rapport à un véhicule thermique, sur l'ensemble de sa vie, et de 31 % par rapport à un véhicule électrique neuf.

C'est également une solution économique : globalement, un véhicule converti est deux fois moins cher qu'un neuf, alors que 30 à 50 % de nos concitoyens estiment que le prix d'achat d'un véhicule électrique est un frein. La conversion permettrait donc de rendre la mobilité électrique plus accessible et plus inclusive.

Mon objectif n'est pas de promouvoir le tout-voiture, mais des personnes auront encore besoin d'utiliser une voiture pour se déplacer. En Région bruxelloise, 220.000 emplois sont liés aux petites et moyennes entreprises, et les travailleurs concernés devront pouvoir se déplacer de manière fluide à Bruxelles. Le rétrofit peut constituer une solution pour eux.

De plus, le rétrofit développé en Belgique pourrait se vendre sous forme de kit destiné aux garagistes, permettant de redynamiser la filière en compensation de la perte d'activité due aux véhicules électriques, qui requièrent moins de maintenance. Il permettrait aussi de valoriser le marché des voitures thermiques d'occasion, qui pourraient être reconverties au lieu de terminer à la casse ou dans d'autres pays du globe. Polluer moins ici mais plus là-bas n'a pas beaucoup de sens !

Notons que le rétrofit existe depuis plus de dix ans aux États-Unis et qu'il s'est fait une place en Grande-Bretagne, en Allemagne,

In Wallonië werd voorgesteld om die toestemming te schrappen. Met de goedkeuring van de gewestelijke minister van Mobiliteit is dat al mogelijk, zegt de Raad van State.

De officiële erkenning vormt een ander probleem. Als een omgebouwd voertuig eenmaal voor de tests geslaagd is, gelden de resultaten voor alle soortgelijke voertuigen. In Nederland kost de erkenning 500 à 1.500 euro, in België minstens 3.600 euro.

Klopt het dat er nog steeds geen wettelijk kader is voor de retrofit? Hoever staat de federale werkgroep? Wat zijn de conclusies van uw overleg met Leefmilieu Brussel? Hebt u retrofitters gesproken?

³²⁰⁵ *Wordt retrofitten inderdaad beschouwd als een verregaande transformatie waarvoor het akkoord van de autobouwer nodig is? Komt daar verandering in?*

Hoe wilt u het retrofitten bevorderen? Bent u bevoegd voor het gewestelijke erkenningsorgaan? Kost een erkenning inderdaad 3.600 euro? Beraadt u zich over hoe die prijs lager kan?

³²⁰⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Retrofitten is inderdaad een milieuvriendelijke optie. De technische, juridische en economische aspecten moeten nog geanalyseerd worden.*

Er bestaat nog geen wettelijk kader. De werkgroep heeft zijn dossier overgemaakt aan de federale overheidsdienst, die op zijn beurt het koninklijk besluit zal opstellen. Normen zoals deze zijn een federale bevoegdheid.

Mijn kabinet overlegt met dat van minister Maron en met verschillende spelers die de retrofit willen invoeren, zoals Decarbone. We hebben ze ingelicht over de toekomstige regels.

en Italie, aux Pays-Bas et en France, mais pas chez nous - ou pas encore ? La législation en vigueur constitue un frein à son développement. Elle est problématique car elle requiert une autorisation des constructeurs, qui ont plutôt intérêt à vendre des voitures neuves.

La France, l'un des pays de l'industrie automobile, n'impose pas cette autorisation. En Wallonie, la proposition de passer outre cet accord a été émise et le Conseil d'État a affirmé que cela était déjà possible, sur autorisation du ministre régional de la mobilité.

Les coûts et difficultés d'homologation sont également problématiques. Normalement, une fois qu'un véhicule converti a réussi les tests, ceux-ci sont valables pour tous les autres véhicules similaires. Les Pays-Bas proposent une homologation entre 500 et 1.500 euros, alors que le prix minimal est de 3.600 euros en Belgique, ce qui est prohibitif.

Interrogée il y a quelques mois, vous m'aviez indiqué que la réflexion était en cours au sujet du rétrofit.

Me confirmez-vous qu'il n'y a toujours pas de cadre légal pour la conversion ? Quand la réflexion sur le sujet est-elle susceptible d'aboutir ? Où en est le groupe de travail dédié, géré au niveau fédéral ?

Avez-vous des contacts avec Bruxelles Environnement à ce sujet ? Qu'en ressort-il ? Avez-vous déjà rencontré des acteurs du rétrofit ? Avec quels résultats ?

Me confirmez-vous que le rétrofit est considéré comme une transformation profonde qui nécessite l'accord du constructeur ? Des réflexions sont-elles en cours pour modifier cet aspect ?

Quelles sont les réflexions en cours pour faciliter le rétrofit en Région bruxelloise ? Outre l'aspect économique, l'aspect écologique est non négligeable.

Êtes-vous bien chargée de l'entité régionale d'homologation ? Si oui, me confirmez-vous les montants autour de 3.600 euros par homologation ? Une réflexion est-elle menée pour diminuer ce coût et promouvoir le rétrofit en Région bruxelloise ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le rétrofit est un projet à suivre avec attention. Il constitue en effet une solution intéressante d'un point de vue environnemental. Nous restons toutefois attentifs aux aspects techniques, juridiques et économiques qui doivent encore être analysés.

Je confirme que le cadre légal n'existe pas encore. Le groupe de travail a terminé son étude et le dossier se trouve entre les mains du service public fédéral, qui se chargera de la rédaction de l'arrêté royal. Cette procédure est en effet indispensable, car les normes de produits comme celle-ci sont une compétence fédérale.

La problématique du rétrofit est suivie par mon cabinet, qui a aussi pris contact avec le cabinet de M. Maron à ce sujet.

De werkgroep heeft besloten dat het akkoord van autobouwers niet langer noodzakelijk is, wat bewijst dat de samenwerking goed verloopt.

Via de lage-emissiezonepremies kan er al een gewestelijke premie voor refitting worden ingevoerd.

Brussel Mobiliteit heeft een afdeling die zich met erkenning bezighoudt. Het tarief is de som van de erkenning door de overheid en de technische dienstverlening door privémaatschappijen.

³²⁰⁹ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Het verheugt me dat het dossier vlot, hoe traag ook. Wat bedoelt u als u zegt dat de samenwerking met de autobouwers goed verloopt?*

Beschikt u over precieze prijzen? Worden ze verlaagd?

³²⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zal exacte cijfergegevens opvragen. Goede samenwerking is belangrijk, met name bij de uitvoering. Ik zal u schriftelijk details bezorgen.*

³²⁰⁹ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Ik zal een schriftelijke vraag indienen.*

- Het incident is gesloten.

³²¹⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS**

³²¹⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

³²¹⁷ **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

Mon administration entretient des contacts avec plusieurs acteurs désirant mettre le rétrofit en place, dont Decarbone. Nous leur avons décrit les règles qui allaient être mises en place. Le cadre légal est maintenant attendu.

Le groupe de travail a décidé que l'accord du constructeur n'était plus nécessaire, il suffit de la preuve d'une bonne collaboration avec lui.

Les futures demandes ont bien été anticipées. Il existe déjà une possibilité de prime régionale au travers de celles liées à la zone de basses émissions.

Enfin, Bruxelles Mobilité comprend en effet une cellule d'homologation. En ce qui concerne les prix, il existe deux tarifs différents : la partie prévue pour l'homologation au niveau de l'autorité compétente, et un deuxième tarif dépendant de sociétés privées, pour les services techniques.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Le dossier progresse - peut-être pas encore assez vite, mais je m'en réjouis. Vous évoquez ne pas avoir à demander l'autorisation au constructeur. Cela me paraissait en effet aberrant, c'est donc une très bonne nouvelle. Qu'entendez-vous cependant par "une preuve de bonne collaboration" ?

S'agissant des tarifs, disposez-vous des prix exacts proposés ? Une réflexion pour les diminuer est-elle en cours ? Cela me paraît important.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il existe deux tarifs différents : l'un prévu pour l'homologation au niveau de l'autorité compétente, et l'autre, qui dépend de sociétés privées, pour les services techniques. Je ne dispose toutefois pas des chiffres exacts, je dois m'informer.

Il faut en effet faire montre d'une bonne collaboration, notamment au niveau de la mise en œuvre. Je vous fournirai les détails supplémentaires par écrit ultérieurement.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je déposerai une question écrite à ce sujet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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

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

3217 **betreffende "geluidsradars in Brussel".**

3219 **De heer Marc-Jean Ghysse (PS)** (in het Frans).- *In Frankrijk werden, naar analogie met de radars die de snelheid van het verkeer controleren, nu ook radars geïnstalleerd die het geluid meten, vooral van motoren. Bestaat dat systeem ook in België? En in het Brussels gewest? Overweegt u om het in te voeren? Hebt u nog andere middelen om op te treden tegen geluidsoverlast van motoren?*

3221 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om geluidsoverlast tegen te gaan hebben we vorig jaar een vrijwel algemene snelheidsbeperking van 30 km/u ingevoerd, waardoor het verkeer niet alleen veiliger wordt, maar ook veel minder lawaaierig. In het Geluidsplan staat ook dat we tegen 2030 vijftig rustige zones zullen invoeren, met veel minder doorgaand verkeer. Zo wordt het lawaai beperkt. Dat is bevorderlijk voor de levenskwaliteit.*

Voorts voeren we vanaf 1 januari 2023 een specifieke technische controle voor tweedehandse of beschadigde motoren in, met bijzondere aandacht voor het geluid dat door die voertuigen wordt geproduceerd. Over een algemene periodieke controle zoals die ook voor auto's bestaat, is er voorlopig jammer genoeg geen akkoord met de andere gewesten.

3223 *Brussel Mobiliteit renoveert de tunnels en installeert er geluidswerende panelen.*

De strijd tegen lawaai komt aan bod in meerdere beleidsdomeinen en moet worden gevoerd door het gewest, de gemeenten en de politie samen.

concernant "les radars antibruit à Bruxelles".

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- À l'étranger, notamment en France, des dispositifs semblables aux radars de contrôle de vitesse sont installés pour contrôler les pots d'échappement trafiqués, essentiellement des deux-roues.

Avez-vous connaissance de ce type de technique en Belgique ? Certains de ces dispositifs sont-ils déjà utilisés en Région bruxelloise ? À défaut, l'administration bruxelloise envisage-t-elle d'en installer ? Si oui, à quels endroits ?

Quels sont vos moyens d'intervention contre ces nuisances unanimement reconnues, y compris par les associations de motards ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis, bien entendu, totalement d'accord avec vous quant au fait qu'il faut réduire le bruit à la source.

L'année passée, nous avons instauré la ville 30 avec un objectif de sécurité routière, mais aussi de diminution du niveau sonore du trafic motorisé. Les modèles théoriques montrent que les voitures produisent deux fois moins de décibels à 30 km/h qu'à 50 km/h. C'est d'ailleurs ce que nous observons sur le terrain bruxellois depuis la fin de l'année passée.

Par ailleurs, comme recommandé dans le plan bruit, pour créer des poches moins bruyantes en plus des zones calmes existantes, nous lançons l'élaboration de cinq mailles apaisées par an, afin d'en réaliser 50 d'ici 2030. La diminution du trafic de transit d'au moins 35 à 40 % dans ces mailles, mesure phare de ce projet, contribuera entre autres à une réduction importante du bruit au sein des quartiers, en plus d'offrir une meilleure qualité de vie.

En plus de notre plan général de réduction de la vitesse et de diminution du trafic de transit dans les quartiers, nous avons aussi lancé des dispositifs plus spécifiques, dont un contrôle technique qui est prévu pour les motos à partir du 1er janvier 2023. Des passages au contrôle technique seront nécessaires après un accident et en cas d'achat de véhicules d'occasion d'une cylindrée supérieure à 125 cc. Un contrôle relatif au bruit de ces véhicules sera opéré dans ce cadre.

Malheureusement, un contrôle périodique, comme dans le cas des voitures, n'est pas prévu à l'heure actuelle, faute d'accord avec les autres Régions. Nous avons convenu de procéder à une évaluation et j'espère pouvoir les convaincre de ne pas se limiter aux contrôles après accident ou en cas de revente du véhicule.

Bruxelles Mobilité remplace les anciens parements des tunnels en plaques de schiste par des panneaux acoustiques dans le cadre des rénovations complètes ou des rénovations de trémies, conformes aux normes techniques européennes. Bruxelles Mobilité ne gère cependant pas la totalité du parc de panneaux acoustiques, dont certains sont présents hors ouvrages d'art.

Leefmilieu Brussel organiseert geregeld geluidsmetingen. De administratie doet het studiewerk en legt de geluidsnormen vast. Het is vervolgens aan de beheerders van de openbare weg om die normen toe te passen.

Minister Maron heeft aan Brussel Leefmilieu gevraagd om de Franse technologie, waarbij radars geluid meten, te bestuderen. Zulke geluidsradars zouden heel nuttig zijn om niet alleen verkeerslawaaï, maar bijvoorbeeld ook andere geluidsoverlast in kaart te brengen, om klachten op te volgen en maatregelen en sancties te nemen.

Een structureel gebruik van dit soort technologie is voorlopig niet aan de orde. Leefmilieu Brussel is wel in contact met verschillende producenten, want ook in Frankrijk staan de prototypes van deze toestellen nog niet helemaal op punt. Hopelijk kunnen we dit jaar al een testfase uitvoeren. Als die gunstig verloopt, kan het juridische werk beginnen over de bevoegdheid van het gewest en over de geluidsnormen.

La lutte contre les nuisances sonores est une compétence transversale et doit être le fruit d'une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale, les communes et la police.

Les campagnes de mesure sont gérées au sein de Bruxelles Environnement. L'administration se charge des études acoustiques qui définissent les réductions sonores à atteindre et étudie sommairement les dispositifs permettant de les atteindre. La maîtrise d'ouvrage de la conception de ces dispositifs et de leur mise en place est ensuite assurée par les gestionnaires de voirie concernés.

M. Alain Maron m'informe avoir demandé à Bruxelles Environnement d'étudier la nouvelle technologie dont vous parlez et de vérifier comment l'appliquer à un milieu urbain avec un trafic dense comme la Région de Bruxelles-Capitale. Les applications potentielles de ce type de dispositifs sont multiples : données statistiques, suivi des plaintes, mise en œuvre de législations spécifiques, sanctions, traitement du bruit des motos, par exemple, ou des quartiers à forte concentration d'établissements festifs, ou encore identification des caractéristiques acoustiques de différents types de motorisation, comme dans le cadre de la zone de basses émissions.

À ce stade, rien n'est prévu pour une utilisation structurelle de ce type d'appareils. Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement sont en contact et suivent l'évolution de cette technologie.

Depuis plus d'un an, le département bruit de Bruxelles Environnement est en contact avec plusieurs organismes développant ce genre d'appareils. En France, il s'agit encore de prototypes en phase de test, à améliorer. Plusieurs détails opérationnels doivent être réglés. La Région a pour objectif d'installer des appareils à tester en 2022, ce qui permettra d'évaluer la situation en Région de Bruxelles-Capitale ainsi que la fiabilité de ces mesures. Si les tests sont concluants, un travail de réflexion juridique sera alors mené, notamment concernant les compétences de la Région et les niveaux sonores admissibles.

En ce qui concerne la possibilité de modifier le Code de la route afin de réviser les conditions visant à faciliter et à augmenter les contrôles de pollution sonore, la Région a déjà procédé à des modifications ou complété le Code de la route pour pénaliser la génération de bruit. Par exemple, en son article 8.6, le Code de la route dispose : "Il est interdit à tout conducteur de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur. Les conducteurs doivent en outre veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort, sauf en cas de nécessité."

La Région bruxelloise a complété cet article par une disposition du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie. L'article 3.2.28, livre 3, titre 2, chapitre 9 "Mesures particulières" dispose que, lorsqu'un véhicule est à l'arrêt à un endroit où il n'est pas interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, en application de l'article 24 du Code de la route, le conducteur coupe directement le moteur du véhicule.

³²²⁵ *Het verkeersreglement werd al aangepast en aangevuld om de strijd tegen geluidshinder te vergemakkelijken. Zo mogen chauffeurs hun motor niet onnodig stationair laten draaien.*

De gemeenten zijn bezig om dit alles in hun algemeen politiereglement in te schrijven. Ook overdag mogen mensen geen lawaai produceren dat de rust van de buurt onnodig verstoort en dat boven het normale geluidsniveau van de openbare ruimte uitkomt.

3227 **De heer Marc-Jean Ghysse (PS)** (*in het Frans*).- *Ik zal ook minister Maron een vraag over deze kwestie stellen voor de aspecten die Brussel Leefmilieu aangaan.*

- *Het incident is gesloten.*

3231 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

3231 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

3231 **betreffende "de controle op de mondkemperplicht in het openbaar vervoer".**

3235 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- *De omikronvariant circuleert en is zeer besmettelijk.*

Het Overlegcomité kwam begin dit jaar samen om nieuwe maatregelen te bespreken. Een van de opties was de halvering van de capaciteit op het openbaar vervoer. Dat is een drastische maatregel, die hier bovendien onmogelijk is, omdat de helft van de Brusselaars geen auto heeft en op het openbaar vervoer is aangewezen. Uiteindelijk heeft dat voorstel het niet gehaald en kon het openbaar vervoer blijven rijden op volle capaciteit.

We moeten krachtadig optreden om het openbaar vervoer veilig te houden voor de reizigers en om te vermijden dat er in de toekomst drastisch wordt gesnoeid in de dienstverlening omwille van corona. Het openbaar vervoer moet een veilige omgeving zijn, waar alle maatregelen worden genomen om te vermijden dat het virus circuleert.

De eerste eenvoudige en efficiënte maatregel is het dragen van een mondkemper op een correcte manier. Momenteel gebeurt dat nog veel te weinig. Er is een combinatie nodig van belonen en bestraffen. We moeten de mensen aanmoedigen door hen te belonen voor correct gedrag, maar we moeten hen ook bestraffen als ze het mondkemper niet of foutief dragen.

Minister Maron beloofde in september 2021 dat de MIVB de controles op de mondkemperplicht zou opvoeren. De effecten blijven echter uit, want ik zie nog steeds veel mensen die het

Les communes ont déjà intégré une partie de la problématique dans leur règlement général de police. Selon l'article 88, sont interdites les nuisances sonores diurnes produites entre 7h00 et 22h00 (y compris les cris d'animaux) de nature à troubler la tranquillité et la quiétude du voisinage et dont l'intensité des ondes sonores dépasse le niveau de bruit ambiant de l'espace public.

Sont notamment visées les nuisances sonores produites dans les propriétés privées, dans les établissements accessibles au public, mais aussi sur la voie publique. L'article en question fait l'objet d'un suivi.

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- J'interpellerai M. Maron pour un suivi au niveau de Bruxelles Environnement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE

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

concernant "le contrôle du port obligatoire du masque dans les transports en commun".

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (*en néerlandais*).- *Face à la forte contagiosité du variant omicron, le Comité de concertation a examiné l'option de réduire de moitié la capacité des transports publics. Une proposition finalement non retenue.*

Nous devons mettre tout en œuvre pour garantir un environnement sûr aux voyageurs et éviter une réduction de l'offre en raison de la crise sanitaire.

La première mesure à prendre, aussi simple qu'efficace, est le port correct du masque. En septembre 2021, le ministre Maron promettait que la STIB effectuerait des contrôles. Or les effets se font attendre, vu le grand nombre de personnes qui ne respectent pas cette obligation.

Des mesures complémentaires sont également nécessaires, comme la désinfection des surfaces les plus touchées et une bonne circulation de l'air.

mondmasker niet dragen op het openbaar vervoer. Veel ouderen en kwetsbare personen durven daardoor de bus of tram niet meer te nemen. Dat kan niet de bedoeling zijn. We moeten hen een veilige omgeving kunnen garanderen.

Daarnaast zijn er ook bijkomende maatregelen nodig, zoals het ontsmetten van oppervlakten die veel worden aangeraakt of een goede luchtcirculatie.

3237 Hoe wordt de mondmaskerplicht vandaag gecontroleerd?

Gaat de MIVB na of het mondmasker correct wordt gedragen, bijvoorbeeld door steekproeven uit te voeren?

Tussen januari 2021 en augustus 2021 schreven de MIVB-medewerkers in totaal 534 boetes uit voor het niet dragen van een mondmasker. Kunt u een update van dat cijfer geven?

Minister Maron zei in september dat de MIVB een te lakse communicatie over de mondmaskerplicht voerde. Is daarover overleg gepleegd? Hij kondigde ook aan dat de MIVB de controles zou opvoeren. Is dat gebeurd?

De mondmaskerplicht wordt op nog te grote schaal niet gerespecteerd of slecht toegepast. Welke extra maatregelen kunnen er binnen uw bevoegdheden worden genomen? Kan er bij het omroepen van de mondmaskerplicht, wat nu vrij systematisch op bus en tram gebeurt, bijvoorbeeld ook worden gewezen op de controles en de hoogte van de boete?

Wat is de rol van de chauffeurs? Zij zouden onmiddellijk kunnen ingrijpen door een opmerking te maken, maar dat is niet de hoofdtaak van de bestuurder en bovendien is het niet zonder risico door het gepolariseerde klimaat rond de coronamaatregelen. Bewijs daarvan is het recente geval van agressie op het Antwerpse openbaar vervoer, waarbij iemand een chauffeur te lijf ging omdat hij op de mondmaskerplicht werd gewezen. Welke vorming en begeleiding krijgen de MIVB-chauffeurs in verband met de naleving van de mondmaskerplicht?

Wat zijn de huidige regels inzake luchtcirculatie? Heb u zicht op de naleving ervan, zeker tijdens deze koude winterweken?

3239 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er is enerzijds de mondmaskerplicht en daarnaast de luchtcirculatie. We kennen intussen allemaal de risico's. Het reinigen en ontsmetten van de voertuigen wordt nog steeds aangehouden. Daarnaast is het belang van een goede ventilatie steeds duidelijker geworden. Ik kom daar straks nog kort op terug.

De MIVB zette van bij het begin alles op alles om het openbaar vervoer, een essentiële dienstverlening, te blijven organiseren in zo goed mogelijke omstandigheden.

Ik antwoordde in het verleden al vaker op de vraag welke maatregelen er zijn en of er controles moeten gebeuren. De chauffeur is een actor op het terrein, maar er zijn er nog meer.

Comment la STIB contrôle-t-elle l'obligation du port du masque ?

Entre janvier et août 2021, les collaborateurs de la STIB ont infligé 534 amendes pour non-port du masque. Pouvez-vous actualiser ce chiffre ?

En septembre, le ministre Maron déclarait que la STIB avait une communication trop laxiste sur l'obligation du port du masque et qu'elle mènerait des contrôles. Y a-t-il eu une concertation au sujet de cette communication ? Les contrôles annoncés ont-ils eu lieu ?

Quelles mesures supplémentaires pouvez-vous prendre dans le cadre de vos compétences ?

Quel est le rôle des chauffeurs de la STIB ? Quelle formation et quel accompagnement reçoivent-ils en lien avec le port du masque ?

Quelles sont les règles actuelles en matière de circulation de l'air ? Qu'en est-il de leur respect, surtout en cette période de froid hivernal ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Dès le début de la crise, la STIB a mis tout en œuvre pour maintenir le transport public dans les meilleures conditions possibles. Si le chauffeur est un acteur de terrain, il n'a pas pour mission première d'intervenir, ce qui ne serait d'ailleurs pas sans risque.*

Nous avons attribué à un plus grand nombre de collaborateurs de la STIB (environ 350 équivalents temps plein) la compétence légale d'infliger des amendes pour non-respect du port du masque.

Les équipes de la STIB réalisent quotidiennement une trentaine d'opérations de contrôle pour sécuriser le réseau et les stations.

Zoals u zelf zegt is het niet hun hoofdtaak om in te grijpen en is dat ook niet altijd zonder risico. De verantwoordelijkheid bij hen alleen leggen is dus niet het juiste antwoord.

We hebben aan een hoger aantal medewerkers van de MIVB de wettelijke bevoegdheid toegekend om boetes uit te schrijven voor het niet dragen van het mondmasker. Momenteel zijn er ongeveer 350 voltijdse equivalenten die een proces-verbaal mogen uitschrijven. Dat aantal werd verhoogd om de druk weg te nemen bij de chauffeurs.

De ploegen van de MIVB voeren dagelijks een dertigtal steekproeven uit ter beveiliging van het net en van de stations. Die acties kunnen gepland zijn of in realtime georganiseerd worden.

Daarnaast zijn er dagelijks missies met de politiediensten. Het is belangrijk om te vermelden dat de steun van de politie absoluut noodzakelijk is. Het betreft controles op vervoersbewijzen, maar ook andere beveiligingsopdrachten.

Tijdens al die acties controleren de medewerkers van de MIVB of de politiediensten of de reizigers hun mondmasker dragen en of dat op een correcte manier gebeurt.

³²⁴¹ Alle veiligheidsmedewerkers van de MIVB, ongeacht hun opdracht, controleren de hele dag lang of de reizigers hun mondmasker dragen. Alle medewerkers die bevoegd zijn om het dragen van een mondmasker te controleren, voeren die opdracht uit bovenop hun dagelijkse taken. Daarnaast voert dus ook de politie controles uit.

Sinds het begin van de coronacrisis informeert de MIVB de reizigers voortdurend over alle maatregelen die van kracht zijn op haar net. Daarnaast speelt de MIVB ook haar rol in de vaccinatiecampagne door een gratis Event Pass aan te bieden aan wie zich in Brussel wil laten vaccineren. De MIVB is dus een partner in het gewestelijke coronabeleid.

De MIVB gebruikt verschillende kanalen om de reizigers te informeren en bewust te maken: informatieve audio-berichten in de voertuigen en in de stations, stickers in de voertuigen, maar ook humoristische affiches op het net en video's op de sociale media. Daarnaast zijn er controles om mensen die de regels niet volgen, te verbaliseren. Bestuurders kunnen tot slot via een vooraf opgenomen boodschap de reizigers vragen hun masker correct te dragen. Als de reizigers weigeren zich aan die regel te houden, kan de chauffeur aan de dispatching een interventie van de veiligheidsdienst vragen.

Ik geef u enkele voorbeelden van de communicatieacties die de MIVB sinds maart 2020 heeft gevoerd en die telkens via alle kanalen (affiches, schermen in stations, stickers in voertuigen, nieuwsbrieven, sociale media) werden gepromoot:

- de campagne over het dragen van een mondmasker, met vier humoristische visuals waaronder "Bespaar op botox, draag je

À cela s'ajoutent des missions quotidiennes avec les services de police portant notamment sur le contrôle des titres de transport.

Lors de toutes ces actions, les collaborateurs de la STIB ou les services de police contrôlent également le respect du port du masque.

Par ailleurs, depuis le début de la crise, la STIB informe en permanence les voyageurs de toutes les mesures en vigueur sur son réseau. Elle joue également son rôle dans la campagne de vaccination en offrant un Event Pass aux personnes qui souhaitent se faire vacciner à Bruxelles.

La STIB utilise différents canaux pour informer et sensibiliser les voyageurs : messages audio dans les véhicules et les stations, autocollants dans les véhicules, affiches humoristiques sur le réseau, vidéos sur les réseaux sociaux et rappel de l'obligation du port du masque sur les afficheurs de temps d'attente.

Enfin, les chauffeurs peuvent demander aux voyageurs de porter correctement leur masque à l'aide d'un message préenregistré. Si les voyageurs s'y refusent, ils peuvent demander au dispatching une intervention du service de sécurité.

Voici quelques exemples d'actions de communication menées par la STIB depuis mars 2020 :

- la campagne sur le port du masque avec quatre visuals humoristiques ;

masker" en "Doe zoveel looksaus op je scampi's als je wil, draag je masker";

³²⁴³ - een informatieve campagne met de vier voornaamste maatregelen: mondk masker dragen, afstand houden, de hygiënemaatregelen respecteren en de piekuren vermijden indien mogelijk. De bezetting van de voertuigen wordt in realtime aangegeven, zodat mensen kunnen beslissen wanneer ze zich het beste kunnen verplaatsen;

De MIVB heeft een extra inspanning geleverd om de informatie over het dragen van het mondk masker overal te verspreiden met, onder andere, stickers in alle voertuigen. Die informatie is ook te zien op de meldingsbordjes met de wachttijden.

Daarnaast zijn er ook bredere acties, zoals de campagne "Laat je vaccineren", de verspreiding van allerlei informatie over de verluchting en het schoonmaken van de voertuigen of ludieke acties met een theatergezelschap in de metrostations, waarbij superhelden mensen die het mondk masker correct dragen, bedanken. Er wordt echt veel gedaan om de boodschap te laten doordringen.

Er zijn uiteraard nog steeds mensen die het mondk masker niet of fout dragen of andere regels niet naleven, zeker op momenten dat de regels in de samenleving wijzigen. Herhaalboodschappen zijn absoluut noodzakelijk. Het is voor de MIVB een continue uitdaging waar zij haar schouders wel degelijk onder zet, met de steun van de politie.

Ik kreeg ook de vraag of de ramen nu moeten open staan of niet om een goede luchtcirculatie te garanderen. Dat hangt ervan af. In voertuigen met krachtige mechanische ventilatiesystemen blijven de kantelramen gesloten om een gelijkmatige verdeling van de buitenlucht in het hele voertuig te kunnen garanderen. Als je de ramen toch zou openen, wordt de luchtstroom gewijzigd, wat tot een ongelijkmatige verdeling van de verse buitenlucht in het voertuig leidt, vooral bij een drukke bezetting. De ramen zijn bij die toestellen wel aanwezig, maar dienen voor de momenten waarop de mechanische ventilatie niet in werking is. In Brussel is die wel degelijk in werking.

Er zijn ook nog steeds oudere voertuigen op het net. Daarvan worden de kantelramen aan de stelplaats opengezet, als extra maatregel voor de ventilatie. Het is uiteraard belangrijk dat de reizigers die niet terug sluiten.

Mechanische ventilatie zorgt voor een regelmatige verversing van de lucht in de voertuigen. Zelfs als de ventilatie niet mechanisch is, wordt de binnenlucht ongeveer veertig keer per uur vervangen. Dat wordt nog versterkt door het regelmatig openen van de deuren aan de haltes, die elkaar kort op elkaar opvolgen in Brussel.

Een aantal maatregelen werd dus genomen, maar het blijft een voortdurende uitdaging om ervoor te zorgen dat de regels worden gerespecteerd.

- une campagne d'information sur les quatre mesures phares : port du masque, distanciation sociale, mesures d'hygiène et évitement des heures de pointe.

Des actions plus larges sont aussi menées, comme la campagne "Faisons-nous vacciner", la diffusion d'informations en tout genre sur la ventilation et le nettoyage des véhicules, ou des actions ludiques. Bref, la STIB ne ménage pas ses efforts pour faire passer le message.

Pour ce qui est de la circulation de l'air, les fenêtres basculantes restent fermées dans les véhicules équipés de puissants systèmes de ventilation mécanique, afin de garantir une répartition uniforme de l'air extérieur dans tout le véhicule. Pour les véhicules plus anciens, les fenêtres basculantes sont ouvertes au dépôt. Il est évidemment important que les voyageurs ne les referment pas.

La ventilation mécanique assure le renouvellement régulier de l'air dans les véhicules. Même sans ventilation mécanique, l'air intérieur est renouvelé une quarantaine de fois par heure, ce que vient encore renforcer l'ouverture des portes aux arrêts.

3245 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Ook ik stel mij vaak de vraag of ik de ramen moet openen of niet. Uw uitleg over de mechanische ventilatie is dan ook zeer interessant. Het is een geruststelling dat Brussel daarover beschikt.

Ik schrik wel een beetje van het hoge aantal MIVB-medewerkers dat een proces verbaal mag uitschrijven. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat niet merk, terwijl ik de laatste tijd bijna dagelijks een bus of tram neem. Ik heb nog geen enkele keer een controle of steekproef gezien. Ook mensen uit mijn omgeving zeggen dat de regels op tram of bus niet worden gerespecteerd. Misschien gebeuren de controles dan toevallig niet op die lijnen die ik vaak gebruik?

Ik twijfel er zeker niet aan dat er effectief controles zijn, maar u zou een signaal kunnen geven aan de MIVB dat ze voor veel gebruikers nog niet zichtbaar zijn.

Hebt u vermeld hoeveel boetes er werden uitgeschreven sinds september 2020? Hebt u ook de cijfers van de laatste zes maanden?

3245 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Dat is een pertinente vraag, maar ik heb de cijfers nu niet bij de hand. Als u uw vraag schriftelijk stelt, kan ik u die bezorgen.

Ik deel uw mening dat de zichtbaarheid van de verschillende acties belangrijk is, zodat de reizigers zich veilig voelen en om de drempel voor de reizigers laag te houden, zonder de verantwoordelijkheid bij hen te willen leggen.

- *Het incident is gesloten.*

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *Je m'étonne du grand nombre de collaborateurs de la STIB habilités à dresser un procès-verbal. Je ne doute pas de la réalité des contrôles, mais vous pourriez dire à la STIB qu'ils ne sont pas encore visibles pour bon nombre d'usagers.*

Avez-vous précisé le nombre d'amendes infligées depuis septembre 2020 ? Disposez-vous aussi des chiffres pour ces six derniers mois ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai pas les chiffres sous la main. Je vous invite à m'adresser une question écrite.*

Comme vous, je pense que la visibilité des différentes actions est importante pour que les voyageurs se sentent en sécurité.

- *L'incident est clos.*