



**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 12 JULI 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 12 JUILLET 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 Intercommunale 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 00  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
Tél. : 02 549 68 00  
E-mail : [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 7

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

betreffende "de toekomst van Billy Bike en het intermodale mobiliteitsaanbod in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 9

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

betreffende "de resultaten van de effectbeoordeling betreffende de vergunningsaanvraag voor de Marchantbrug".

Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer 11

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

betreffende "de herinrichting van de Tervurenlaan".

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

## SOMMAIRE

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 7

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

concernant "l'avenir de Billy Bike et l'offre intermodale de mobilité en Région bruxelloise".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 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 "les résultats de l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme pour le pont Marchant".

Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer 11

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 réaménagement de l'avenue de Tervueren".

Discussion – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	20	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	20
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de veiligheid van de elektrische bussen van de MIVB".		concernant "la sécurité des bus électriques de la STIB".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	23	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	23
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het overlegproces bij de aanleg van een fietspad".		concernant "le processus de concertation lors de la création d'une piste cyclable".	
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	27	Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	27
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de aanhoudende problemen met het gebruik van het Nederlands bij parking.brussels".		concernant "les problèmes persistants d'emploi du néerlandais au sein de parking.brussels".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	27	Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,	27
betreffende "de aanhoudende problemen binnen parking.brussels".		concernant "la persistance de problèmes au sein de parking.brussels".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	32	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	32
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	

betreffende "de verkeersproblemen ten gevolge van de nieuwe configuratie van de Maria Groeninckx - De Maylaan".		concernant "les embarras de circulation imputables à la nouvelle configuration du boulevard Maria Groeninckx-De May".	
Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul	35	Question orale de M. Jonathan de Patoul	35
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de moeilijkheden bij het bijwerken van de online kaart Mobigis".		concernant "les difficultés dans la mise à jour de la carte en ligne Mobigis".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	37	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	37
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de externalisering/internalisering van de taken van Brussel Mobiliteit".		concernant "l'externalisation et l'internalisation des missions de Bruxelles Mobilité".	
Vraag om uitleg van de heer Pepijn Kennis	41	Demande d'explications de M. Pepijn Kennis	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de participatie van de Brusselaars wat betreft de uitbreiding van het metronet".		concernant "la participation des Bruxellois dans le cadre de l'extension du réseau de métro".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer Pepijn Kennis (Agora)		M. Pepijn Kennis (Agora)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	47	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	47
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de oproepingswijze van de technische keuring in Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz

49

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

betreffende "de inning van parkeerretributies voor in het buitenland ingeschreven voertuigen".

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "les modalités de convocation au contrôle technique à Bruxelles".

Question orale de M. Sevket Temiz

49

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

concernant "le recouvrement des redevances de stationnement pour les véhicules immatriculés à l'étranger".

1103 Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.

Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

1107 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

1107 **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,**

1107 **betreffende "de toekomst van Billy Bike en het intermodale mobiliteitsaanbod in het Brussels Gewest".**

**concernant "l'avenir de Billy Bike et l'offre intermodale de mobilité en Région bruxelloise".**

1109 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).**- *Onlangs viel het doek voor Billy Bike, een bedrijf dat in Brussel pionierde met elektrische deelfietsen in free floating. Het gebruik van de Billyfietsen lag hoger dan bij Villo en bovendien zorgde het bedrijf voor werkgelegenheid in Brussel.*

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Le mercredi 13 avril, nous apprenions que Billy Bike avait demandé et obtenu la protection du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles. Depuis, cette entreprise a été déclarée en faillite.

*Ik heb altijd gepleit voor een openbare aanbesteding en een privaat-publieke samenwerking. De toestand bij Billy Bike bood het Brussels Gewest de gelegenheid om via een openbare aanbesteding ondernemers te motiveren om de activa over te nemen. Met wat creativiteit had het bedrijf in Brussel een nieuwe start kunnen nemen.*

Il est important de rappeler que Billy Bike est une entreprise pionnière dans le domaine des vélos électriques en libre accès en Région bruxelloise. Il s'agissait donc là d'un acteur central, belge, présentant un taux d'utilisation supérieur à celui de Villo. Le système de flotte en flotte libre semble donc séduire davantage les Bruxellois et représente une option locale, créatrice d'emplois à Bruxelles.

*Had u contacten met Billy Bike? Wat kon het gewest ondernemen om de situatie te verhelpen? Hebt u een openbare aanbesteding of de overname van de activa overwogen? Welke gevolgen heeft het verdwijnen van Billy Bike voor de micromobiliteit in Brussel?*

Malheureusement, cette formule n'a jamais pu démontrer des modèles économiques rentables. J'ai toujours plaidé pour l'organisation d'un marché public et la création d'un partenariat public-privé pour les vélos en flotte libre à Bruxelles. La situation de Billy Bike constituait une opportunité pour la Région de lancer un marché public, par exemple, qui aurait pu motiver certains entrepreneurs à soumissionner et à reprendre les actifs. Nous aurions pu faire preuve de créativité et permettre à cette entreprise de rebondir à Bruxelles.

Étiez-vous au courant de la situation de Billy Bike ? Aviez-vous eu des contacts avec l'entreprise à ce propos ?

Quels étaient les leviers d'action de la Région face à cette situation ? L'organisation d'un marché public ou le rachat des actifs ont-ils été envisagés ?

Quelles sont les conséquences d'une éventuelle sortie de Billy Bike pour la micro-mobilité à Bruxelles ?

1111 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Half juni bleek helaas dat Billy Bike zijn activiteiten had stopgezet. Ik heb meermaals met vertegenwoordigers van het bedrijf gesproken en kende de problemen.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mi-juin, nous apprenions avec tristesse que Billy Bike avait finalement mis fin à ses activités. Nous avons rencontré l'entreprise de vélos électriques en libre accès à plusieurs reprises et étions informés des difficultés qu'elle rencontrait.

*Het gewest moet de algemene regels voor bedrijfssteun naleven. Billy Bike heeft meerdere oplossingen geopperd, waaronder samenwerking met de MIVB, maar dat kan niet zonder openbare aanbesteding. We moeten ook rekening houden met de contracten met Villo en JCDecaux.*

La Région ne dispose pas de levier d'action pour favoriser une entreprise plutôt qu'une autre. Elle est restreinte à des règles générales en matière d'aides aux entreprises.

Plusieurs pistes de solution ont été proposées par Billy Bike, notamment une collaboration avec la STIB. Cela nécessitait

*Directe steun aan Billy Bike bleek onmogelijk. Het gewest verstrekte coronasteun via finance&invest.brussels, maar die bleek helaas onvoldoende. Voor verdere details kunt u zich tot staatssecretaris Trachte wenden.*

*Persoonlijk betreur ik het vertrek van Billy Bike. De fietsen waren van goede kwaliteit en deze jonge, Brusselse ondernemers hadden oog voor de klimaatuitdagingen en duurzaamheid.*

*In 2026 loopt het Villocontract met JCDecaux af en kunnen we onze strategie bijsturen. We willen vooral een betere afstemming tussen deelfietsen en openbaar vervoer. Ook samenwerking met de privésector is een optie. Als we voor een privépartner kiezen, moet dat natuurlijk via een openbare offerteaanvraag en een formele aanbesteding.*

<sup>1113</sup> *Voor de Brusselse micromobiliteit betekent het vertrek van een aanbieder dat er minder fietsen beschikbaar zullen zijn. Het is jammer dat dit bedrijf van jonge, Brusselse ondernemers niet op de internationale markt kon standhouden.*

<sup>1115</sup> **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik heb u sinds de start van de regeerperiode geregeld over dit onderwerp aan de tand gevoeld. Het spreekt voor zich dat de procedures moeten worden gevolgd, maar ondanks talloze mogelijkheden hebt u het dossier niet ten gronde aangepakt.*

*Voorlopig resten ons alleen Villo, dat uiterst duur is en een slechte service biedt, en buitenlandse aanbieders. U bent er niet in geslaagd om de MIVB, het gewest en Brussel Mobiliteit te*

l'organisation de marchés. De plus, nous devons également tenir compte des contrats existants avec Villo et JCDecaux.

Aucune des options envisagées ne permettait d'apporter un soutien direct spécifique à Billy Bike, sauf via les leviers de finance&invest.brussels, qui offre des prêts subordonnés de crise aux entreprises touchées par le Covid-19. Cette aide s'est malheureusement révélée insuffisante.

Plusieurs demandes de soutien financier ont été adressées à la Région, qui étaient soumises aux règles en vigueur en la matière. Pour plus de détails à ce propos, je vous invite à interroger ma collègue Barbara Trachte.

À titre personnel, je déplore le départ de Billy Bike. Les vélos étaient de bonne qualité, et le critère de la qualité des outils est important dans l'offre de micromobilité. De plus, ces jeunes entrepreneurs bruxellois étaient sensibles aux enjeux climatiques et au développement durable. Cette entreprise avait une vision intéressante de la ville. Ce départ est donc un coup dur pour Bruxelles.

Nous préparons évidemment le futur. Cet exercice stratégique est lié à la fin du contrat avec JCDecaux sur Villo en 2026. Plusieurs options sont à l'étude et nous souhaitons proposer plusieurs scénarios au sein du gouvernement, visant notamment une meilleure adéquation entre l'offre de vélos partagés et le transport public. Pour cela, nous gardons toutes les pistes ouvertes, y compris celle de collaborations avec le secteur privé, qui sera également consulté dans le cadre de cet exercice.

Étant dans un état de droit, même si nous choisissons de travailler en partenariat avec un opérateur privé, ce choix devra bien entendu faire l'objet d'un appel d'offres et de marchés formels.

Au niveau de la micromobilité bruxelloise, un opérateur en moins signifie moins de vélos. Nous avons de nombreux débats sur les trottinettes, leur nombre et leur stationnement. Les débats existent aussi autour des vélos mais leur stationnement est moins problématique, car ceux-ci sont plus souvent attachés au mobilier urbain, donc mieux garés que les trottinettes et autres.

Au niveau de la concurrence, la disparition d'un opérateur sur le marché aura évidemment un impact. Il est surtout regrettable que cette entreprise, fondée par de jeunes entrepreneurs bruxellois, n'ait pas pu survivre sur ce marché international.

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Mme la ministre, j'en conclus que vous manquez de volonté politique dans ce dossier. Je vous ai interpellée à plusieurs reprises sur le sujet depuis le début de cette législature. Bien entendu, il convient de lancer des procédures, contrats et marchés publics. Personne ne vous demande d'offrir un chèque en blanc à une entreprise en particulier. En revanche, il m'a toujours semblé que nous avions la possibilité de faire mieux à Bruxelles en matière de vélos partagés. Vous n'avez jamais pris ce dossier à bras-le-corps, malgré les nombreuses options possibles.



*laten samenwerken om een volwaardig deelmobiliteitbedrijf een kans te bieden.*

*Het Villocontract loopt pas in 2026 af, maar ik weet zeker dat het mogelijk is, gezien de tekortkomingen van het bedrijf, om het contract sneller te verbreken.*

1115 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat is juridisch gezien niet zo eenvoudig.*

*- Het incident is gesloten.*

1121 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1121 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1121 **betreffende "de resultaten van de effectbeoordeling betreffende de vergunningsaanvraag voor de Marchantbrug".**

1125 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *De vergunningsaanvraag uit 2018 voor de reconstructie van de Marchantbrug werd opgeschort in afwachting van een effectenstudie.*

*Na een grote vertraging bij het opstellen van de overheidsopdracht werd de studie in de zomer van 2021 aan Stratec toegewezen. Naar verluidt zou ze ondertussen voltooid zijn.*

*Kunt u ons meer details geven over de resultaten van de effectenstudie? Welke scenario's zijn onderzocht? Is er rekening gehouden met de ontwikkeling van de wijk? Wat is het tijdsplan voor de volgende fasen?*

Aujourd'hui, nous n'avons que le système Villo qui coûte extrêmement cher à la Région et offre un mauvais service, ainsi que des opérateurs étrangers qui inondent le marché. Vous n'avez pas été capable de travailler en collaboration avec la STIB, la Région et Bruxelles Mobilité pour permettre à un véritable acteur de la mobilité partagée de s'implanter sur le territoire bruxellois et de proposer ses vélos en libre-service intégral.

Nous devons donc continuer à supporter cette rotation d'opérateurs dans les années à venir. Vous avez évoqué 2026 pour Villo. Compte tenu de tous les manquements de cette société ces dernières années, je suis certain que nous pourrions, entre autres choses, négocier une fin de contrat anticipée. Encore une fois, vous refusez de prendre ce dossier à bras-le-corps. Je constate donc aujourd'hui la disparition d'un acteur avec lequel nous aurions pu construire quelque chose à Bruxelles dans le cadre de procédures et de contrats légaux et logiques. Tout un chacun aurait pu répondre à l'appel, en ce compris Billy Bike ou tout autre repreneur éventuel.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le contrat qui nous lie à Villo court jusqu'en 2026. Il n'est pas si simple de le rompre, d'un point de vue juridique.

*- L'incident est clos.*

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

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

**concernant "les résultats de l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme pour le pont Marchant".**

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La demande de permis d'urbanisme pour la reconstruction du pont Marchant, déposée en novembre 2018, demeurait jusqu'ici suspendue à la réalisation d'une étude d'incidences.

Après un retard particulièrement important pour l'élaboration d'un marché public permettant de désigner le bureau chargé de réaliser l'étude, c'est finalement Stratec qui s'est vu assigner cette tâche à l'été 2021. L'étude d'incidences a débuté en octobre dernier et devait se clôturer au mois de mars de cette année. Il me revient que c'est désormais chose faite.

Dans la mesure où une nouvelle étape est enfin franchie dans ce dossier, pouvez-vous nous détailler les résultats de cette étude ? Quelles pistes sont-elles mises en avant pour l'avenir du pont Marchant ? Quels usages de l'ouvrage y sont-ils pointés ?

Comment est-il tenu compte de l'évolution du quartier, marqué par une présence mixte d'industries et de logements ?

<sup>1127</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Marchantbrug kampt al twintig jaar met stabiliteitsproblemen. In 2014 werd beslist om ze voor het verkeer te sluiten. De vergunningsaanvraag uit 2018 voor de reconstructie van de brug is momenteel opgeschort in afwachting van de effectenstudie. Na veel vertraging werd vorige zomer het adviesbureau Stratec aangewezen om de studie uit te voeren.*

*Ze gaat uit van verschillende scenario's: behoud van de situatie, enkel actieve vervoerswijzen, enkel actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer, bouw van een nieuwe brug om zowel autoverkeer als openbaar vervoer en actieve vervoersmiddelen mogelijk te maken. Alle scenario's zijn verenigbaar met de toekomstige ontwikkeling van de wijk en ze hebben allemaal zowel voor- als nadelen.*

*De effectenstudie is net afgerond en wordt momenteel door Brussel Mobiliteit geanalyseerd. Voor de vergunningsaanvraag wordt de geijkte procedure gevolgd, die een openbaar onderzoek omvat.*

*Voorlopig blijft de brug open voor actieve vervoerswijzen, maar om veiligheidsredenen is ze voorlopig afgesloten voor publieksactiviteiten en autoverkeer.*

<sup>1129</sup> **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Ik had graag meer willen weten over de inhoud van de effectstudie. Aangezien de wijk veel nieuwe bewoners zal aantrekken, is het*

Quel est le calendrier des prochaines étapes du dossier, tant au niveau des réunions du comité d'accompagnement - qui rassemble les représentants de la commune, de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Environnement et d'urban.brussels - qu'au niveau des prises de décisions de votre cabinet ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Depuis plus de vingt ans, le pont Marchant connaît des problèmes de stabilité. En 2014, il a donc été décidé d'y interdire la circulation automobile pour des raisons de sécurité. La demande de permis d'urbanisme pour la reconstruction du pont Marchant, déposée en novembre 2018, est actuellement suspendue, dans l'attente de la réalisation d'une étude d'incidences. Après beaucoup de retard, un marché public permettant de désigner le bureau chargé de réaliser cette étude a été lancé et le bureau d'études Stratec a été choisi l'été dernier.

Le permis d'urbanisme nécessite, en effet, une étude d'incidences laborieuse, étant donné les nombreuses incidences d'une telle construction.

Différents scénarios ont été étudiés :

- maintenir la situation actuelle ;
- réserver le pont aux modes actifs ;
- réserver le pont aux modes actifs et aux transports en commun ;
- construire un nouveau pont permettant la circulation automobile ainsi que le passage des transports en commun et des modes actifs.

Tous les scénarios sont compatibles avec le développement futur du quartier et présentent chacun des avantages et des inconvénients.

Comme vous le savez, dans les prochaines années, 12.000 à 15.000 personnes sont amenées à vivre dans le quartier de Biestebroeck, où quelque 4.000 logements devraient voir le jour, ce qui aura évidemment de lourdes conséquences.

L'étude d'incidences vient d'être clôturée et Bruxelles Mobilité procède actuellement à son analyse. La procédure de permis d'urbanisme suit la procédure officielle, qui comprend notamment une enquête publique.

Pour le moment, le pont reste ouvert aux modes actifs mais, pour éviter d'accroître les problèmes de stabilité, les activités du grand public sur le pont sont dorénavant suspendues, tout comme le trafic routier.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'aurais aimé en savoir plus sur le contenu de l'étude d'incidences. La stabilité de l'ouvrage semble remise en cause - ce qui était prévisible, l'infrastructure étant visiblement endommagée. Il aurait fallu s'en soucier il y a bien longtemps déjà. À ce stade, le débat sur l'avenir

*belangrijk om de verbinding tussen beide oevers van het kanaal te behouden.*

*- Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**betreffende "de herinrichting van de Tervurenlaan".**

**De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).**- *Wij juichen de heraanleg van de Tervurenlaan van een stadssnelweg tot een moderne, groene en multimodale stadsboulevard toe, maar het plan roept vragen op.*

*De stedenbouwkundige vergunning zou in november 2022 worden aangevraagd, maar het plan is nog lang niet rond en het ligt nu al onder vuur. Zult u zorgen voor voldoende draagvlak bij de buurtbewoners door meer overleg, of overweegt u de aanvraag uit te stellen?*

*Door de nieuwe fietspaden verdwijnen er 160 parkeerplaatsen. Is er in alternatieve parkeerruimte voorzien? Waarom halsstarrig vasthouden aan het geplande tweerichtingsfietspad in het zuiden? Volgens velen is dat niet nuttig voor de mobiliteit en kunnen de verdwenen parkeerplaatsen de horeca schaden.*

*Hoe zult u vermijden dat aanzienlijke omleidingen, bedoeld om de ventwegen autoluwer te maken, leiden tot opstoppingen in de omliggende woonwijken of in de omgeving van scholen zoals het Collège Saint-Michel?*

*De geplande herinrichting houdt geen rekening met het feit dat er een fietspad komt op de Montgomeryrotonde. Dat is trouwens nog maar amper uitgetest.*

du pont est un peu vain. Vu son état, penser que l'on aurait pu y maintenir des activités était assez naïf.

De nombreux habitants s'installent dans le quartier. J'insiste dès lors pour que nous trouvions des solutions pour préserver ce lien entre les rives du canal, même si cela suppose des changements. Je vous demande donc de vous mobiliser à ce sujet.

*- L'incident est clos.*

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**concernant "le réaménagement de l'avenue de Tervueren".**

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Le réaménagement de l'avenue de Tervueren en boulevard urbain moderne est évidemment à saluer. Nous voulons qu'il soit plus adapté à la multimodalité, plus vert et qu'il se distancie du concept actuel "d'entrée d'autoroute en ville". Nous souhaitons aussi qu'il permette de résoudre le problème de la trémie à la hauteur de l'arrêt Georges et Jacques Martin via le réaménagement concomitant de la station Montgomery. Cependant, Mme la ministre, ce plan de réaménagement pose plusieurs questions.

Concernant le calendrier, le dépôt de permis d'urbanisme est prévu pour novembre 2022 alors que le projet est loin d'être finalisé et qu'il est déjà contesté, comme c'est toujours le cas. Afin de vous assurer, pour la suite, de la bonne adhésion des riverains concernés par le projet, comptez-vous prolonger les délais avant dépôt, ou à tout le moins, intensifier la concertation en amont avant ledit dépôt ? En effet, il n'y a eu que très peu de concertation jusqu'à présent.

Le projet prévoit de créer la fameuse piste cyclable bidirectionnelle au sud, ainsi qu'une monopiste au nord, ce qui devrait engendrer la suppression de plus de 70 places de parking à Woluwe-Saint-Pierre et 90 places à Etterbeek. Si la place du vélo doit grandir - ce que nous souhaitons - nous ne voyons pas comment votre plan ne va pas avoir des répercussions négatives pour les riverains. Des parkings alternatifs sont-ils déjà prévus ? Pourquoi vous acharnez-vous sur cette piste bidirectionnelle au sud alors que nombreux sont ceux, au sein de la commission mais aussi parmi les riverains, qui vous ont expliqué qu'elle n'avait pas beaucoup de sens, sur le plan de la mobilité ? Avez-vous calculé l'impact que ce projet aura sur l'horeca situé le long de l'avenue, dont l'activité dépend également en partie de ces places de parking ? Quelles sont les autres solutions envisagées ?

Le projet prévoit des détours parfois immenses pour dissuader le trafic sur les voies latérales. Cependant, aucun chiffre n'atteste actuellement un problème. Le trafic serait renvoyé dans des rues résidentielles ou scolaires, comme la rue du Collège St-

1137

1139

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *De geplande herinrichting is een mooi project: de Tervurenlaan wordt een stadsboulevard met de broodnodige multimodaliteit, meer groen en een toegankelijke openbare ruimte. Bij de buurtbewoners leven echter veel vragen en twijfels.*

*De testfase voor de Montgomeryrotonde, met onder meer het nieuwe fietspadtracé, loopt nog. Is het daarom niet wat vroeg om een vergunningsaanvraag in te dienen? Kunnen we niet beter de resultaten van de testfase afwachten?*

*Het is nog onduidelijk of die ook aan de bewoners zullen worden voorgelegd. Wanneer en hoe zullen zij worden geraadpleegd? De gemeenten ondervinden trouwens nu al ongewenste effecten van het fietspad, zoals de verplaatsing van opstoppingen. Bestaan daar cijfers van?*

Michel, ce qui est un choix peu judicieux. Comment allez-vous vous assurer que, dans ces rues aussi, le trafic reste apaisé et qu'il n'engorge donc pas des rues résidentielles ou pire, des rues scolaires ?

Le projet transforme également le rond-point Montgomery et ne maintient que deux bandes de circulation. Les rues de la périphérie du rond-point sont, elles, mises en zone résidentielle. Je vous rejoins sur l'idée de transformer les lieux, mais il convient de souligner qu'il s'agit toujours d'un rond-point structurant le trafic. En outre, le nouveau projet de piste cyclable du rond-point Montgomery est à peine testé. Or, le projet de réaménagement de l'avenue n'en tient pas compte. Le lien entre la phase test et le projet de réaménagement sur lequel vous travaillez est donc flou.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Un réaménagement de l'avenue de Tervueren a été annoncé entre le square Léopold II à Woluwe-Saint-Pierre et Mérode à Etterbeek. L'idée d'un boulevard urbain est évidemment intéressante, voire fait rêver ! La multimodalité est aujourd'hui plus que nécessaire, tout comme la présence de plus de verdure en ville, la prise en considération de la biodiversité dans de tels projets, ou encore l'accessibilité de nos espaces publics.

Ce projet a été annoncé depuis longtemps, et il semble connaître un coup d'accélérateur avec l'annonce d'un dépôt de demande de permis d'urbanisme pour novembre 2022, avec des consultations citoyennes sur le sujet.

Si la réflexion autour de ce projet est à saluer, il n'en demeure pas moins qu'il apporte son lot de questions et de craintes, particulièrement pour les habitants des communes concernées. Il est absolument nécessaire d'objectiver et d'évaluer les projets de mobilité avec l'ensemble des acteurs, surtout lorsqu'il s'agit d'un axe de mobilité aussi important.

Il me paraît également important de rappeler qu'une série d'indicateurs économiques doit être scrutée à la loupe dans ce dossier, tout comme la question de la qualité de vie des riverains, qui ne peut être ignorée.

Au sujet de la participation citoyenne, la phase test n'a pas encore été annoncée aux riverains, et on ne sait pas encore si les résultats de l'évaluation leur seront présentés, comme le demandent les communes concernées.

Pourquoi déjà envisager un autre projet, alors que la phase test de la piste cyclable retracée au rond-point devait durer deux ans et que les communes constatent déjà des effets indésirables (remontées de file aux heures de pointe sur les axes tels que l'avenue de Broqueville, percolation de la circulation dans les quartiers, etc.) ?

Quelles sont vos conclusions sur le test actuel au rond-point Montgomery ? Ne serait-il pas pertinent d'en attendre les résultats ? Ce risque de remontée de file a-t-il été objectivé ?

<sup>1141</sup> *Werd de verkeersveiligheid onderzocht in het kader van de vele verhoogde oversteekplaatsen voor voetgangers bij de tunneluitgangen? In het Good Moveplan is de laan een "Auto Plus"-weg, dat is een belangrijke verkeersas naar en uit de stad. Hoe logisch is het om daar zulke infrastructuur aan te leggen?*

*Welke oplossingen stelt u voor ter compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen?*

*Werd de impact van de ontlasting van de ventwegen, waar wij met DéFI in Sint-Pieters-Woluwe trouwens een pleitbezorger van waren, op de omliggende wijken onderzocht?*

*Zal de herinrichting van het Montgomerystation op die van de Tervurenlaan worden afgestemd?*

*Hoeveel bomen zullen er geveld worden en hoeveel geplant? Houdt het plan rekening met de biodiversiteit?*

*Zal de nieuwe infrastructuur gebruiksvriendelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit?*

La consultation des riverains est une étape nécessaire et très importante pour la mise en œuvre de ce projet. Quel type de consultation est-il prévu ? À destination de qui, et selon quel calendrier ?

En ce qui concerne la multiplication des traversées piétonnes avec plateau surélevé sur l'avenue de Tervueren, en particulier aux sorties de tunnels, une analyse de la sécurité routière de tels aménagements a-t-elle été réalisée ?

Dans le plan Good Move, l'avenue de Tervueren constitue un axe auto plus. Compte tenu de la volonté de la Région et des communes d'apaiser les mailles, n'est-il pas contradictoire de prévoir de tels aménagements sur un axe structurant censé attirer les flux d'entrée et de sortie de ville ? À titre de comparaison, rien de tel n'avait été prévu sur le boulevard de la Woluwe, réaménagé en 2018.

Au niveau de la suppression des places de stationnement, les compensations hors voirie ne semblent, à ce jour, pas réalistes. Quelles autres solutions sont-elles proposées ?

Par ailleurs, je salue la volonté d'apaiser les allées latérales - qui fait, depuis toujours, partie du programme du groupe DéFI à Woluwe-Saint-Pierre - en y réduisant le trafic de transit, mais la charge que cela entraînera sur les quartiers environnants a-t-elle été étudiée et objectivée par des comptages ?

Pouvez-vous nous garantir que le réaménagement de la station Montgomery avec, entre autres, la suppression de la trémie Georges et Jacques Martin, sera bien lié au réaménagement global de l'avenue en boulevard urbain ?

Il est question d'intégrer plus de verdure dans le projet. Pouvez-vous me préciser combien d'arbres seront abattus et combien seront plantés ? Dans ce cadre, le projet tient-il compte de la biodiversité ?

Enfin, des réflexions sont-elles menées pour s'assurer de l'accessibilité des nouveaux aménagements aux personnes à mobilité réduite ?

<sup>1143</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De Tervurenlaan is een van de mooiste en drukste invalswegen van het gewest. Een veiligere inrichting en een betere leefkwaliteit voor de omwonenden verdienen al onze aandacht.*

*Wat is het precieze tijdschema voor de uitwerking van dit plan tot aan de indiening van de vergunningsaanvraag in november 2022?*

*Wie heeft de plannen van Brussel Mobiliteit al kunnen inzien en erop reageren? De gemeenten, de bewoners, de verenigingen? Hoe? Welke opmerkingen hebben ze geformuleerd?*

*Wanneer bent u van plan de bewoners te raadplegen?*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- L'avenue de Tervueren est l'une des plus belles et majestueuses artères de la capitale, à cheval sur deux, voire trois communes en matière d'impact. Il s'agit également de l'une des entrées de ville les plus fréquentées. L'amélioration de qualité de vie à ses abords et la sécurisation des flux de circulation de tous les modes de transports demandent une attention soutenue. L'installation d'une piste cyclable sécurisée, la lutte contre les nuisances occasionnées par la boucle dans la rue G.J. Martin et la rénovation de la station Montgomery sont également des éléments importants de l'équation.

Pourriez-vous nous communiquer le calendrier précis de l'élaboration de ce projet jusqu'en novembre 2022, la date arrêtée pour le dépôt du permis d'urbanisme ?

<sup>1145</sup> *Waarom werd op het Montgomeryplein een herinrichting getest die haaks staat op de plannen die u nu aan de gemeenten voorlegt?*

*Hoe zult u rekening houden met de bezwaren die de gemeenten en bewoners, tijdens participatiemomenten in 2020 en februari 2021, geuit hebben bij het geplande fietspad?*

*Omvat de strategische nota van Brussel Mobiliteit een gedetailleerde analyse van de tellingen van voetgangers, fietsers en automobilisten? Sommige oversteekplaatsen zijn immers problematisch op het vlak van veiligheid en doorstroming.*

*Is er een studie uitgevoerd naar de veiligheid van de geplande maatregelen? Wat stelt u voor ter compensatie van de 165 geschrapte parkeerplaatsen?*

<sup>1147</sup> **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Er rijden ook heel wat fietsers van Schaarbeek in de richting van Tervuren. Van hen krijg ik vaak te horen dat de manier waarop de fietspaden op de Tervurenlaan zijn aangelegd, te wensen overlaat. Volgens hen brengen fietsers zichzelf daar in levensgevaar als ze de regels volgen. Het hele systeem is er niet goed uitgedacht.

Wordt er nagedacht over manier om de verkeersveiligheid voor fietsers op de Tervurenlaan te verbeteren? Het is leuk om een mooi fietspad te hebben, maar het moet ook veilig zijn.

<sup>1149</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Wij hebben van bij het begin voor discreet overleg met de gemeenten gekozen, omdat zo'n project een draagvlak nodig heeft. Als elk voorstel echter meteen lekt in de pers, wordt het overleg bemoeilijkt.*

*Momenteel zitten we nog maar in de ontwerpfase, waar we de grote lijnen van het project uitzetten. We ontwikkelen een strategische visie voor deze verkeersas, met aandacht voor zowel fiets- als autoverkeer alsook voor de samenhang van de wijk. Uw*

S'agissant de l'information, qui a pu lire et réagir aux plans et projets élaborés par Bruxelles Mobilité jusqu'à présent ? S'agissait-il des communes (le cas échéant, lesquelles ?), des habitants ou des associations ? Comment cette concertation est-elle organisée ? Quels avis ont-ils été formulés ?

Quand comptez-vous demander l'avis des habitants dans le processus précédant le dépôt du permis ? Je pense qu'il est essentiel qu'ils puissent contribuer à l'élaboration de ce projet.

Pourquoi avoir mis en place, sur le square Montgomery, un test grandeur nature qui ne correspond en rien au plan que vous soumettez actuellement aux communes ?

Quelle est son efficacité, ou plutôt, quel est le but recherché par la suppression d'une bande de circulation et la réorientation des usagers vers des voies latérales, puis vers une piste ? J'avoue avoir du mal à comprendre, car il ne s'agit pas du tout des plans sur lesquels vous travaillez.

S'agissant de la piste cyclable envisagée, comment allez-vous tenir compte des avis des communes sollicitées à de nombreuses reprises, ainsi que des avis des habitants qui ont été nombreux à participer aux réunions de concertation d'août 2020 et de février 2021 ? Actuellement, je ne constate aucune évolution qui attesterait du fait que l'on a tenu compte des avis rendus.

Une analyse fine des comptages des flux de piétons, cyclistes et automobilistes est-elle intégrée à la note stratégique de Bruxelles Mobilité ? Il semblerait qu'il faille revoir certaines traversées cyclistes et piétonnes en raison de leur dangerosité ainsi que de leur impact sur la fluidité de la circulation des véhicules motorisés. Qu'en est-il ? Une étude spécifique relative à la sécurité de votre projet a-t-elle été réalisée ? Confirmez-vous la suppression de 165 places de stationnement ? Quelles solutions alternatives comptez-vous proposer ?

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Les cyclistes venant de Schaarbeek qui circulent en direction de Tervuren estiment que ces pistes cyclables laissent à désirer. Mal conçues, elles mettent les usagers en danger.*

*C'est très bien d'aménager une belle piste cyclable, encore faut-il que celle-ci soit sécurisée. Comment améliorer la situation ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tout d'abord, au sujet de l'état d'avancement du projet, je vais être franche, quelque chose m'énerve.

Dans un souci de concertation, nous voulions d'abord définir les grandes lignes avec les communes. Pour ce faire, nous discutons d'abord, en toute discrétion, avec les communes sur des propositions, que nous soumettons ensuite conjointement à

*vraag over de bomen, mijnheer de Patoul, kan ik daarom nog niet beantwoorden.*

*Er is deze zomer overleg gepland met de bewoners van de drie betrokken gemeenten. De vergunningsaanvraag zullen we vermoedelijk indienen tegen eind februari of begin maart 2023.*

la population. Si chaque proposition fuite tout de suite dans la presse, il devient compliqué de mener une concertation sérieuse.

Sur ce projet, tous les éléments étaient en phase de test. Je tiens à travailler de concert avec les communes, mais j'espère que les personnes qui ont des contacts avec elles prendront aussi leurs responsabilités que, pour le bien de la concertation, tout le monde doit respecter les phases prévues. Pour le moment, nous sommes dans une phase de conceptualisation. M. de Patoul, je comprends vos questions concernant le nombre d'arbres qui seront abattus, mais nous ne sommes encore qu'aux grandes lignes du projet. Nous voulions d'abord discuter avec les communes, de manière générale, de la façon de rééquilibrer cet axe. Les traversées piétonnes sont aussi très importantes pour franchir le mur que crée cette avenue dans le quartier. Tant le trafic cycliste qu'automobile doit être pris en considération, tout au long de cet axe d'entrée de Bruxelles. Ce n'est qu'ensuite que le projet sera peaufiné. Il reste par conséquent de nombreuses questions auxquelles je ne peux répondre.

Une concertation avec les riverains des trois communes concernées est prévue cet été. Ce projet ne pourra en effet être réalisé qu'avec le soutien de tous. La date de dépôt de permis est estimée à la fin février ou début mars 2023 afin d'incorporer au mieux les demandes et besoins de la population.

C'est dans ce cadre que nous devons peaufiner les projets qui sont actuellement sur la table.

Par ailleurs, la vision proposée pour l'instant est une vision stratégique, donc générale.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous avons élaboré un projet pilote qui nous permettra de procéder à des adaptations de sécurité tout le long de l'avenue de Tervueren, vu la dangerosité de certains endroits pour les cyclistes. Dès que nous aurons l'accord de la commune de Woluwe-Saint-Pierre, nous agirons.*

*(poursuivant en français)*

Il faudra encore un peu de temps pour tirer les conclusions définitives de la phase test, qui est assez récente. Le but de celle-ci était d'améliorer la sécurité routière du rond-point Montgomery, tant pour les piétons que pour les cyclistes et les automobilistes. Personne n'aimait ce carrefour. En réduisant le nombre de bandes de circulation, nous avons essayé de supprimer les passages dangereux sur le rond-point.

1151

1153

*(verder in het Nederlands)*

Er zijn momenteel delen met een goed fietspad en delen zonder fietspad. We hebben een proefproject uitgewerkt waarbij we over de hele lengte van de Tervurenlaan aanpassingen doorvoeren. Als je in de richting van de Ring gaat, zijn er heel gevaarlijke oversteekplaatsen waar fietsers de tramsporen moeten kruisen. We hebben een voorstel gedaan waarbij het aantal rijstroken wordt beperkt omdat je anders onmogelijk kunt zorgen voor veilige fietsinfrastructuur. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe houdt dat project momenteel tegen. Zodra ze toestemming geeft, zullen we het realiseren.

1155

*(verder in het Frans)*

*Het proefproject voor de Montgomeryrotonde beoogt een betere veiligheid voor voetgangers, fietsers en automobilisten. De evaluatie van de testfase zal toegevoegd worden aan het definitieve plan, maar we kunnen daar niet op wachten. Daarom zetten we nu al de grote lijnen uit, zodat we de vergunningsaanvraag kunnen indienen.*

*Wat alternatieve parkeermogelijkheden betreft heeft parking.brussels elf geschikte plaatsen op minder dan 300 meter van de Tervurenlaan opgelijst, onder meer door privéparkings*

*in te zetten. Er loopt momenteel een haalbaarheidsstudie en er is contact opgenomen met publieke en private partners.*

*Over de omleidingen zal ik me pas uitspreken nadat de gemeenten me hun feedback hebben bezorgd.*

Nous avons aussi créé des passages séparés pour les cyclistes sur les voies latérales. Les cyclistes peuvent néanmoins encore emprunter le rond-point, qui est moins sûr mais plus rapide.

La phase test fera l'objet d'une évaluation, qui sera incluse dans le projet définitif. Toutefois, nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre celui-ci pendant des années. Nous essayons dès lors de définir les grandes lignes en vue d'introduire des demandes de permis.

Comme un peu partout à Bruxelles, le stationnement est un enjeu important pour ce quartier. Le projet de réaménagement actuellement sur la table entraînera la suppression de nombreuses places de stationnement. Nous avons donc demandé à parking.brussels d'analyser les possibilités de stationnement hors voirie à maximum 500 m de l'avenue de Tervueren et de dresser un bilan du stationnement actuel. En plus du stock existant et partiellement mutualisé - le parking public et le parking géré par Be Park -, l'étude recense onze pistes hors logement à privilégier, car elles combinent des critères de distance (300 m), des possibilités de mutualisation dans un futur proche (permis d'environnement arrivant à échéance), des contacts déjà amorcés et/ou des places excédentaires selon le plan de déplacements d'entreprise.

Une étude plus précise sur les opportunités réelles est en cours et des contacts ont été pris avec les partenaires publics et privés. Actuellement, 75 places pour les riverains sont disponibles dans le parking Be Park, dans l'ancien bâtiment de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (Inami), rue du Collège Saint-Michel.

En ce qui concerne les détours, le projet étant encore en cours d'élaboration, je ne prendrai pas de position définitive sans avoir reçu les retours des communes, dans le cadre de projets conjoints.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Dans les allées latérales, où nous voulons favoriser les modes actifs, des déviations devraient empêcher le trafic de transit. Elles ne seront donc plus utilisées que par les riverains et leurs visiteurs.*

*(poursuivant en français)*

Au sujet des solutions alternatives, le principe d'apaisement des allées latérales, en cours d'élaboration avec diverses instances publiques, a pour objectif d'en détourner le trafic de transit, afin que ce dernier emprunte les voies centrales dédiées à la circulation automobile. Les détours concernent uniquement le trafic à destination de la desserte locale. Des comptages et simulations seront menés afin d'objectiver l'impact du détour de la desserte dans le quartier.

1157

1159 *(verder in het Nederlands)*

In het huidige project is het de bedoeling om de ventwegen autoluwer te maken. Als we willen dat daar meer ruimte komt voor de actieve vervoersmodi, moeten we ervoor zorgen dat ze enkel nog worden gebruikt voor lokaal autoverkeer, met andere woorden door bewoners en bezoekers. Daarom is er ook in een paar kleine omleidingen voorzien. We willen immers vermijden dat de ventwegen sluiproutes worden.

1161 *(verder in het Frans)*

*Het doorgaand verkeer blijft de centrale rijstroken gebruiken. De omleidingen betreffen enkel het plaatselijk verkeer. We zullen tellingen en simulaties uitvoeren om de impact op de wijk te meten.*

*Ook de impact van de herinrichting van de Montgomeryrotonde zullen we meten. De testfase is nog maar net van start gegaan, het is te vroeg voor conclusies. We zullen later beslissen of de geteste herinrichting in het definitieve plan behouden blijft.*



<sup>1163</sup> (verder in het Nederlands)

Het is moeilijk om nu gedetailleerd in te gaan op deze kwestie omdat we nog in de fase van de algemene schetsen zitten. Op basis van de strategische nota is het de bedoeling om samen met de gemeenten een gezamenlijke visie uit te werken, die vervolgens voorgelegd kan worden aan de bewoners. Dat is volgens mij de beste manier om tot een gezamenlijke oplossing te komen waarbij een aantal aspecten met elkaar verzoend worden, zoals meer groen, ruimte voor actieve vervoersmiddelen en de rol van de Tervurenlaan als belangrijke invalsweg. Voor bewoners is het dan weer belangrijk dat er in voldoende oversteekplaatsen en parkeerplaatsen wordt voorzien. Ik hoop dan ook dat we samen tot een ambitieus project komen voor die as, want die is zeker voor verbetering vatbaar.

<sup>1165</sup> **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat u perslekken vervelend vindt, maar wij zijn niet verantwoordelijk voor uw contacten met de gemeenten.*

*De indiening van de vergunningsaanvraag is blijkbaar uitgesteld. Voor mij was november 2022 nochtans prima geweest, althans als er voorafgaandelijk overleg kon plaatsvinden.*

*Ik fiets dagelijks door de wijk en ben dus zeker geen tegenstander van de aanleg van fietspaden. Wel stelt mijn fractie voor dat dat doordacht gebeurt: in plaats van een tweerichtingsfietspad in het zuiden, dat bijna niemand zal gebruiken, pleiten we voor de aanleg van een fietsvriendelijke weg in het noorden (stadsinwaarts) en een eenrichtingsfietspad in het zuiden (richting Ring).*

Pour l'absorption du trafic à Montgomery, les entrées et sorties du rond-point seront réduites à une bande de circulation pour améliorer la sécurité routière. L'insertion de véhicules dans le rond-point depuis l'allée latérale nord est également fermée. Ces mesures limiteront dès lors le trafic circulant dans les anneaux centraux. Des simulations seront réalisées afin de mesurer l'impact de cette mesure sur la circulation. Les études des ronds-points montrent que les bandes proches de l'anneau central sont très peu utilisées dès lors que le nombre de bandes dans l'anneau est supérieur à deux.

Ce projet venant de voir le jour, il est trop tôt pour tirer et présenter des conclusions sur la phase test. Nous verrons si ces adaptations seront maintenues dans le cadre du projet définitif.

(poursuivant en néerlandais)

*La note stratégique prévoit d'élaborer une vision commune avec les communes et de la soumettre ensuite aux riverains. C'est à mon sens la meilleure manière de concilier divers aspects, comme la place réservée aux espaces verts et aux modes actifs et le rôle de l'avenue comme porte d'entrée dans la ville. Les riverains insistent pour qu'il y ait suffisamment de passages pour piétons et de places de stationnement.*

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- Je comprends que les fuites dans la presse vous embarrassent. Nous ne sommes toutefois pas responsables de la situation de vos contacts avec les communes. Personnellement, je tire mes informations des courriels qui me sont envoyés par les comités de riverains, des interpellations que je formule au conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre et de la presse.

J'entends par ailleurs que l'échéance de novembre 2022, avancée dans l'un des articles de presse, n'est plus d'actualité. Vous parlez du mois de février ou de mars, ce qui vous laisse plus de temps. Je ne suis pas spécialement en faveur d'une temporisation. Le mois de novembre me convenait parfaitement à condition qu'une concertation puisse être organisée au préalable.

S'agissant de la piste cyclable, contrairement à ce vous et vos collègues suggèrent sur les réseaux sociaux, nous ne nous opposons pas à son aménagement sur cet axe. Depuis longtemps, nous sommes demandeurs d'une rue cyclable sur la latérale nord qui garantirait la cyclabilité. Les personnes qui entrent dans la ville à partir du ring continuent tout droit. Très peu de personnes seraient prêtes à traverser le square Léopold et à emprunter la piste bidirectionnelle dont vous rêvez pour arriver à contresens sur le rond-point Montgomery, dans une configuration extrêmement désagréable à vélo. Les cyclistes resteront donc sur la voie latérale nord. Si vous abandonnez le

<sup>1167</sup> *Is het autoluw maken van de ventwegen mogelijk op een manier die de omliggende woonwijken, en zeker de schoolomgevingen spaart?*

*Bij de herinrichting van het Montgomerystation moet er aandacht gaan naar de geluidsoverlast en de geplande trechter voor het tramverkeer in de G.J. Martinstraat. Zal de tram na de herinrichting via de Tervurenlaan het station kunnen inrijden?*

<sup>1169</sup> **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Ik juich uw intentie tot overleg met gemeenten en buurtbewoners toe, alsook de geplande metingen en studies. Het uitstel van de vergunningsaanvraag is een goede zaak, want zo krijgt het overleg meer ruimte.*

*Wat het proefproject betreft, missen de buurtbewoners coherentie: volgens u is het te vroeg om de testfase te evalueren, maar ondertussen gaat de volledige herinrichting van de Tervurenlaan wel door. Wanneer zullen beide plannen op elkaar worden afgestemd?*

*Kunt u toelichten wat er zal gebeuren met de geplande trechter voor de trams in de G.J. Martinstraat?*

projet de piste bidirectionnelle, vous avez, au sud, la place pour installer une piste cyclable allant vers le ring.

Habitant la zone résidentielle au sud, je peux vous assurer que les cyclistes n'iraient jamais jusqu'à l'avenue de Tervueren pour emprunter cette piste bidirectionnelle sur 200 ou 300 m et arriver à contresens sur le rond-point Montgomery. Les cyclistes empruntent toujours les voies latérales le long du Collège Saint-Michel, qui sont beaucoup plus agréables et qui permettent d'arriver facilement au boulevard Brand Whitlock.

Voilà qui explique mon raisonnement, moi qui circule quotidiennement à vélo dans ce quartier. L'intention n'est donc pas de refuser une piste cyclable, mais de choisir une option plus logique et plus agréable pour tous, à savoir aménager une rue cyclable au nord et, au sud, une piste cyclable unidirectionnelle pour sortir de la Ville. C'est la position de mon groupe.

S'agissant des voies latérales, il convient de les pacifier au maximum, et de le faire intelligemment. Est-ce possible ? Comment faire pour éviter que cela n'engendre trop de trafic de transit dans des rues résidentielles ou scolaires ? Il me paraît élémentaire de ne pas diriger les voitures vers des rues fréquentées par de nombreux élèves. Je suivrai donc l'évolution de cette question qui est actuellement en réflexion et en discussion.

S'agissant du réaménagement de la station de métro - vous n'avez pas abordé le sujet - un des points importants est la trémie rue G.J. Martin, pour essayer de soulager ce quartier très résidentiel, déjà fort affecté par les nuisances sonores provoquées par le passage du tram à cet endroit-là. L'intérêt du réaménagement de l'avenue de Tervuren est aussi d'offrir un accès à la station de métro par cette avenue. Ce projet est-il à l'ordre du jour ? Cet aménagement sera-t-il réalisé concomitamment au réaménagement de l'avenue ?

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- J'entends qu'il y a une volonté de collaboration avec les communes et qu'une concertation sera organisée avec les riverains après l'été. Pour l'heure, nous en sommes encore au stade des grands principes, puisque vous n'entrez pas véritablement dans les détails. Vous nous avez fait part de votre volonté d'objectiver certains points et des études portant notamment sur la sécurité routière et le stationnement sont en cours. Je m'en réjouis.

Ayant tous en tête cette échéance très proche de novembre 2022, nous avons quelques craintes, en particulier concernant la concertation avec les riverains. Les acteurs de terrain nous ont fait part de leurs appréhensions, mais nous avons appris que la date avait été reportée. Je crois que c'est une bonne chose et que cela devrait nous permettre de travailler en bonne entente.

Je suis tout à fait d'accord avec vous : ne laissons pas traîner les choses. Il faut néanmoins tenir compte de tous les acteurs, ce qui prend du temps.

<sup>1171</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is een geruststelling dat de vergunningsaanvraag uitgesteld is, want er heerst nog lang geen overeenstemming over het project.*

*Wij vragen u om de plannen spoedig openbaar te maken en zonder dralen breed overleg op te zetten. Waarom zou u niet voorzien in een volwaardige presentatie in dit parlement over deze belangrijke invalsweg?*

<sup>1173</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Opdat dit project van start zou kunnen gaan, moeten we het eerst met de gemeenten eens worden over een gemeenschappelijke strategie. Dat overleg moet in alle discretie gebeuren.*

*Dat geldt ook voor het al dan niet aanleggen van het genoemde tweerichtingsfietspad. Ik wil erop wijzen dat er bij gebrek aan zo'n fietspad conflicten kunnen ontstaan, want mensen die zich tussen Merode en de Leopold II-square verplaatsen of er wonen, kunnen niet anders dan in tegenrichting te fietsen. We moeten snel een compromis vinden. Ik houd niet per se vast aan zo'n tweerichtingsfietspad, maar streef naar de beste oplossing voor alle weggebruikers, met inachtneming van het STOP-principe.*

*Sowieso moeten we de noordelijke ventweg autoluw en fietsvriendelijk herinrichten.*

Vous dites que le dossier doit avancer, mais qu'il est trop tôt dans le processus pour procéder à l'évaluation de la phase test. Quand pourrions-nous intégrer cette phase test au projet ? Pour les riverains, il y a là contradiction et manque de cohérence. En effet, on leur annonce une phase test pour ensuite leur dire que le temps manque pour pouvoir l'utiliser dans l'élaboration de la suite du projet. C'est un peu particulier.

Enfin, je me joins à la question de mon collègue M. De Beukelaer concernant la trémie vers Montgomery. Pourriez-vous nous donner quelques précisions à ce sujet ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je suis également rassurée que les délais aient été reportés, car votre projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren est loin d'être abouti, que ce soit concernant la sécurité, les pistes cyclables, les chemins piétonniers, les contresens, les comptages (qui sont systématiquement reportés), les différentes possibilités de stationnement (annoncées pour plus tard), la contradiction entre la phase test et le plan à l'étude, la recherche d'autres options, la fluidité d'un axe auto plus, etc.

Par ailleurs, nous vous demandons de publier rapidement les plans et de lancer sans attendre une large concertation afin que ce projet soit élaboré au mieux, dans la plus grande transparence. Une entrée de ville nécessite en effet une présentation digne de ce nom, laquelle pourrait même être organisée ici au parlement.

Dès lors, nous ne manquerons pas de revenir sur le sujet.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pour ce qui concerne la piste cyclable bidirectionnelle, je ne peux pas présenter au parlement et rendre publics des plans qui ne sont pas encore approuvés. J'entends d'abord élaborer une stratégie concertée avec les deux communes concernées, qui soit soutenue par celles-ci, avant d'avancer dans ce projet.

Si je constate en novembre ou en février prochains qu'il n'est pas possible d'aboutir à un accord sur ce projet, il ne servira à rien d'avancer, car nous nous trouverons dans le mode "combat", que nous connaissons déjà depuis des années et qui empêchera toute avancée.

La concertation avec les communes est un préalable à toute communication vers l'extérieur. J'espère que, de leur côté, les communes respecteront la discrétion des concertations, ce qui aidera à développer le projet.

L'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle dépendra des choix opérés. Dans la phase de test, celle-ci ne se limite pas aux passages séparés pour les cyclistes sur les voies latérales ou à la circulation des cyclistes se rendant de Mérode vers le square Léopold II. Certaines personnes ont leur destination à cet endroit ou habitent entre les deux et, pour une partie de tronçon, se trouvent empêchées de traverser le boulevard et n'ont pas d'autre choix que d'emprunter la piste à contresens. En l'absence de piste bidirectionnelle, cette situation risque d'engendrer des conflits.

<sup>1175</sup> *Wat de Montgomeryrotonde betreft, willen we het lagere aantal rijstroken behouden. Het proefproject zal uitwijzen of er aanpassingen nodig zijn. Er is genoeg tijd tot de definitieve aanleg om met de resultaten rekening te kunnen houden. Er komt ook nog een openbaar onderzoek.*

*De studies om de geschrapte parkeerplaatsen te compenseren, zijn nog aan de gang. Er loopt ook overleg met private en publieke partners. We verkiezen in elk geval oplossingen die de openbare weg ontlasten.*

<sup>1177</sup> **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Wat het fietspad op de Montgomeryrotonde betreft, liggen de plannen klaar. Iedereen heeft zich uitgesproken. De oplossing is voorhanden. Alleen het gewest ligt nog dwars.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>1181</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

La piste bidirectionnelle a été mise en œuvre uniquement là où un accord était intervenu avec la commune, c'est-à-dire à la hauteur du rond-point Montgomery. J'espère trouver un compromis pour le reste du tracé et parvenir à un projet définitif. Je préfère ne pas perdre de temps, car nous en avons déjà perdu beaucoup avec le projet temporaire.

Je ne défends pas une option plutôt qu'une autre (piste unidirectionnelle ou bidirectionnelle), mais je veux mettre en œuvre la meilleure solution pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les transports en commun et les personnes individuelles motorisées, conformément au principe STOP.

Il faut travailler à la fois sur l'allée latérale nord et l'allée latérale sud, même si nous optons pour un projet bidirectionnel. L'allée latérale nord doit être apaisée en assurant une cyclabilité sécurisée et agréable, qui permettra à des enfants de circuler à vélo en toute sécurité.

Quant à la phase pilote, nous commençons toujours par là pour évaluer la pertinence d'un projet. Dans le cas présent, nous souhaitons pérenniser la réduction du nombre de bandes dans le projet définitif. Pour l'instant, je ne peux pas vous dire si l'expérience est concluante, notamment à l'égard de la prévention des accidents, parce que la période considérée est trop courte. Il reste toutefois du temps d'ici l'élaboration et l'exécution du projet, et une enquête publique doit encore avoir lieu. Avant la mise en œuvre, nous disposerons d'analyses et de conclusions plus détaillées de la phase pilote. En fonction de ces éléments, nous déciderons de pérenniser le projet ou de l'adapter.

En ce qui concerne le stationnement, les études sont toujours en cours. C'est un aspect important, car on sait que le fait de toucher à cet axe aura nécessairement des conséquences sur le stationnement. L'une des options consiste à rechercher des alternatives dans le quartier. Nous avons donc demandé à parking.brussels de réfléchir d'abord aux grandes pistes. Nous irons ensuite plus dans le détail lors des concertations avec les partenaires publics et privés afin de trouver des solutions hors voirie, ce qui est le but de notre politique de stationnement.

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)**.- Concernant cette piste cyclable, vous dites regretter que la phase temporaire ait pris tellement de temps, mais le fait est que les plans sont là. Les riverains se sont exprimés, tout le monde s'est exprimé. Il n'y a que vous qui ne voulez pas de cette option, et c'est pour cette raison qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de solution pour l'avenue de Tervueren, alors que la solution existe bel et bien. Vous affirmez que cela vous est égal, tant que cela convient à tous et que les cyclistes sont contents, mais tout le monde a donné son aval, seule la Région fait obstruction pour le moment.

*- L'incident est clos.*

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

1181 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1181 **betreffende "de veiligheid van de elektrische bussen van de MIVB".**

1183 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *De Parijse vervoersmaatschappij moest in april 149 elektrische Bluebussen uit het verkeer halen, omdat twee ervan in brand waren gevlogen.*

*Conform het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing en het regeerakkoord heeft de MIVB in haar meerjareninvesteringsplan de overschakeling naar elektrische bussen tegen 2036 opgenomen. De volgende deadline voor de vervanging van de MIVB-bussen is 31 december 2024, wanneer voertuigen met euronorm 5 niet meer in de Brusselse lage-emissiezone mogen rijden.*

*Het Brussels Gewest heeft 55 miljoen euro steun uit de Europese Recovery and Resilience Facility gevraagd om de vervanging van een deel van haar elektrische bussen te financieren tegen 2024: 35 miljoen euro voor de aankoop van 52 elektrische gelede bussen en 20 miljoen euro voor de busremise Marly.*

1185 **Waren er ooit problemen met de elektrische bussen van de MIVB die brand hadden kunnen veroorzaken?**

*Hoeveel elektrische Bollorébussen heeft de MIVB? Heeft ze verschillende modellen, waaronder de Bluebus? Wat*

**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 sécurité des bus électriques de la STIB".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Les 4 et 29 avril, deux bus électriques de la RATP prenaient feu à Paris. Ces incendies spectaculaires, qui n'ont heureusement pas fait de blessés, ont contraint la société de transport parisienne à retirer de la circulation 149 véhicules. Ceux-ci font partie de la gamme Bluebus du groupe français Bolloré et représentent près d'un tiers de la flotte électrique parisienne. Quelque 111 autres bus Bolloré de la génération précédente auraient été laissés en circulation.

Face aux actuels impératifs écologiques et de santé, les bus électriques semblent une réponse toute trouvée. La transition des bus à moteur thermique vers des bus électriques fait partie du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie comme de votre déclaration de politique régionale. Le plan pluriannuel d'investissement de la STIB prévoit de réaliser cette transition énergétique d'ici 2036. La prochaine échéance pour le remplacement de bus de la STIB est fixée au 31 décembre 2024, lorsque les flottes de la norme Euro 5 seront interdites de circulation à Bruxelles en application des nouveaux seuils de la zone de basses émissions.

Les bus électriques et hybrides achetés par la STIB ces dernières années étaient tous européens. Il s'agit, semble-t-il, de :

- sept midibus électriques Solaris, de Pologne ;
- cinq bus standard électriques Bolloré, de France ;
- 25 bus articulés électriques Solaris, de Pologne ;
- 128 bus hybrides standard Volvo, de Suède ;
- 141 bus hybrides articulés Iveco, de France et d'Italie.

Dans le cadre du plan de relance européen, la Région a demandé à l'Europe de financer une partie de ce renouvellement d'ici 2024. Les fonds européens de facilité pour la reprise et la résilience ont été sollicités à hauteur de 55 millions d'euros : 35 millions d'euros pour l'acquisition et le déploiement d'environ 52 bus articulés électriques avant la fin 2024, et environ 20 millions d'euros pour le dépôt de bus Marly, qui devrait accueillir un maximum de 100 bus électriques d'ici la fin de la même année.

Avez-vous déjà eu connaissance de défaillances de bus électriques de la STIB qui auraient pu déclencher un incendie ?

Combien de bus électriques Bolloré la STIB possède-t-elle ? Pouvez-vous distinguer les différents modèles, dont le Bluebus qui a posé problème à Paris ? Quel type de problème aurait

*veroorzaakte de brand in Parijs? Ging het om een probleem met de batterij?*

*Heeft de MIVB voorzorgsmaatregelen genomen en de elektrische bussen van Bolloré uit het verkeer genomen?*

*Bestaat er een brandrisico als bussen s nachts of tussendoor worden opgeladen? Hoe kan dat worden vermeden?*

*De HEV-veiligheidsstraining van Educam is een certificeringscursus die elke chauffeur moet volgen om een elektrische bus te mogen besturen. Wordt die opleiding nog steeds gegeven? Hoeveel chauffeurs zijn vandaag gecertificeerd?*

*Welk protocol moeten buschauffeurs volgen wanneer onderweg brand uitbreekt?*

*In 2019 werd overwogen om in elke remise een quarantainezone te creëren voor elektrische bussen die brandgevaarlijk zijn. Is daar werk van gemaakt?*

*Welke bussen zijn in het kader van het Europese herstelplan besteld? Gaat het om het Bollorémodel dat voor problemen zorgde in Parijs?*

provoqué cet incendie à Paris ? La piste du défaut de batterie est notamment avancée.

La STIB a-t-elle pris des mesures conservatoires et retiré de la circulation les bus électriques de la marque Bolloré ?

Les bus chargés de nuit ou chargés par opportunité présentent-ils des risques différents en matière d'incendie ? Comment s'en préserver ?

Vous indiquiez en 2019 que la STIB avait pris l'initiative de former tous les agents de conduite et toute personne amenée à conduire un bus électrique, à la suite d'une analyse de risques menée avant l'arrivée de ce type de bus.

La formation HEV sécurité, donnée par Educam, est une formation certifiante que chaque chauffeur doit réussir pour être autorisé à conduire un bus électrique. Cette formation est-elle toujours donnée ? Combien de chauffeurs sont-ils certifiés aujourd'hui ?

Quel protocole est-il enseigné à un chauffeur de bus en circulation qui constate un départ d'incendie, notamment au sujet de l'évacuation des passagers et l'endroit où il laisse le bus ?

Une réflexion était en cours en 2019 pour définir des emplacements de "zones de quarantaine" dans chaque dépôt, afin d'y stationner un bus électrique potentiellement à risque d'incendie. Qu'en est-il ?

Quels modèles de bus ont-ils été commandés dans le cadre du plan de relance européen ? S'agit-il du modèle Bolloré qui a posé problème à Paris ? Si oui, quelle est la position de la STIB au sujet de cette commande ?

<sup>1187</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft 37 elektrische bussen, waaronder 5 Bluebussen. Het gaat om een ouder model dan de bussen die in Parijs in brand zijn gevlogen. De Parijse vervoermaatschappij heeft de oudere modellen niet uit het verkeer gehaald. De leverancier heeft de MIVB verzekerd dat ze in dienst kunnen blijven.*

*Elk type voertuig is anders. Risicoanalyses horen daarmee rekening te houden. Zowel in elektrische als in hybride voertuigen houden de risico's verband met tractiebatterijen. Het verschil zit in de locatie van het oplaadpunt.*

*Alle buschauffeurs hebben de HEV-opleiding (hybrid electric vehicles) gevolgd. De opleiding maakt deel uit van het opleidingspakket voor nieuwe chauffeurs, net als die in verband met de procedure bij ernstige ongevallen of noodsituaties in elk type bus.*

*In de stelplaats Haren is een quarantainezone ingericht. Het is de bedoeling om dergelijke zones te creëren in alle nieuwe stelplaatsen.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Au total, la STIB possède 37 bus électriques, dont cinq Bluebus de Bolloré. Le modèle dont la STIB dispose est d'une série antérieure à celle qui a posé problème à Paris. La Régie autonome des transports parisiens possède aussi des Bluebus de cette série, qu'elle a également laissés en circulation. Par sécurité, la STIB a contacté le fournisseur, qui lui a confirmé que ces bus pouvaient rester en service.

Chaque type de véhicule présente ses spécificités, qu'il convient de prendre en compte lors des analyses de risques. Dans les véhicules hybrides et électriques, qu'ils soient à recharge nocturne ou par opportunité, les risques sont liés à la présence de batteries de traction embarquées. La différence réside dans la localisation du point de recharge des bus.

L'ensemble des chauffeurs de bus ont reçu la formation HEV (véhicules hybrides électriques) lors de la mise en exploitation des bus hybrides électriques. Depuis lors, cette formation a été intégrée au programme de formation initiale de tout chauffeur nouvellement engagé à la STIB.

*Er is nog geen opdrachtnemer voor de overheidsopdracht voor de aankoop van 52 bussen in het kader van het Europese herstelplan geselecteerd.*

La procédure à suivre en cas d'accident grave ou de situation d'urgence dans un bus diesel, hybride ou électrique fait aussi partie de la formation de l'ensemble des chauffeurs. Elle prévoit notamment de stationner le bus, si possible dans une zone dégagée, d'ouvrir toutes les portes pour permettre l'évacuation des passagers en zone de sécurité, en dehors d'un périmètre de minimum 15 mètres autour du bus.

Dans les dépôts, une zone de quarantaine a été créée sur le site de Haren. Une zone similaire est prévue dans tous les nouveaux projets de dépôts futurs.

La procédure de marché public pour l'acquisition des 52 bus commandés dans le cadre du plan de relance européen de 2020 est en cours. Le nom de l'adjudicataire n'est pas encore connu.

<sup>1189</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *We zijn gerustgesteld. De veiligheid van onze busvloot is cruciaal. Nadat een hybride bus in mei 2020 vuur had gevat in Luik, heeft de TEC 162 zulke bussen teruggeroepen. Elf voertuigen bleken een kapot onderdeel te bevatten. De MIVB moet dus waakzaam blijven.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Nous voilà rassurés. Il est évident que la sécurité de notre matériel roulant est essentielle en général, et plus spécifiquement celle de nos bus électriques à 100 % et de nos bus hybrides. Je me permets de rappeler l'incendie d'un bus hybride du TEC au mois de mai 2020, à Liège. Cet incident avait contraint l'opérateur wallon à rappeler pour révision sa flotte de 162 bus du même type. À l'époque, il s'était rendu compte que onze de ces véhicules présentaient une pièce défectueuse. Nous devons donc rester vigilants en cette matière et j'imagine que les représentants de la STIB le sont.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

<sup>1193</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

<sup>1193</sup> **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,**

<sup>1193</sup> **betreffende "het overlegproces bij de aanleg van een fietspad".**

**concernant "le processus de concertation lors de la création d'une piste cyclable".**

<sup>1195</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *De regering keurde onlangs het besluit betreffende de stedenbouwkundige vergunning van beperkte duur en het besluit met de lijst van handelingen en werkzaamheden die vrijgesteld zijn van vergunning, goed. Zo is het niet langer nodig om een vergunning aan te vragen voor de vervanging van een rijstrook van bepaalde wegen door een fietspad.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Votre gouvernement vient d'adopter deux arrêtés : l'un relatif aux permis d'urbanisme à durée limitée et l'autre déterminant la liste des actes et travaux dispensés de permis. L'objectif est de dispenser une série d'interventions de l'obtention d'un permis d'urbanisme, notamment la pose de fontaines, l'isolation de façades ou toitures ou encore la création de certaines pistes cyclables. L'obtention d'un permis ne sera plus nécessaire, par exemple pour certains marquages au sol, pour la suppression d'une bande de stationnement au profit de l'installation d'une piste cyclable sur certains types de voiries.

*Ook al juich ik uiteraard de vereenvoudiging van administratieve procedures en de ontwikkeling van een netwerk van veilige fietspaden toe, ik heb vragen over de beslissingswijze in dergelijke dossiers. Tijdens de lockdown liet het gewest namelijk in zeven haasten fietspaden aanleggen, waarop bepaalde gemeenten en verenigingen ontsteld reageerden. Het lijkt erop dat daar weinig studie aan is voorafgegaan, terwijl dat toch nodig is voor een evenwichtig mobiliteitsbeheer.*

Je partage évidemment avec vous la volonté de rationaliser une série de procédures administratives. Nous savons qu'en Belgique, obtenir un permis s'apparente malheureusement trop souvent à un véritable parcours du combattant. Je partage également l'objectif de développer le réseau cyclable de manière sécurisée et rapide afin de donner à chacun une place confortable et sûre sur nos routes. Il est cependant intéressant de faire le

*Voor welke wegen geldt voortaan een vergunningsvrijstelling? Gaat het om wegen die als fietsnetwerken in Good Move zijn*

*opgenomen? Hoe wordt het overleg met de omwonenden en de handelaars georganiseerd?*

*Welk type inrichting wordt er wanneer gebruikt ?*

*Voortaan is er geen vergunning meer nodig voor de vervanging van een parkeerstrook door een fietspad. Zult u daarover met de omwonenden overleggen? Hoe zult u daarover communiceren?*

point sur la manière dont nous décidons collectivement, avec les riverains, les communes, les associations, de ces créations de pistes et des réaménagements qui leur sont associés.

S'agissant des coronapistes, tracées pendant la nuit à la hussarde, on se souvient des réactions consternées, voire courroucées, de certaines communes, de certaines associations ou encore de comités de riverains. Il ne semble d'ailleurs pas prévu d'analyser systématiquement les temps de parcours observés et le trafic de transit généré dans les quartiers. Une gestion équilibrée de la mobilité suppose une analyse en amont et en aval des procédures mises en place et de leur adéquation ou contradiction avec le plan régional de mobilité.

Quelles sont précisément ces voiries de quartier qui sont désormais exemptées de permis ? S'agit-il bien des voiries classées comme réseau vélo quartier dans le plan Good Move ? Comment sera organisée la concertation avec les habitants et les commerçants sur ces artères ?

Quels types d'aménagements sont visés (blocs de bétons, plots mous, marquages à la peinture) et dans quel contexte ?

Un permis ne sera dorénavant plus nécessaire pour supprimer une bande de stationnement en vue de créer une piste cyclable. Comment allez-vous dès lors assurer la publicité et la concertation autour d'une telle suppression auprès des riverains concernés ?

Il est primordial, en cas de suppression de places de stationnement, d'étudier les conséquences pour les riverains et l'activité commerciale, mais aussi l'existence d'une option hors-voirie. Il faut donc réaliser une analyse a priori et non plus a posteriori. Confirmez-vous qu'il sera désormais procédé de cette manière ?

Compte tenu de cette simplification, comment est-il prévu de faire évoluer le processus de coconstruction des aménagements cyclables avec les communes, les riverains et les associations pour éviter des écueils quant à la pertinence de la création d'une piste, au choix de sa localisation ou au type de sécurisation ?

Les procédures seront-elles dès lors identiques pour la Région et les communes ? Quel est l'avis de Brulocalis à ce sujet ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous invite à relire ma réponse à la question écrite n° 1094 de M. Loewenstein du début de l'année, dans laquelle j'évoque en détail les initiatives de nos administrations sur les chartes participatives de Good Move, le fait que perspective.brussels est en train de créer un service pour la participation régionale, etc.

Les voiries exemptées de permis pour des changements de régime de circulation sont les voiries auto quartier. Il s'agit principalement de voiries communales. Lorsqu'il y a une implication régionale, les changements de sens ou les suppressions de bandes cadrent souvent avec la mise en place de

<sup>1197</sup> *Wanneer er parkeerplaatsen verdwijnen, moeten vooraf de gevolgen voor omwonenden en handelaars en eventuele mogelijkheden buiten de rijbaan worden onderzocht. Zult u dat voortaan doen?*

*Hoe zult u samenwerken met gemeenten, omwonenden en verenigingen opdat de relevantie, de ligging en het type beveiliging van het nieuwe fietspad niet ter discussie worden gesteld?*

*Gelden voortaan dezelfde procedures voor het gewest en de gemeenten? Wat is de visie van Brulocalis daarop?*

<sup>1199</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vrijstelling van vergunning geldt voor wegen in wijken. Meestal gaat het om gemeentewegen. Wanneer het gewest erbij betrokken is, gebeurt de wissel van rijrichting of de afschaffing van een strook vaak in het kader van de inrichting van een verkeersluwe maas en die gaat gepaard met overleg, waaraan iedereen kan deelnemen.*

*Nemen de gemeenten het initiatief, dan staan zij in voor het overleg. De autonetwerken comfort en plus vallen niet onder het vrijstellingensysteem.*



*Bij de types weginrichting gaat het over wijzigingen van de signalisatie en wegmarkeringen.*

*Het schrappen van een parkeerstrook is een politiemaatregel, waarvoor nooit een vergunning nodig was. De gemeenten worden altijd geraadpleegd wanneer er meerdere parkeerplaatsen verdwijnen. Parking.brussels krijgt regelmatig de vraag om de impact ervan te bestuderen.*

<sup>1201</sup> *Het parkeerobservatorium van het parkeeragentschap verzamelt alle nuttige informatie over parkeren, bijvoorbeeld over de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op wijkniveau. Wanneer die meer dan 85% bedraagt en een aanzienlijk aantal plaatsen zal verdwijnen, kan het agentschap op basis van een effectenstudie begeleidingsmaatregelen voorstellen. Vervolgens werkt het gewest met alle betrokken spelers samen.*

*De voorwaarden voor de inrichting van fietspaden zijn in Good Move en verscheidene vademecums opgenomen. Zo is de inrichting van aparte fietspaden sinds maart 2020 wettelijk verplicht voor autowegen comfort en plus. Ook voor wijkwegen is de aanleg van fietspaden in sommige gevallen verplicht. De procedures hangen samen met het type weg.*

*Naar de mening van Brulocalis vraagt u best bij staatssecretaris Smet. Zelf beschouw ik het nieuwe besluit als een stap vooruit, aangezien het in heel wat gevallen de snellere uitvoering van doeltreffendere oplossingen toelaat.*

mailles apaisées, qui s'accompagnent d'un processus participatif ouvert à tous.

Dans le cas d'initiatives prises par les communes, il appartient à ces dernières de fournir un cadre de concertation ou de participation sur mesure pour chaque cas. Toutes les voiries auto confort et auto plus ne sont pas reprises dans ce nouveau système de voiries exemptées.

Les types d'aménagements concernent des changements de signalisation (sens uniques) et de marquages au sol : le nombre de bandes, les marquages de pistes cyclables et la pose de potelets souples sont visés.

En matière de publicité et de concertation, la suppression du stationnement est une mesure de police, qui n'a jamais été soumise à une demande de permis d'urbanisme. Dans ce cas, les communes sont toujours consultées lorsque plusieurs places de stationnement sont supprimées. Au cas par cas, la suppression a plus, moins ou pas d'impact. Des études seront régulièrement demandées à parking.brussels pour objectiver cet impact.

Selon l'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement, l'Agence du stationnement a, parmi ses missions, la tenue à jour d'un Observatoire du stationnement. Celui-ci collecte et dispose d'informations utiles sur le stationnement, telles que le taux d'occupation des emplacements de stationnement à l'échelle des quartiers. Lors de suppressions d'un nombre important d'emplacements en voirie, avec un taux d'occupation supérieur à 85 %, l'Observatoire peut et pourra encore plus être sollicité pour effectuer une étude d'impact sur le stationnement et proposer d'éventuelles mesures d'accompagnement, comme de la mutualisation de stationnements hors voirie, la mise en place de voitures partagées, la réservation d'emplacements pour les personnes à mobilité réduite, taxis ou autres fonctions, etc.). La Région collabore ensuite avec les communes et d'autres acteurs, privés ou publics, au cas par cas.

Les conditions de mise en place d'aménagements cyclables sont entre autres réglées par le volet réglementaire du plan Good Move (qui les impose sur les voiries auto confort et auto plus) et par les différents vade-mecum rédigés à ce sujet. La mise en place d'aménagements cyclables séparés sur les voiries auto confort et auto plus est donc une obligation légale depuis l'adoption du plan Good Move en mars 2020. Sur les voiries auto quartier, les aménagements cyclables peuvent être nécessaires dans une série de cas spécifiques.

Les procédures sont liées à la typologie de voirie dans le plan Good Move : auto quartier, auto confort ou auto plus, et non pas au gestionnaire.

Même si le gouvernement a discuté et collaboré sur ce projet, je vous invite à demander l'avis de Brulocalis au secrétaire d'État M. Pascal Smet, le membre du gouvernement compétent pour ces arrêtés. Nous considérons en tout cas ce nouvel arrêté comme

1203 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *We delen uw wens om de procedures voor werken in de openbare ruimte te vereenvoudigen, voor zover er met de meningen en belangen van burgers, omwonenden, gemeenten en gebruikers rekening wordt gehouden. De urgentie door de coronacrisis ligt achter ons.*

*Ik heb het besluit dat op 30 april van kracht werd, proberen te begrijpen. In de media legden u en uw collega Smet uit dat er in tegenstelling tot vroeger niet altijd meer een vergunning nodig is om een fietspad aan te leggen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de aanleg van een tijdelijk fietspad van minder dan twee jaar op rijbanen van het autonetwerk plus, als dat het aantal rijbanen niet wijzigt. Die vrijstelling bestond trouwens al. Maar hoe zit het dan met de fietspaden in de Wet- en de Belliardstraat, de Lambermont- en de Keizer Karellaan?*

*Er is ook geen vergunning nodig voor kleine aanpassingswerken in voetgangers- en fietszones. Het is echter niet duidelijk wat kleine aanpassingswerken zijn.*

*Een aantal coronafietspaden liggen er nu al meer dan twee jaar. Zijn die legaal? Hoe zit het met het fietspad in de Wetstraat? We zijn voorstanders van een veilig fietspad, maar dat moet er komen in overleg met omwonenden, organisaties en fietsers.*

1205 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vergunnings- en regularisatieaanvragen voor de fietspaden zijn lopende. Over het besluit over werken van geringe omvang kunt u vragen stellen aan collega Smet.*

*Wij hebben het hier over onder andere wijzigingen aan de signalisatie, eenrichtingsstraten waar de rijrichting verandert, wegmarkeringen waardoor het aantal rijbanen wijzigt, maar dan alleen voor wijkwegen met vaak maar een of twee rijbanen. Alles wat onder het besluit valt, wordt in de procedures van urban.brussels opgesomd.*

une avancée, car il permet de trouver des solutions plus efficaces plus rapidement dans un bon nombre de cas de figure.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Cet arrêté est difficilement compréhensible. Nous partageons la volonté de simplifier les procédures relatives aux travaux réalisés dans l'espace public, pour autant que les avis et intérêts des citoyens, des habitants des communes et des usagers soient pris en compte. La ville "pour les gens" doit se construire avec les gens. Le processus de coconstruction doit être respecté, nous ne sommes plus aujourd'hui dans la période d'urgence de la crise sanitaire, lors de laquelle le processus de concertation était difficile à mettre en œuvre.

J'ai essayé de comprendre cet arrêté entré en vigueur le 30 avril. Dans un article de presse, vous et votre collègue Pascal Smet, expliquiez qu'il fallait auparavant un permis pour créer une piste cyclable. Depuis l'entrée en vigueur de cet arrêté, cela dépend. C'est le cas pour un aménagement provisoire de moins de deux ans - cette disposition existait déjà - sur les voiries du réseau auto plus qui n'induit pas une modification du nombre de bandes routières, mais alors qu'en est-il des pistes cyclables réalisées rue de la Loi, rue Belliard, boulevard Lambermont et avenue Charles-Quint ?

Il ne faut pas de permis non plus pour les "petits travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et visant l'agrandissement ou la création locale de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique, la sécurité des usagers ou leur confort". Que signifie la notion de petits travaux ? Vous avez mentionné les potelets, il faut clarifier cette notion.

Certaines coronapistes ont aujourd'hui plus de deux ans. Quel est leur statut, sont-elles légales ? Prenons l'exemple emblématique de la rue de la Loi : une étude relative à son réaménagement devait voir le jour en 2021 et les permis devaient être déposés en 2022. Où en est-on ? Qui a pu voir les plans, lire les études ? Nous soutenons ce projet visant à instaurer une piste sécurisée, mais celui-ci doit être réalisé en pleine concertation avec les riverains, les associations et les cyclistes. Il serait intéressant de travailler par sondage auprès des cyclistes qui empruntent tous les jours la rue de la Loi. Ceux-ci continuent d'emprunter la bande de droite embouteillée, alors que celle de gauche est vide. Cela correspond sans doute à un type de trajet plébiscité. Une concertation doit donc être menée.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Concernant les pistes, des demandes de permis et de régularisation sont en cours. Je ne peux vous donner plus de détails, mais des questions écrites ont été introduites sur le sujet. Si vous avez davantage de questions concernant l'arrêté de minime importance, je vous invite à vous adresser à M. Smet.

Nous parlons de changements de signalisation, de sens uniques qui changent de direction, de marquages au sol qui peuvent concerner le nombre de bandes, mais seulement dans des voiries de quartier ne présentant souvent pas plus d'une ou deux bandes de circulation. Nous n'avons donc changé le nombre de bandes

- *Het incident is gesloten.*

que dans certains cas spécifiques. Évoquons encore le marquage des pistes cyclables et la pose de potelets souples qui peuvent être déplacés facilement, voire remplacés par les services de secours notamment.

Les procédures d'urban.brussels font mention des modifications qui tombent sous le coup de l'arrêté et de celles qui nécessitent des demandes de permis. Les phases de test sont un autre cas de figure où l'obligation de demande de permis tombe. À l'issue d'une telle phase, il convient de régulariser la situation par une procédure qui peut impliquer un permis.

- *L'incident est clos.*

1209 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

1209 **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,**

1209 **betreffende "de aanhoudende problemen met het gebruik van het Nederlands bij parking.brussels".**

**concernant "les problèmes persistants d'emploi du néerlandais au sein de parking.brussels".**

1209 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

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

1209 **betreffende "de aanhoudende problemen binnen parking.brussels".**

**concernant "la persistance de problèmes au sein de parking.brussels".**

1213 **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Midden mei berichtte de pers opnieuw over een opvallend gebrek aan klantvriendelijkheid bij parking.brussels.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (*en néerlandais*).- *Début mai, les habitants de la Ville de Bruxelles ont reçu une brochure exposant le nouveau plan de stationnement. Sur le site de parking.brussels, ils peuvent demander des cartes de stationnement gratuites en introduisant leur adresse. Or, le site n'accepte que les adresses en français, et les cartes ne sont disponibles que dans cette langue également.*

Begin mei ontvingen de inwoners van de stad Brussel een informatiebrochure in de brievenbus met uitleg over het nieuwe parkeerreglement, in het bijzonder over de regels voor nieuwe bewoners en parkeerkaarten, en over het parkeerplan. Daarin wordt verwezen naar een website van parking.brussels, waar Brusselaars gratis parkeervouchers kunnen aanvragen. Gebruikers moeten zich aanmelden en hun persoonlijke gegevens invullen, waaronder hun adres. De website aanvaardde echter enkel Franstalige straatnamen. Op de koop toe zijn de vouchers zelf ook alleen maar in het Frans beschikbaar.

*Un habitant s'en est plaint, sans jamais obtenir de réponse. D'après une source anonyme, il s'agirait d'un problème technique, mais je reçois constamment des plaintes de Bruxellois et de Flamands concernant l'absence totale de communication en néerlandais de la part de l'agence.*

Een inwoner maakte daar melding van, maar kreeg nooit een reactie op zijn klachten. Misschien kwam dat doordat die in het Nederlands waren opgesteld. Volgens een anonieme medewerker van de stad Brussel gaat het om een technisch probleem. De taalproblemen bij parking.brussels vormen echter een voortdurende bron van ergernis en kwamen hier al meermaals aan bod. Ze blijven echter voorvallen. Ik ontvang voortdurend klachten van Brusselaars en Vlamingen over het absolute gebrek aan communicatie in het Nederlands.

*Vous avez plusieurs fois promis de vous attaquer à ces problèmes de communication en procédant à des recrutements, mais cela ne suffira pas. Il faut élaborer une politique de service au client*

1215 U beloofde meermaals de communicatieproblemen aan te pakken dankzij aanwervingen. Volgens mij volstaat dat echter niet. Parking.brussels moet op zijn verantwoordelijkheden als

gewestelijke dienst worden geweest. Er moet een plan worden opgesteld dat duidelijk verantwoordelijken en doelstellingen vastlegt voor de naleving van de verplichtingen inzake taalwetgeving, op alle vlakken. Er moet een klantvriendelijk beleid worden ontwikkeld, in de eerste plaats op het vlak van tweetaligheid, maar ook ten opzichte van anderstalige bezoekers.

Welke verantwoordelijkheid draagt parking.brussels in deze kwestie? Wie heeft de opdracht gegeven tot het opzetten van de website, die niet naar behoren functioneert? Waarom zijn er geen vouchers in het Nederlands beschikbaar?

Op welke manier zal parking.brussels dat euvel rechtzetten? Welke richtlijnen hebt u gegeven?

Hoe wilt u het falende taalbeleid en de klantvriendelijkheid van parking.brussels fundamenteel aanpakken? Alle voorgaande stappen hebben maar zeer weinig verbetering opgeleverd.

<sup>1217</sup> **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Mevrouw de minister, als parking.brussels de Brusselse media haalt, is dat zelden met goed nieuws. Het voorbije jaar alleen al verschenen meerdere berichten in de pers over burgers die onterecht boetes in de bus krijgen, de klantendienst die slecht functioneert en onvoldoende Nederlandstaligen in dienst heeft, en het Rekenhof dat voor het zoveelste jaar op rij de rekeningen van het parkeeragentschap afkeurt.

In april hadden we nog een debat over de gebrekkige Nederlandstalige dienstverlening bij parking.brussels. U zei toen dat er wordt ingezet op cursussen Nederlands op de werkvloer, en dat er in samenwerking met de VDAB en de hogescholen stages worden georganiseerd. Er leek van alles op stapel te staan. Wat is daarvan terechtgekomen?

Midden mei kreeg parking.brussels opnieuw op korte tijd twee keer media-aandacht, opnieuw met incidenten die de rampzalige werking van het agentschap illustreren. Het eerste betreft de gratis parkeervouchers die Brusselaars sinds 1 mei kunnen aanvragen. Die vouchers zijn enkel beschikbaar in het Frans. Op de website bleek het ook niet mogelijk om straatnamen in het Nederlands in te voeren. Dat is de zoveelste miskening van de rechten van Nederlandstaligen bij parking.brussels. Je vraagt je af hoe zoiets mogelijk is. Kan er niet gewoon een systeem komen dat van bij de start technisch in orde en tweetalig is?

De dag na het probleem met de parkeervouchers bleken de scan-cars niet in staat om de parkeerkaart van mensen met een handicap te detecteren, waardoor ze stelselmatig ten onrechte worden beboet. Parking.brussels werd daarvoor veroordeeld. Dat punt kwam uitvoerig aan bod tijdens het debat over de nieuwe parkeerverordening.

<sup>1219</sup> Vervolgens heeft parking.brussels nog maar eens de media gehaald, deze keer naar aanleiding van het jongste rapport van de vicegouverneur. Daaruit blijkt dat de gebrekkige dienstverlening in het Nederlands een structureel probleem is, waartegen niets ondernomen wordt. De vicegouverneur liet dat behoorlijk

*ainsi qu'un plan fixant des objectifs en matière de respect de la législation linguistique.*

*Quelle est la responsabilité de l'agence dans cette affaire ? Pourquoi n'existe-t-il pas de cartes en néerlandais ?*

*Comment comptez-vous remédier à la politique linguistique défailante de parking.brussels et à son attitude irrespectueuse envers ses clients ?*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Quand parking.brussels fait parler d'elle dans la presse, c'est rarement en bien : amendes indues, dysfonctionnement du service clientèle, manque de collaborateurs néerlandophones et avis négatifs de la Cour des comptes.*

*En avril, vous aviez parlé de cours de néerlandais sur le lieu de travail et de stages. Quels en sont les résultats ?*

*À la mi-mai, l'agence a de nouveau défrayé la chronique. Les cartes de stationnement que les Bruxellois peuvent demander ne sont pas disponibles en néerlandais, et les adresses ne peuvent être saisies dans cette langue sur le site de l'agence. Une fois de plus, les droits des néerlandophones sont bafoués.*

*En outre, les scan-cars sont incapables de reconnaître les cartes de personnes handicapées, qui sont dès lors injustement mises à l'amende. L'agence a été condamnée pour cela.*

*Dans son dernier rapport, le vice-gouverneur indique que l'agence refuse obstinément de répondre aux plaintes qui lui sont adressées. Il exhorte le ministre à remédier à la situation.*

rechttoe rechtaan verstaan: "Gelet op het feit dat er zich hier blijkbaar een structureel probleem bleef stellen en dat de algemene directie van parking.brussels hardnekkig bleef weigeren om in te gaan op deze klachten, contacteerde de vicegouverneur ook opnieuw de bevoegde minister van de Brusselse regering om haar op de hoogte te houden van deze problematiek en aan te dringen op een oplossing."

Ik vind het kras dat parking.brussels zelfs niet antwoordt op vragen van de vicegouverneur. Die vraagt per slot van rekening alleen maar om oplossingen te vinden voor problemen waarmee burgers worden geconfronteerd.

Het lijkt er hoe langer hoe meer op dat er werkelijk niets loopt zoals het hoort bij parking.brussels en er lijkt geen beterschap op komst. Daarom lijkt het me onvermijdelijk dat de directie ter verantwoording wordt geroepen.

Hoe komt het dat de parkeervouchers enkel in het Frans beschikbaar zijn? Werden er geen Nederlandstalige versies opgemaakt voor het initiatief ingevoerd werd? Kreeg de verantwoordelijke IT-dienst niet de opdracht om een tweetalige applicatie te ontwikkelen?

Waarom konden straatnamen alleen in het Frans ingevoerd worden op de website van parking.brussels?

Zijn die problemen ondertussen opgelost?

Wanneer werd de directie van parking.brussels het laatst geëvalueerd? Wat waren de conclusies? Plant u binnen afzienbare tijd een nieuwe evaluatie van het management om te achterhalen waarom parking.brussels er maar niet in slaagt om zijn werking te verbeteren?

Hoe verlopen de gesprekken met de vicegouverneur? Welk gevolg hebben uw kabinet en parking.brussels daaraan gegeven? Wat doet u om de problemen betreffende de niet-naleving van de taalwetgeving op te lossen?

<sup>1221</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het technische probleem in verband met het toekennen van bezoekerscodes in het Nederlands voor de inwoners van de stad Brussel in het kader van het nieuwe parkeerplan is zeker betreurenswaardig, maar kan niet in de schoenen van parking.brussels worden geschoven, dat het parkeren op het grondgebied van de stad niet beheert en dus geen bezoekerscodes voor deze gemeente toekent. Ik snap dat dit verwarrend is, omdat niet elke gemeente haar parkeerbeleid heeft gedelegeerd aan het parkeeragentschap.

De verwarring is verder het gevolg van twee internetadressen die sterk op elkaar lijken. Het adres van het parkeeragentschap is parking.brussels, met een punt dus. Het adres waarnaar de website van de stad Brussel doorverwijst om bezoekerskaarten te verkrijgen is parkingbrussels.intouch.be, zonder punt tussen 'parking' en 'brussels'. Het gaat hier om de site van Intouch,

*Aucune amélioration n'étant en vue, il me semble inévitable d'inviter la direction à rendre des comptes.*

*Comment expliquez-vous que les cartes de stationnement ne soient disponibles qu'en français ? Le service informatique n'a-t-il pas été chargé de développer une application bilingue ? Pourquoi seuls les noms de rue en français pouvaient-ils être saisis sur le site de l'agence ?*

*Ces problèmes ont-ils été résolus ?*

*Prévoyez-vous de procéder à une évaluation de la direction pour comprendre pourquoi l'agence n'arrive pas à améliorer son fonctionnement ?*

*Quelles suites parking.brussels et votre cabinet ont-ils données aux doléances du vice-gouverneur ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le problème que vous évoquez est regrettable mais ne peut être imputé à parking.brussel, qui ne gère pas le stationnement sur le territoire de la Ville de Bruxelles. La confusion est due à une forte similitude entre deux adresses internet : celle de l'agence et parkingbrussels.intouch.be, Intouch étant un sous-traitant de BeMobile, à qui la Ville a confié le développement du programme.*

*BeMobile a expliqué qu'Intouch avait rencontré des problèmes lors de la livraison. Il travaille actuellement à deux solutions : la connexion à Fidus, qui permettra d'introduire automatiquement l'adresse de l'utilisateur, et l'affichage des noms de rue dans les deux langues. Pour obtenir de plus amples informations, je vous invite à vous adresser à la Ville de Bruxelles.*

een onderaannemer van BeMobile, aan wie de stad Brussel de ontwikkeling van dit programma heeft toevertrouwd.

Ondervraagd door parking.brussels over dit incident, verklaarde BeMobile: "De onderaannemer Intouch waar we mee samenwerken voor dit project is nog op een aantal problemen gebotst tijdens de oplevering. Hierdoor kon de deadline niet gehaald worden. Momenteel wordt er nog aan twee oplossingen gewerkt die zo snel als mogelijk actief geplaatst worden. Door de koppeling met Fidus zal het adres automatisch ingevuld worden wanneer de gebruiker zich inlogt. Ten tweede is er de oplevering van de straatnamen in het Nederlands en in het Frans. We proberen beide oplossingen op zo kort mogelijke tijd op het e-loket te activeren."

Voor meer details over deze kwestie moet ik u dus doorverwijzen naar de stad Brussel.

<sup>1223</sup> Mevrouw Van Achter, u hebt onlangs ook een vraag gesteld over het beheer van parking.brussels. Naar aanleiding van het verslag van de vicegouverneur heb ik contact gehad met het agentschap.

Zowel het agentschap als ikzelf vinden dat vragen een reactie moeten krijgen. Parking.brussels bekijkt waar het is misgelopen, want het moet antwoorden geven als de vicegouverneur meldingen krijgt. We hebben daarover afspraken gemaakt.

Ik heb u vorige keer al gezegd dat parking.brussels 328 medewerkers telt. Het aantal Nederlandstaligen hangt sterk van het functieniveau af. Wij waken erover dat de klantendienst voldoende Nederlandstaligen in dienst heeft, zodat mensen in correct Nederlands worden geholpen.

In samenwerking met de VDAB zijn we op zoek naar nieuwe Nederlandstalige medewerkers. Er is ook de samenwerking met het Huis van het Nederlands die tijdens de coronacrisis was opgeschort, maar die we nu opnieuw activeren om medewerkers Nederlandskundig te maken.

<sup>1225</sup> Er wordt ook gewerkt aan een oplossing voor mensen met een handicap die onterecht parkeerretributies hebben gekregen.

We vinden het belangrijk dat de klantendienst wordt verbeterd, net zoals de koppeling met de kruispuntdatabank, want dat is een belangrijk aspect in de correcte verzending van brieven. Parking.brussels hangt af van een aantal databases om met mensen te corresponderen en pas als de link met de kruispuntdatabank vlot werkt, kan dat in de juiste taal.

In het verleden zijn er een aantal problemen geweest, maar dankzij nieuwe koppelingen zouden die nu moeten zijn opgelost. Er worden extra tests uitgevoerd om zeker te zijn dat er geen bugs in het systeem zitten.

De onafhankelijke evaluatiecommissie evalueert de directie geregeld, op basis van de reglementering vastgelegd in gewestelijke besluiten. De jongste evaluatie vond dit jaar plaats, op basis van input van de minister en van andere betrokkenen.

*Mme Van Achter, sur la question de la gestion de parking.brussels et du rapport du vice-gouverneur, je peux vous dire que l'agence estime, comme moi-même, que toute question mérite une réponse. Elle analyse les causes du dysfonctionnement et a pris certains engagements avec moi.*

*Nous veillons à ce que le service clientèle de parking.brussels compte suffisamment de collaborateurs néerlandophones. Nous cherchons d'ailleurs à en recruter davantage. La collaboration avec la Maison du néerlandais, suspendue pendant la crise sanitaire, a repris.*

*Une solution est également recherchée pour les personnes handicapées injustement mises à l'amende. La connexion avec la Banque-carrefour permettra d'améliorer le service clientèle.*

*La direction a été évaluée cette année. La commission d'évaluation indépendante a attribué une note positive au directeur général et au directeur adjoint, ce qui ne nous a évidemment pas empêchés d'aborder les problèmes que je viens d'évoquer. Les deux fonctionnaires ont indiqué que ces problèmes retiendraient leur attention au cours de l'année prochaine.*

De commissie gaf de directeur-generaal en de adjunct-directeur een positieve evaluatie, wat uiteraard niet betekent dat we geen gesprek over hogergenoemde problemen zijn aangegaan. Beiden gaven trouwens zelf aan dat ze die problemen als aandachtspunt voor het volgende jaar zien.

<sup>1227</sup> **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Men legt de verantwoordelijkheid blijkbaar voor een stuk bij de stad Brussel, maar dat neemt niet weg dat ik veel opmerkingen krijg van gebruikers die hun beklag doen omdat ze geen antwoord krijgen in het Nederlands op hun vragen. De media melden gelijkaardige gevallen. Nu wordt het op een technische fout geschoven. Maar waarom gebeurt dat altijd aan de Nederlandstalige kant? Als de problemen zich aan Franstalige kant voordeden, dan zou men steigeren. Zelfs de vicegouverneur krijgt geen antwoord als hij over deze toestand vragen stelt! Een week na zijn rapport heeft men blijkbaar nog altijd niet uitgevlooid bij wie zijn vragen zijn terechtgekomen en waarom ze onbeantwoord bleven. Is hier misschien kwade wil in het spel?

Het is een vaststaand feit dat parking.brussels onderworpen is aan de taalwetgeving aangezien het agentschap een taak vervult die het private belang overstijgt. Het bekleedt een monopoliepositie, wat een reden te meer is om de taalwetgeving na te leven. Die is van openbare orde. Hoe zit het met de verhouding tussen Franstalige en Nederlandstalige personeelsleden bij het agentschap? Volgens mij ligt die verhouding wettelijk vast bij bedrijven die hun taken van de overheid krijgen toebedeeld. Medewerkers van een bepaald niveau en medewerkers die in contact komen met het publiek, moeten wettelijk tweetalig zijn. Bent u oogluikend medeplichtig aan deze permanente overtreding van de taalwetgeving?

<sup>1229</sup> **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het Brusselse parkeerbeleid is een kafkaïaanse aangelegenheid. Ik dacht dat de stad Brussel zelf bevoegd was in deze, maar er wordt verwezen naar een website van parking.brussels die in feite niet echt een website van parking.brussels zou zijn. Dat is toch allemaal te gek voor woorden.

Ik hoop alleszins dat het probleem is opgelost. Toch blijf ik het onbegrijpelijk vinden dat dergelijke problemen voortdurend blijven voorvallen, vooral omdat de stad Brussel een Nederlandstalige schepen van Mobilité heeft. Hoe is het mogelijk dat er in 2022 nog steeds eentalig Franstalige initiatieven opgezet worden?

Mevrouw de minister, uit uw antwoorden maak ik op dat ook u de zaak ernstig neemt. Hopelijk komt parking.brussels binnenkort eens positief in het nieuws en worden onze mailboxen niet langer overspoeld met klachten. Nederlandstaligen die een boete oplopen in Frankrijk of Duitsland, ontvangen die in het Nederlands! Hoe is het mogelijk dat Franse en Duitse administraties dat kunnen, maar de Brusselse niet?

Ik hoop dat u de druk op parking.brussels opvoert om de problemen op te lossen. We hebben nood aan een goed functionerend parkeeragentschap. Zolang dat er niet is, zullen

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (*en néerlandais*).- *La Ville de Bruxelles serait donc en cause, et il y aurait eu une erreur technique. Mais les problèmes concernent chaque fois les néerlandophones. Une semaine après son rapport, le vice-gouverneur n'a toujours pas eu de réponse à ses questions. Ne peut-on parler ici de mauvaise volonté ?*

*L'agence est chargée d'une mission d'intérêt public et elle exerce en outre un monopole. Elle est donc soumise à la législation linguistique, qui fixe le rapport entre collaborateurs néerlandophones et francophones - quel est-il, d'ailleurs ? - et impose le bilinguisme aux agents d'un certain niveau ou en contact avec le public. Fermez-vous les yeux sur ces violations incessantes de la loi ?*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *La politique bruxelloise de stationnement est kafkaïenne. On vous renvoie à un site de parking.brussels qui n'en est pas vraiment un.*

*Ce genre de problème est incompréhensible, d'autant que l'échevin bruxellois de la mobilité est néerlandophone. Comment est-il encore possible de lancer en 2022 des initiatives uniquement en français ?*

*Les néerlandophones qui sont mis à l'amende en France ou en Allemagne reçoivent l'avis de paiement dans leur langue, et cela ne serait pas possible à Bruxelles ?*

*J'espère que vous continuerez à mettre la pression sur l'agence, car ces dysfonctionnements dissuadent les communes d'adhérer à une politique de stationnement régionale uniforme.*

gemeenten niet bepaald geneigd zijn om in te stappen in een eengemaakt gewestelijk parkeerbeleid.

1231 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Op 19 april, nog voor het rapport van de vicegouverneur, heb ik op een vraag van mevrouw Van Achter geantwoord dat parking.brussels 25 Nederlandstalige medewerkers telt.

Sinds april 2021 houdt parking.brussels statistieken bij over de taalverdeling van de klachten. Daarvan is 3,53% in het Nederlands geformuleerd. Er zijn geen grote verschillen tussen de gemeenten. Er kwamen veel Nederlandstalige klachten binnen in een periode waarin hoe dan ook veel klachten werden ingediend. Daarom hebben we vorig jaar sterk ingezet op de uitbreiding van de klantendienst, zodat die zowel Nederlands- als Franstaligen vlot kan helpen.

1233 **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Mijn vraag was ook in welke mate de wettelijke verhouding tussen Nederlands- en Franstalige personeelsleden op de verschillende niveaus wordt gerespecteerd. Daar bent u niet op ingegaan.

- De incidenten zijn gesloten.

1237 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1237 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1237 **betreffende "de verkeersproblemen ten gevolge van de nieuwe configuratie van de Maria Groeninckx - De Maylaan".**

1239 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- Ongeveer een jaar geleden stelde ik u vragen over de verkeersproblemen die veroorzaakt werden door de nieuwe inrichting van de Maria Groeninckx-De Maylaan. U zei toen dat u niet van plan was om terug te grijpen naar de vroegere toestand omdat de nieuwe inrichting onder meer gunstig was voor de stiptheid van de bussen en omdat het autoverkeer uiteindelijk geen noemenswaardige vertraging opleefte tijdens het spitsuur. Voor die conclusies baseerde u zich op een evaluatie van Brussel Mobiliteit.

Sindsdien hebben de politiezone Zuid en de gemeente Anderlecht laten weten dat de verkeerssituatie sinds de aanleg van de strook voor bussen, taxi's en fietsers niet verbeterd is en dat het kruispunt tijdens de spitsuren dichtslibt.

Volgens de politiezone volstaat de resterende rijstrook voor wagens niet om het verkeer op te vangen dat van de Mededingingstraat en de Sylvain Dupuislaan komt. Voorts wijst de politiezone nog op een aantal problemen met de

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- Comme déjà indiqué à Mme Van Achter en avril, parking.brussels compte 25 agents néerlandophones.

*D'après les statistiques tenues par l'agence, 3,53 % des plaintes sont formulées en néerlandais. Il n'existe pas de grandes différences entre les communes.*

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- La proportion légale de néerlandophones et de francophones est-elle respectée ? Vous n'avez pas répondu.

- Les incidents sont clos.

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

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

**concernant "les embarras de circulation imputables à la nouvelle configuration du boulevard Maria Groeninckx-De May".**

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Il y a presque un an, je vous interrogeais sur les nouveaux aménagements réalisés sur le boulevard Maria Groeninckx-De May, en particulier le rétrécissement de la chaussée à une voie unique, qui provoquaient manifestement de nombreux embouteillages et entravaient l'écoulement progressif de la circulation, tant locale que de transit.

Dans votre réponse, vous m'indiquiez qu'il n'était pas prévu de revenir en arrière à ce stade, car la nouvelle configuration permettait aux lignes de bus d'avoir une meilleure régularité et de respecter davantage les temps de parcours d'un bout à l'autre du tronçon, notamment aux heures de pointe.

Vous vous étiez, entre autres, appuyée sur l'évaluation réalisée par le centre de mobilité de Bruxelles Mobilité, qui indiquait globalement que les temps d'attente aux heures de pointe pour les automobilistes sur ce tronçon n'étaient pas tant affectés par les nouveaux aménagements.

Depuis lors, la zone de police Midi et la commune d'Anderlecht ont cependant signalé que, depuis la création du site propre



*wegmarkering en de afstemming van de verkeerslichten. De huidige verkeerssituatie veroorzaakt problemen in de hele buurt.*

réservé aux bus, taxis et vélos sur le tronçon du boulevard Maria Groeninckx-De May compris entre le boulevard Sylvain Dupuis et la rue Adolphe Willemyns, la situation ne s'est pas améliorée et que le carrefour est généralement fortement congestionné aux heures de pointe.

La zone de police estime notamment que la bande de circulation restante sur le boulevard Maria Groeninckx-De May ne peut pas, à elle seule, absorber le trafic venant de la rue de la Compétition et du boulevard Sylvain Dupuis. Elle constate également que l'absence de marquage des bandes de circulation sur la rue de la Compétition perturbe le positionnement des véhicules qui doivent choisir la direction à suivre, ce qui a un impact notable sur la canalisation du trafic. Le phasage des feux de signalisation à l'angle de la rue de la Compétition et du boulevard Sylvain Dupuis serait, par ailleurs, inadapté.

Les conséquences de cette configuration problématique se font non seulement ressentir sur les boulevards en question, mais également sur les nombreuses rues avoisinantes.

Vous avez expliqué dans la presse que, dans le cadre de la régularisation du test sur place et de la demande de permis d'urbanisme, Bruxelles Mobilité étudiait la manière d'améliorer le carrefour entre le boulevard Maria Groeninckx-De May et le boulevard Sylvain Dupuis en vue de le sécuriser et d'y fluidifier la circulation.

Tout comme le boulevard Sylvain Dupuis, le boulevard Maria Groeninckx-De May constitue un axe d'accès routier au ring de Bruxelles. En ce sens, il est nécessaire qu'il dispose d'une capacité d'absorption suffisante pour ne pas pénaliser la mobilité des riverains dans le quartier. En outre, ce boulevard doit permettre d'absorber la circulation routière en provenance du boulevard Louis Mettwie et de la chaussée de Ninove.

Dès lors, j'aimerais savoir de quelle manière évoluent les tests réalisés sur place par Bruxelles Mobilité. Pourriez-vous nous dresser les contours de la demande de permis d'urbanisme en question ?

Qu'est-il ressorti des concertations avec la commune et quel est l'éventuel calendrier des prochaines réunions ? À ce stade, comment est-il concrètement prévu de réorganiser le carrefour, que vous jugez vous-même problématique ?

En fonction de l'évolution de la situation dans la zone, quels sont les éléments d'aménagement de la nouvelle configuration du boulevard Maria Groeninckx-De May qui sont susceptibles de faire l'objet de modifications ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - S'agissant des contours de la demande de permis :

- Pour le boulevard Sylvain Dupuis : piste cyclable bidirectionnelle longeant le trottoir nord entre les boulevards Bracops et Groeninckx-De May.

<sup>1241</sup> *In de pers verklaarde u dat Brussel Mobiliteit nagaat hoe het verkeer op het kruispunt tussen de Maria Groeninckx-De Maylaan en de Sylvain Dupuislaan veiliger en vlotter kan regelen. Beide lanen zijn overigens belangrijke toegangswegen tot de Ring en mogen dus niet dichtslibben.*

*Wat zijn de resultaten van de tests van Brussel Mobiliteit? Kunt u de stedenbouwkundige vergunningen toelichten?*

*Hoe verliep het overleg met de gemeente Anderlecht? Wanneer vinden de volgende vergaderingen plaats? Hoe wilt u het kruispunt opnieuw inrichten? Welke aspecten van de inrichting van de Maria Groeninckx-De Maylaan zouden worden aangepast?*

<sup>1243</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gaat om twee vergunningen. De eerste betreft een fietspad in twee richtingen op de Sylvain Dupuislaan, tussen de Bracopslaan en de Groeninckx-De Maylaan. De tweede houdt verband met het behoud van de bus-, fiets- en taxistroken op de*

*Groeninckx-De Maylaan, tussen de Sylvain Dupuislaan en de Van Souststraat.*

*Noch de gemeente Anderlecht, noch de politiezone hebben formeel contact opgenomen met Brussel Mobiliteit over de verkeerssituatie. Na de publicatie van het persartikel is een werkvergadering met de betrokken partijen georganiseerd. Toen bleek dat de politie haar vaststellingen in de paasvakantie had gedaan, terwijl de MIVB net aan de werkzaamheden in het centrum van Anderlecht was begonnen. De door de politie aangekaarte verkeersproblemen ter hoogte van de Mededingingstraat zouden deels veroorzaakt zijn door sluipverkeer dat de werkzaamheden probeerde te vermijden.*

*Voorts blijkt het gebrek aan wegmarkering in de Mededingingstraat problematisch. Als vier voertuigen daar tegelijkertijd het kruispunt op rijden, kunnen er maar twee rechtdoor, waardoor het verkeer vast komt te staan op het kruispunt.*

*Voertuigen die van de Sylvain Dupuislaan links willen afslaan naar de Groeninckx-De Maylaan, moeten ritsen. Dat gaat moeilijk, want voor het kruispunt met de Willemynsstraat is er maar één rijstrook beschikbaar die niet leegloopt na een keer groen licht.*

<sup>1245</sup> *Er zijn meerdere oplossingen denkbaar om het autoverkeer vlotter te laten doorstromen zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen.*

*Ten eerste overweegt Brussel Mobiliteit om voorsorteerstroken aan te brengen op het punt waar de Mededingingslaan de Sylvain Dupuislaan kruist: een strook voor wie links afslaat, een strook voor wie rechts afslaat, een strook voor wie rechtdoor rijdt en een strook voor bussen en fietsers. Als de weg breed genoeg is, zal deze weginrichting worden ingevoerd.*

*Het tweede denkspoor bestaat erin om de voetpaden en bermen op het kruispunt van de Adolphe Willemynsstraat en de Maria Groeninckx-De Maylaan breder te maken. Als voetgangers sneller kunnen oversteken, kan het licht voor auto's namelijk ook langer op groen blijven staan.*

- Pour le boulevard Groeninckx-De May : maintien des bandes pour les bus, vélos et taxis dans chaque sens entre le boulevard Sylvain Dupuis et la rue Van Soust.

S'agissant du problème de congestion, à propos duquel il est question d'un avis de police relayé par la presse : cet avis n'a jamais été communiqué de manière formelle à Bruxelles Mobilité, ni par la commune d'Anderlecht ni par la zone de police. Dès que Bruxelles Mobilité en a pris connaissance par voie de presse, une réunion de travail a bien été organisée entre administrations.

Lors de cette réunion, il a été constaté que l'avis de police a suivi de peu le démarrage du chantier de la STIB dans le centre d'Anderlecht (changement des rails de tram à hauteur de la place Saint-Guidon et de la rue Wayez). Ce chantier a démarré durant les congés scolaires du mois d'avril. Or, les problèmes de trafic signalés dans l'avis de police cité dans la presse concernaient en particulier les problèmes de congestion dans la rue de la Compétition. Il semble que ces problèmes résultaient en partie du trafic parasite occasionné par les automobilistes tentant d'éviter le chantier de la STIB. Ceci vient donc s'ajouter aux constats faits pour le boulevard Sylvain Dupuis.

Les autres points constatés évoqués en réunion sont les suivants :

- Une partie de la congestion dans le carrefour résulte de l'absence de marquage de bandes de circulation dans la rue de la Compétition. De ce fait, les véhicules se présentent à quatre de front, deux seulement pouvant s'engager tout droit vers le boulevard Groeninckx-De May. Les automobilistes s'engagent alors dans le carrefour bien qu'il ne soit pas encore désencombré.

- Les véhicules venant du ring par le boulevard Sylvain Dupuis et tournant à deux de front vers le boulevard Groeninckx-De May arrivent difficilement à s'insérer "en tirette", parce que l'unique bande de circulation pour voitures avant le carrefour avec la rue Willemyns n'est pas dégagée complètement à chaque cycle de feu de circulation.

Plusieurs pistes de solutions pour améliorer la fluidité automobile, tout en garantissant la sécurité routière de tous les usagers, ont été évoquées lors de la réunion et feront l'objet de réflexions plus poussées au sein de l'équipe de Bruxelles Mobilité.

La première piste examinée est de marquer les bandes de circulation au croisement de la rue de la Compétition qui débouche avec le boulevard Sylvain Dupuis pour mieux canaliser les automobilistes. En fonction de la largeur disponible, il est envisagé de répartir les bandes réservées comme suit : une pour les vireurs à gauche vers le boulevard Sylvain Dupuis, une pour les vireurs à droite vers le by-pass existant, une pour ceux qui vont tout droit et une dernière réservée aux bus et aux vélos. Ces aménagements seront mis en place si la géométrie des lieux le permet.

<sup>1247</sup> **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Het voorbije jaar is er geen vooruitgang geboekt. De werkzaamheden in de Wayezstraat hebben inderdaad gevolgen voor andere wegen, maar de problemen bestonden al eerder en zijn dus van structurele aard.*

*Ik betreur dat ik de gemeente en de politie moest aanspreken vooraleer er overleg werd gepleegd. De samenwerking tussen de gemeenten en het gewest loopt spaak.*

*De verkeerssituatie in die wijk is problematisch, al is dat nu minder zichtbaar. Normaal gezien heerst er een ware wanorde.*

*Hopelijk leidt het overleg binnenkort tot concrete en duurzame oplossingen.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>1251</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

<sup>1251</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>1251</sup> **betreffende "de moeilijkheden bij het bijwerken van de online kaart Mobigis".**

<sup>1253</sup> **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Op 24 maart stelde ik u een vraag over de online Mobigiskaart, waarop ik op 16 mei een onbevredigend antwoord kreeg.*

*Op de kaart staan maar vier fietspompen en twee reparatiestations voor de negentien Brusselse gemeenten, maar uit eigen ervaring weet ik dat het er meer zijn. Uit uw antwoord*

La seconde piste est de matérialiser les extensions de trottoir et de berme du carrefour entre le boulevard Maria Groeninckx-De May et la rue Adolphe Willemyns pour réduire les temps de traversée des piétons et gagner du temps vert sur le cycle de feu de l'axe Groeninckx-De May.

J'espère que ces mesures contribueront à résoudre les problèmes rencontrés.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Depuis un an, nous ne pouvons pas dire que la situation se soit largement améliorée. Je prends note des conséquences ponctuelles qu'ont les travaux de la rue Wayez sur les autres voiries, singulièrement sur la chaussée de Mons. Néanmoins, les problèmes sont survenus avant le démarrage de ces travaux et la problématique est donc d'ordre structurel.

Je regrette d'avoir eu à interroger les services de la commune puis de la zone de police pour qu'un dialogue puisse finalement être amorcé. Cela témoigne de lacunes préoccupantes en termes de méthodologie et de discussion quant aux difficultés entre communes et Région.

Je souhaiterais que nous ayons progressé dans six mois ou un an. Aujourd'hui, même si les problèmes sont moins apparents en cette période, la zone est problématique. En temps normal, nous avons affaire à un véritable capharnaüm entraînant de nombreuses difficultés et qui témoigne d'une mauvaise gestion de la mobilité dans cette partie de Bruxelles. De nombreux enjeux sont liés à cet axe en interaction avec le boulevard Sylvain Dupuis. Nous parlons en effet d'une entrée chaotique de notre Région.

J'espère que nous pourrons donc enfin, en dialoguant avec les services de la commune d'Anderlecht et de sa zone de police, aboutir à des améliorations concrètes et durables dans ce dossier.

*- 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 "les difficultés dans la mise à jour de la carte en ligne Mobigis".**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Le 24 mars 2022, je vous adressais une question écrite concernant les informations reprises sur la carte vélo en ligne Mobigis. J'y soulevais un certain nombre de points au sujet du contenu et de la mise à jour de celle-ci, notamment concernant les pompes à vélo et les bornes de recharge électrique. Les réponses qui me sont parvenues le 16 mai, soit près de deux mois après le dépôt d'une question qui ne me semblait pas excessivement technique, me laissent un peu sur ma faim. Je souhaiterais donc obtenir plus de précisions

*blijkt dat Brussel Mobiliteit samen met de fietsorganisaties onderzoekt hoe de informatie op de kaart accurater kan.*

*Blijkbaar is er een probleem met de verzameling en de verwerking van gegevens. Wat doet u daaraan? Wie is verantwoordelijk voor het verzamelen van de gegevens? Informeren de gemeenten het gewest als er op hun grondgebied fietsreparatiestations bij komen? Wanneer zal de kaart eindelijk volledig zijn? Mogen we geregelde updates verwachten?*

sur ce sujet important en matière de mobilité et d'informations destinées au public.

La carte Mobigis reprend, par exemple, un onglet "pompes à vélo". En cliquant dessus, on voit apparaître sur la carte quatre pompes à vélo pour l'ensemble des dix-neuf communes de la Région, ainsi que deux bornes de réparation. Cela me semble bien peu pour un territoire où l'usage du vélo est en hausse constante. Je constate d'ailleurs au quotidien qu'elles ne sont pas toutes répertoriées.

Dans votre réponse à ma question écrite, je lis : "Ces données sont collectées dans le cadre de la carte vélo. Cependant, ces données ne sont pas faciles à collecter et peuvent s'avérer incomplètes. Bruxelles Mobilité tente d'améliorer ces informations sur la base d'OpenStreetMap et va examiner avec les associations de cyclistes telles que Cyclo comment ces données peuvent être améliorées. À ce jour, les données ne nous permettent pas de suivre les évolutions de telles stations. (...) La collecte de ces données n'étant pas encore au point, les données présentées constituent les données disponibles. Nous examinons la manière dont ces données peuvent être mises à jour de manière optimale. À l'avenir, nous aimerions avoir une mise à jour complète de la carte vélo de manière plus régulière."

La collecte et le traitement des données semblent donc poser des soucis. Pouvez-vous nous en expliquer les difficultés et détailler vos actions pour y remédier ? Quels sont les acteurs de la mobilité responsables de la collecte de ces données en Région bruxelloise ? Comment ce travail est-il organisé ? Est-il rémunéré ? L'emplacement des nouvelles bornes est-il communiqué à la Région par les communes ?

Une mise à jour régulière de cette carte en ligne est-elle prévue ? Dans quel délai ? Peut-on espérer qu'elle soit enfin complète ?

<sup>1255</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het is erg moeilijk om van alle instanties die fietspompen installeren en weghalen, recente informatie te verkrijgen. Daarom hebben we tijdens de zomer van 2020 met Open Summer of Code samengewerkt om de bestaande dienstverlening in kaart te brengen en een app te maken. Het resultaat staat op <https://cyclofix.osm.be/map/>. De gegevens worden overgenomen in OpenStreetMap. Brussel Mobiliteit is de instantie die de gegevens verzamelt.*

*Om de gegevens up-to-date te houden worden diverse indicatoren van de wegbeheerders samengebracht. Zo wordt systematisch de plaats ingevoerd waar er nieuwe, door Brussel Mobiliteit gesubsidieerde installaties zijn gepland.*

*Mobigis kan worden bijgewerkt op basis van de gegevens van OpenStreetMap. Vanaf september gebeurt dat automatisch.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne la collecte des données, les pompes à vélos sont installées, mais aussi démontées par une diversité de gestionnaires : communes, entreprises et autres, notamment la Région.

Il est très difficile d'obtenir des informations à jour de toutes ces instances différentes. C'est pourquoi nous avons collaboré pendant l'été avec Open Summer of Code en 2020, pour créer une application et une cartographie des services existants pour cyclistes, basées sur le principe de l'OpenStreetMap et sur un réseau de contributeurs, pour obtenir une cartographie complète. Le résultat est consultable sur le site <https://cyclofix.osm.be/map/>. Ces données alimentent également OpenStreetMap. Bruxelles Mobilité est le seul acteur qui collecte les données.

La seule collecte était celle organisée avec l'Open Summer of Code. Ces données doivent par contre être mises à jour régulièrement pour alimenter également l'actualisation de la carte vélo. Pour ce faire, différentes pistes sont suivies, telle que la centralisation de divers indicateurs de suivi de manière uniformisée pour chaque gestionnaire de voirie (dont les services liés au vélo), notamment via l'encodage systématique de la

1257 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (*in het Frans*).- *Het is jammer dat de tool niet naar behoren werkt.*

*Aangezien het gaat om installaties die deels door Brussel Mobiliteit worden gesubsidieerd, weten we waar ze geplaatst worden.*

*- Het incident is gesloten.*

1261 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1261 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1261 **betreffende "de externalisering/internalisering van de taken van Brussel Mobiliteit".**

1263 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Een recente studie gaat na hoe het beheer van wegen, viaducten, bruggen en tunnels efficiënter en goedkoper kan. Er wordt aangestipt dat de prioriteiten voor de ingrepen in de tunnels niet efficiënt worden vastgelegd en dat er een opbod heerst aan meerjarenplannen.*

*Een ander fundamenteel probleem dat in het rapport ter sprake komt, is het personeelstekort bij Brussel Mobiliteit. Volgens de experts heeft dat tekort geleid tot de uitbesteding van eenvoudige routinetaken. Die activiteiten opnieuw insourcen zou goed zijn voor een jaarlijkse besparing van 4,8 tot 5,3 miljoen euro.*

*Door die toestand komen de voorbeeldfunctie van de overheid, maar ook de efficiëntie van het mobiliteitsbeleid in het gedrang. Na de tunnelcrisis van 2015 was al gebleken dat Brussel Mobiliteit met een groot personeelstekort kampt. Vorig jaar wees het Rekenhof ook op een erg wisselvallige kennis over de staat van het wegennet bij Brussel Mobiliteit. De studie bevestigt dus wat al meermaals is gebleken.*

localisation des projets de placement de ces équipements subsidiés par Bruxelles-Mobilité sur voiries communales.

Mobigis peut être mise à jour avec les données disponibles sur OpenStreetMap. Cette alimentation va être automatisée d'ici septembre, ce qui permettra d'avoir une carte actualisée régulièrement. J'espère que cela va faciliter son utilisation.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il est dommage que l'outil ne soit pas fonctionnel. Il est en effet important pour les cyclistes de pouvoir rapidement regonfler un pneu crevé.

J'entends que ces installations sont subsidiées en partie par Bruxelles Mobilité. Nous disposons donc d'une source d'informations sur les nouveaux emplacements.

*- L'incident est clos.*

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

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

**concernant "l'externalisation et l'internalisation des missions de Bruxelles Mobilité".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il y a une semaine, Mme Dejonghe a posé une question concernant les examens des dépenses. J'en ai pris connaissance, mais vous verrez que mes questions se concentrent davantage sur un aspect bien particulier de votre présentation d'il y a quinze jours.

La gestion de l'infrastructure routière - voiries régionales, viaducs, ponts et tunnels- a récemment fait l'objet d'une analyse ayant pour objectif de déterminer comment elle pourrait être améliorée et engendrer des économies. Le rapport formule plusieurs recommandations, dont une priorisation plus efficace des interventions dans les tunnels, et souligne les multiples plans pluriannuels d'investissement (PPI) (asphalte, trottoirs, éclairage).

Le rapport identifie également un autre problème fondamental, à savoir le manque de personnel chez Bruxelles Mobilité. Je suis déjà revenue à de nombreuses reprises sur ce manque de moyens au sein de cette commission, notamment lors de l'examen du budget et de vos priorités budgétaires. Les experts ont estimé que ce manque de personnel avait entraîné l'externalisation de tâches simples et répétitives liées à l'entretien et à la rénovation des routes. Ils ont calculé que des économies importantes pourraient être réalisées en internalisant à nouveau ces tâches, de l'ordre de 4,8 et 5,3 millions d'euros par an.

En l'occurrence, l'on touche à l'exemplarité des pouvoirs publics, mais aussi à l'efficacité de la gestion de la politique de mobilité. Après la crise des tunnels de 2015 et la commission spéciale qui

<sup>1265</sup> *U zei eerder dat een werkgroep zich over de insourcingsmogelijkheden zou buigen. Hoe wordt die samengesteld en hoe gaat die te werk?*

*Experts zijn van mening dat het personeelstekort bij Brussel Mobiliteit te wijten is aan de rigide wervingsprocedures bij de overheid, vooral voor laaggeschoolde arbeiders. Wat doet u om die te versoepelen?*

*Is de personeelsbezetting bij Brussel Mobiliteit sinds 2019 geëvolueerd volgens de aanbevelingen uit de audit van 2017 en het stappenplan van 2019?*

*Welke middelen zijn er sinds de start van de regeerperiode uitgetrokken om extra personeel in dienst te nemen?*

*Welke taken in verband met het wegonderhoud worden momenteel uitbesteed? Welke worden sinds de studie opnieuw geïnsourcet?*

*Hoe reageert u op de andere aanbevelingen? Is contractverantwoordelijkheid nu een onderdeel van alle projectfasen? Maakt onderhoud voortaan intrinsiek deel uit van infrastructuurprojecten?*

*Hoe zorgt u voor een verbetering van de openbare aanbestedingen? Hoe zult u de principes inzake goed bestuur in de begroting voor 2023 opnemen?*

a suivi, l'audit réalisé en 2017 au sujet de Bruxelles Mobilité mettait déjà en lumière un manque criant de personnel (il était question d'une centaine de personnes), avec des conséquences prévisibles sur l'accomplissement des missions vitales que Bruxelles Mobilité est chargé de réaliser. L'an dernier, la Cour des comptes relevait aussi une connaissance disparate de l'état des réseaux en surface et en sous-sol au sein de Bruxelles Mobilité. Cette étude ne fait donc que confirmer des constats déjà posés à de multiples reprises.

J'ajouterai que le plan régional de mobilité mentionne dans pas moins de 29 actions sur 50, la nécessité de créer ou renforcer des équipes chez Bruxelles Mobilité. Un renforcement de l'administration régionale figure même comme condition de réussite du plan Good Move.

Vous avez annoncé qu'un groupe de travail se pencherait sur les possibilités d'internalisation. Quel est son calendrier ? Quelle en seront la composition et la méthode de travail ? Comment ses conclusions seront-elles communiquées ?

Les experts considèrent que le manque de moyens humains au sein de Bruxelles Mobilité serait dû, entre autres, à la rigidité des procédures de recrutement dans le secteur public, en particulier pour la main-d'œuvre peu qualifiée. Vous opérez ce constat depuis le début de la législature. Comment avez-vous travaillé à assouplir ces procédures ?

Comment le cadre a-t-il évolué depuis 2019 et comment cette évolution a-t-elle répondu aux recommandations de l'audit réalisé en 2017, ainsi qu'à la feuille de route de Bruxelles Mobilité, baptisée "Route 66" ?

Quel est le budget prévu par année depuis le début de la législature pour l'augmentation du cadre chez Bruxelles Mobilité ? Vous partagez cette compétence avec M. Gatz mais j'imagine que vous pouvez répondre à cette question.

Les experts ont estimé que le manque de personnel a entraîné l'externalisation de tâches simples et répétitives liées à l'entretien et la rénovation des routes. De quelles tâches s'agit-il ? Quelle proportion a-t-elle été internalisée depuis les conclusions du rapport ?

Comment travaillez-vous à l'intégration des recommandations énoncées au sujet d'une meilleure priorisation des interventions dans les tunnels et des multiples plans pluriannuels d'investissement ?

Avez-vous décidé d'une hiérarchisation des projets en fonction du rapport coût/efficacité. Sinon, pourquoi ?

Une responsabilité contractuelle dans les différentes phases de projets a-t-elle été introduite depuis les conclusions de ce rapport ? Avez-vous réalisé à présent l'inclusion de la maintenance dans les projets d'infrastructure ? Si oui, pour quels projets ?

<sup>1267</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We nemen de aanbevelingen van de experts heel ernstig. Ze gaan over vier kernpunten:*

- *de prioritering van tunnelrenovatiewerken;*
- *de procedurekeuze bij openbare aanbestedingen;*
- *de insourcingsmogelijkheden van bepaalde taken;*
- *de voordelen van de kilometerheffing voor het wegbeheer.*

*Wat de analyse van de uitgaven betreft, verwijs ik naar het verslag van de presentatie in de commissie Financiën.*

*Veel eenvoudige en recurrente taken in het kader van het wegbeheer worden momenteel uitbesteed. Het zou besparingen kunnen opleveren als Brussel Mobiliteit die weer in eigen beheer nam.*

<sup>1269</sup> *Daarvoor zijn een actieplan en een overgangperiode nodig. De uitbestedingen zijn geen gevolg van een gebrek aan goede wil maar van een ongezien personeelstekort bij Brussel Mobiliteit.*

*We hebben in 2019 een uitbreiding van het personeelsbestand goedgekeurd op basis van de audit van 2016 en het stappenplan van 2019. Er werden 26 functies toegevoegd op basis van het stappenplan, 6 posten voor de nieuwe bevoegdheden ingevolge de zesde staats hervorming, 9 posten voor het project van de Noordelijke Ring, 10 posten voor verkeersveiligheidsprojecten, 19 posten voor de lage-emissiezone en 2 posten voor Smart*

Quand et comment allez-vous étudier la manière dont la passation des marchés publics pourrait être améliorée, notamment par le biais d'une procédure standard pour le choix de méthode de passation ?

Comment comptez-vous introduire ces principes de bonne gouvernance dans le budget 2023 sur lequel vous travaillez actuellement ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vos questions sont relatives à l'étude sur l'examen des dépenses réalisée en 2021 par des experts, avec le support technique de la commission européenne. Une telle étude permet de se baser sur une vision externe de sa propre administration pour envisager les postes qu'il faut rendre plus efficaces et les gains à réaliser.

Nous prenons ces recommandations au sérieux. Elles se basent sur quatre piliers :

- les modalités de priorisation des travaux de rénovation dans les tunnels ;
- les modalités de choix des procédures de marchés publics ;
- les opportunités d'internalisation de certaines fonctions au sein de l'administration ;
- les avantages de la taxe kilométrique sur la gestion de nos voiries.

La commission des finances s'est en effet réunie le 4 juillet pour écouter la présentation de l'étude de l'examen des dépenses et de leurs modalités de mise en œuvre par les auteurs et les ministres concernés. M. Gatz, Mme Ben Hamou et moi-même étions présents devant les membres de la présente commission. Pour toutes les questions relatives à l'étude, je vous renvoie donc au compte rendu de cette réunion.

Au sujet des recrutements au sein de Bruxelles Mobilité et de l'opportunité de les internaliser, de nombreuses tâches sont externalisées dans le cadre de ce marché, notamment les tâches décrites comme "simples" dans l'examen des dépenses, à savoir les tâches répétitives relatives à la gestion régulière de nos voiries. À ce niveau, des internalisations pourraient permettre des économies.

Pour ce faire, il faut un plan d'action et une phase transitoire pour impliquer les ressources humaines en interne avant d'internaliser la tâche correctement. L'externalisation ne résulte en effet pas d'un manque de volonté, mais d'un manque sans précédent d'effectifs au sein de Bruxelles Mobilité.

Le cadre du personnel de Bruxelles Mobilité a évolué depuis 2019, notamment afin de répondre aux recommandations de l'audit réalisé en 2016, ainsi qu'à la feuille de route de Bruxelles Mobilité datant de 2019, intitulée "Route 66".

*Move. Die personeelsuitbreiding moet Brussel Mobiliteit in staat stellen alle taken naar behoren te vervullen.*

*Uw vragen over de begrotingsaspecten en de selectieprocedures kunt u stellen aan de minister van Openbaar Ambt.*

Ont été ajoutés :

- 26 postes sur la base de la feuille de route ;
- 6 postes pour de nouvelles compétences dans le cadre de la sixième réforme de l'État ;
- 9 postes pour le projet de réaménagement du ring nord ;
- 10 postes pour des projets de sécurité routière ;
- 19 postes pour le contrôle de la zone de basses émissions ;
- 2 postes dans le cadre de Smart Move.

Le budget correspondant est du ressort du ministre de la fonction publique, qui gère les budgets des différents services publics régionaux de Bruxelles. Pour cette matière et concernant les modalités de recrutement par talent.brussels, ainsi que les perspectives d'assouplissement que vous mentionnez, je vous renvoie vers lui.

Nous avons approuvé de nouveaux plans de personnel, qui prévoient l'ouverture d'autres postes pour permettre à l'administration de Bruxelles Mobilité de gérer toutes les tâches qui lui sont confiées et pour lesquelles elle exprime une véritable motivation.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il est très difficile pour les députés d'y voir clair au niveau de la gestion du personnel de Bruxelles Mobilité.

Vous nous renvoyez à votre collègue Sven Gatz, chargé de la fonction publique, pour ce qui concerne les modalités de recrutement. Si les recrutements se font effectivement sous sa compétence, ce sont toutefois vos services qui assurent la mobilité interne à cette administration et nous dépendons de la façon dont ce personnel est géré.

Les chiffres que vous nous fournissez sont peu éclairants, car il n'est pas précisé si ceux-ci concernent des postes supplémentaires créés en réponse à l'audit de 2017. Vous les rattachez à certains secteurs et certains départements de Bruxelles Mobilité, mais il n'est pas possible d'avoir une vision globale.

Or, le nombre de nouveaux membres du personnel est important, sachant qu'il vous est demandé, dans le cadre de l'examen des dépenses de cette année 2022, d'internaliser à nouveau des responsables de projets multidisciplinaires, de signalisation, de planification des revêtements, des plans pluriannuels d'investissement, d'éclairage public, etc. Cela représente beaucoup de personnes.

Il a beaucoup été question, en commission des finances et des affaires générales, des contrôleurs de chantier, qui sont difficiles à recruter. Le même problème se pose vraisemblablement pour

<sup>1271</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is niet gemakkelijk om een volledig beeld te krijgen van het personeelsbeheer bij Brussel Mobiliteit. De selectieprocedures vallen inderdaad onder de bevoegdheid van minister Gatz, maar zelf bent u verantwoordelijk voor de interne mobiliteit.*

*De cijfers die u ons verstrekt, zijn niet erg verhelderend. Zo is het niet duidelijk of men de extra functies heeft vastgelegd op basis van de audit van 2017. U koppelt die posten aan bepaalde projecten en afdelingen, maar dat geeft ons geen totaalbeeld.*

*Er zijn heel wat nieuwe personeelsleden nodig, aangezien men u naar aanleiding van de uitgavenbeoordeling van 2022 heeft gevraagd om een hele reeks projecten opnieuw zelf te beheren.*

*- Het incident is gesloten.*



les gestionnaires de demandes d'autorisation de chantier, les ouvriers de la régie des routes, les superviseurs/chefs de projet pour la division du dispatching technique, les ingénieurs et agents de terrain pour les inspections de voiries, etc.

Avec votre collègue Sven Gatz, vous devez constituer une équipe de recherche de solutions pour permettre à l'administration de la mobilité de fonctionner mieux qu'aujourd'hui.

- *L'incident est clos.*

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. PEPIJN KENNIS**  
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 participation des Bruxellois dans le cadre de l'extension du réseau de métro".**

**M. Pepijn Kennis (Agora)** (*en néerlandais*).- *Fin mai, un article de Bruzz évoquait l'avis positif de la commission de concertation sur l'aménagement de la ligne de métro 3.*

*Ce dossier est une occasion manquée d'associer les citoyens à la prise de décision politique, une ambition chère à Agora, qui est inscrite dans l'accord de majorité.*

*Selon le dernier sondage, 72 % des Bruxellois seraient favorables au métro. Cependant, ce sondage ne mentionne ni le coût faramineux de cette nouvelle ligne ni les alternatives envisageables, alors que les doutes sur sa valeur ajoutée se multiplient.*

*Le processus de décision politique semble s'accrocher obstinément à un compromis conclu par le gouvernement au moment de sa formation.*

*Agora veut transformer ce processus en un dialogue inclusif avec les citoyens, qui débouche sur la mise en œuvre de*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER PEPIJN KENNIS**  
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobilité, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

**betreffende "de participatie van de Brusselaars wat betreft de uitbreiding van het metronet".**

**De heer Pepijn Kennis (Agora).**- Eind mei berichtte Bruzz over het positieve advies van de overlegcommissie inzake de aanleg van metrolijn 3. Ondanks de ruim 200 voorwaarden die ter sprake kwamen, lijkt het project, dat in de regeerverklaring uitgebreid wordt besproken, groen licht te krijgen.

Het zal u niet verwonderen dat ik me afvraag waarom de Brusselaars niet meer worden betrokken bij de discussie rond de aanleg en uitbreiding van metrolijn 3. Agora streeft immers naar meer participatie van de burgers in de politieke besluitvorming. De uitbreiding van het metronet is daar een perfect voorbeeld van en ook in het regeerakkoord staat die ambitie.

Een topman van de Internationale Unie van Openbaar Vervoer (UITP) merkt op dat er een tendens bestaat om alleen nog metrolijnen aan te leggen als er werkelijk vraag naar is. Uit de recentste enquête blijkt dat 72 procent van de Brusselaars voorstander is van de metro. Dat percentage lijkt bij elke nieuwe enquête toe te nemen. De enquête roept echter vragen op: zo kwam noch de kostprijs, noch een vergelijking met andere vervoersmogelijkheden aan bod.

In het artikel laat een professor optekenen dat je net zo goed kunt vragen of mensen de voorkeur geven aan water of champagne, zonder de kostprijs van hun keuze mee te delen. Aristoteles zei ook al dat het geen zin heeft om duizend mensen hun mening te vragen al je hen niet eerst informeert. Dat brengt ons bij de essentie van de zaak. Over metrolijn 3 zijn de meningen verdeeld. Het budget is enorm en er rijzen almaar meer twijfels over de toegevoegde waarde.

Toch lijkt de politieke besluitvorming halsstarrig vast te houden aan een compromis dat de regering sloot bij de regeringsvorming. Een steekproef moest die keuze legitimeren, maar een dergelijke enquête zonder de nodige informatie kan niet als volwaardige participatie worden beschouwd.

Agora wil de politieke besluitvorming omvormen tot een inclusieve dialoog. Brusselaars zouden zich beter moeten kunnen informeren, overleggen en op basis van dialoog aanbevelingen formuleren. De regering moet die aanbevelingen vervolgens uitvoeren.

In het dossier over metrolijn 3 is er geen sprake van een dergelijk proces, althans wat de cruciale keuze betreft, namelijk de vraag of de metrolijn überhaupt nog aangelegd moet worden. Agora en ik hebben geen persoonlijke voorkeur en zijn dus niet voor of tegen metrolijn 3. We stellen wel vast dat de Brusselaars onvoldoende betrokken worden bij de besluitvorming.

De enige informatie die we vinden over het betrekken van de Brusselaars, heeft te maken met die enquêtes. Die werden meermaals bestempeld als misleidend en zelfs manipulatief. Inter Environnement Bruxelles noemde het 'un sondage bidon sur toute la ligne', waarvan de deelnemers de Brusselaars niet weerspiegelen.

Er zijn immers ook alternatieven denkbaar. Daarbij verwijs ik naar het burgerpanel 'Make Your Brussels Mobility', dat onder meer aanraadt om van het MTB-abonnement het enige mogelijke abonnement in Brussel te maken. Dat zou het gebruik van de S-treinen bijvoorbeeld aanmoedigen, die het metronet evengoed kunnen aanvullen.

Op welke manier hebt u de Brusselaars betrokken of zult u ze nog betrekken bij de beslissing tot uitbreiding van het metronet? Welke beslissingen zullen hun nog voorgelegd worden en welke impact kunnen zij daar nog op hebben?

Op welke manier informeert u de Brusselaars over alle aspecten van de aanleg van de metro, zoals de kostprijs, de reële impact op het autoverkeer, de duur van de werken en de hinder die ze zullen veroorzaken, alsook de geplande alternatieven?

Hoe representatief acht u de deelnemers en de resultaten van de enquête?

Overweegt u nog om een volwaardige burgerparticipatie te organiseren? Zo nee, waarom niet?

<sup>1281</sup> Ondertussen zijn een aantal alternatieven naar voren geschoven. Hebt u die laten onderzoeken? Hebt u ze aan de Brusselaars voorgelegd? Het gaat dan om de ontubbeling van tramlijn 55, het S-net enzovoort.

Hebt u berekend wat het zou kosten om alle MIVB-abonnementen om te zetten in Brupass- of Brupass XL-abonnementen om op die manier de S-trein als alternatief voor de metro in te zetten? Daarmee zou u de Brusselaars in burgerpanel Make Your Brussels - Mobility tegemoet komen.

<sup>1283</sup> **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het is van cruciaal belang dat de Brusselaars inspraak krijgen in de stadsplanning.*

*leurs recommandations. Ce n'est absolument pas le cas dans ce dossier, où l'implication des Bruxellois se limite à des sondages qualifiés à plusieurs reprises de trompeurs, voire de manipulateurs.*

*Comment avez-vous ou allez-vous associer les Bruxellois à la décision d'étendre le réseau de métro ?*

*Comment les informez-vous sur tous les aspects de la construction du métro, tels que le coût, l'impact réel sur le trafic automobile, la durée des travaux, les nuisances occasionnées et les alternatives prévues ?*

*Estimez-vous que les participants et les résultats du sondage sont représentatifs ?*

*Envisagez-vous d'organiser une participation citoyenne à part entière ? Si non, pourquoi ?*

*Les alternatives proposées, comme le renforcement de l'offre de tram sur la ligne 55, le réseau S, etc., ont-elles été analysées et présentées aux Bruxellois ?*

*Quel serait le coût de la proposition du panel citoyen Make Your Brussels - Mobility de convertir tous les abonnements STIB en abonnements Brupass ou Brupass XL, qui permettraient d'utiliser le réseau S comme alternative au métro ?*

**Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- *Merci M. Kennis pour cette question. Effectivement, la participation des Bruxellois aux projets d'aménagement de la ville est fondamentale. Elle appartient à la tradition urbaine de Bruxelles - connue pour être la*

*Ik vond de resultaten van de enquête ook verbazingwekkend. Hoe is de enquête tot stand gekomen? Was de steekproef representatief? Als ik het me goed herinner, waren er 1.023 respondenten.*

ville aux cent comités de quartier - et est d'ailleurs inscrite dans les plans de participation des Bruxellois aux débats concernant leur ville.

Comme vous, j'ai été quelque peu troublée en découvrant les chiffres du sondage qui révèlent que 73 % des Bruxellois sont favorables au métro. Ce n'est pas la première fois que ce type d'information nous parvient. J'aimerais savoir quelle est la méthodologie de construction de l'information mise en œuvre et quelle est la pertinence de l'échantillon. Si mes souvenirs sont bons, 1.023 personnes ont été interrogées.

<sup>1285</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - Ik heb het eerder al gezegd: onze stedenbouwkundige procedures zijn niet aangepast aan de omvang van dergelijke grootschalige projecten.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais). - *Nos procédures urbanistiques ne sont pas adaptées à des projets d'une telle ampleur, qui ont un impact sur la vie de très nombreux citoyens. D'où l'intérêt d'informer et d'associer ceux-ci à l'ensemble du processus. C'est dans ce but que de nombreuses sessions de présentation et d'information ont eu lieu depuis 2012. En plus de ces échanges informels, les moments clés du processus décisionnel font l'objet d'enquêtes publiques, qui offrent l'opportunité de consulter les projets et de formuler un avis.*

Een project met een dergelijke omvang heeft een impact op het leven van heel veel burgers. Vandaar het belang om hen te informeren en te betrekken tijdens het volledige verloop van het proces. Met dat doel zijn er sinds 2012 meerdere presentatie- en infosessies voor de burgers gehouden. Tijdens deze ontmoetingen hadden de burgers de gelegenheid om van gedachten te wisselen met de verschillende betrokkenen, en konden ze hun vragen, bezorgdheden of eisen kenbaar maken. Naast deze informele uitwisselingen wordt tijdens de sleutelmomenten van het beslissingsproces, zoals de aanvragen voor de bouwvergunning, ruimte gemaakt voor openbaar onderzoek. Daarbij kan iedereen de projecten inkijken en een mening formuleren. Denk aan de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan, de vergunningsdossiers van de stations Toots Thielemans en Albert, het bestek van de effectenstudie van de uitbreiding van de metro naar het noorden of de vergunningsdossiers van de gemengde stedenbouwkundige en milieuvergunning van de noordelijke uitbreiding.

*Durant cette phase administrative, les citoyens ont pu s'informer par le biais de nombreux canaux : le site web metro3.be, une page Facebook et un groupe WhatsApp. De plus, cinq expositions itinérantes ont été organisées en février et mars 2022 pour présenter les plans modifiés dans les communes concernées.*

De burgers konden tijdens deze administratieve fases via talrijke kanalen informatie inwinnen: de internetsite metro3.be, een Facebookpagina en een Whatsappgroep. Daarnaast werden bij de voorstelling van de gewijzigde plannen, in februari en maart 2022 vijf reizende tentoonstellingen georganiseerd met informatie over het project in de betrokken gemeenten. Zo konden de inwoners kennismaken met het project, uitleg krijgen van de aanwezige teams van Beliris, de MIVB en de studie bureaus.

<sup>1287</sup> Tijdens de vergadering van het Overlegcomité in april werd met een aantal opmerkingen van omwonenden rekening gehouden. We beseffen dat het een uitdaging was om input te geven omdat het openbaar onderzoek gedurende een beperkte termijn liep. Om een beter zicht te krijgen op de argumenten van de omwonenden, hebben Beliris, de MIVB en de studie bureaus informatiesessies georganiseerd. Er wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met hun bedenkingen.

*Lors de sa réunion du mois d'avril, la commission de concertation a examiné une série de remarques des riverains. Des sessions d'information ont également été organisées par Beliris, la STIB et les bureaux d'étude afin de mieux cerner les arguments des habitants, dont il a été tenu compte dans la mesure du possible.*

Omwonenden worden via acties rond de werven betrokken bij de verfraaiing van de werfzones en het overleg ter vermindering van de overlast. Voor de bovengrondse aanleg van de stations van de

*Des actions sont organisées à proximité des chantiers pour impliquer les riverains dans l'embellissement des zones de chantier et limiter les nuisances. Le gouvernement a également décidé d'organiser un processus participatif dans le cadre de*

noordelijke uitbreiding heeft de regering bovendien beslist om een participatief ontwerpproces te organiseren.

Een aantal aspecten zoals de kostprijs, de impact op het autoverkeer, de duur van de werken en de hinder kunnen inderdaad aanleiding geven tot extra vragen of zorgen bij omwonenden en Brusselaars in het algemeen. Beliris en de MIVB delen het laatste nieuws over het project via de eerder vermelde informatiekanalen.

Op die manier heeft iedereen gemakkelijk toegang tot de projectplanning, de toelichting over de bouwtechnieken of de impact op de mobiliteit. Daarnaast zijn er maatregelen om de impact van de werven te beperken: de organisatie van evenementen, reizende tentoonstellingen en praktische zaken zoals vuilnisophaling. Er bestaat een gratis telefoonnummer en een e-mailadres voor alle vragen. Een onafhankelijke ombudsman houdt spreekuur in de buurt van de Toots Thielemanswerf.

<sup>1291</sup> U stelde een vraag over de enquête die recent over metrolijn 3 werd gehouden: als we vertrekken van een bevolkingsaantal van 944.417 inwoners boven de achttien jaar in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, is de statistische foutenmarge 3,07%, met een betrouwbaarheidsinterval van 95%. Voor de enquête van oktober 2020 werden 1.020 mensen ondervraagd en voor die van 2022 1.023. Ter vergelijking: de 'nationale enquêtes' in België, die breed gecommuniceerd worden, worden beperkt tot 1.000 à 2.000 antwoorden, en afgenomen in een veel groter gebied.

Onder de deelnemers aan de enquête waren er 48,5% mannen, 51% vrouwen en 0,5% inwoners die zich anders definiëren. Op het niveau van leeftijd was de verhouding de volgende: 35% mensen van 18 tot 34 jaar, 30% van 35 tot 49 jaar, 21% tussen 50 en 64 jaar, en 13% 65-plussers.

<sup>1293</sup> *(verder in het Frans)*

*Om de resultaten behoorlijk te kunnen vergelijken, moet deze enquête op dezelfde manier georganiseerd worden als die van 2020.*

<sup>1295</sup> *(verder in het Nederlands)*

In deze enquête werd niet gepeild naar het voornaamste vervoersmiddel, maar wel naar welke vervoermiddelen de Brusselaars minstens twee keer per week gebruiken, in beide richtingen. Die aanpak werd gekozen omdat de mobiliteitsmix bij de meeste mensen niet meer beperkt is tot één vervoersmiddel. In vergelijking met 2020 zien we hierin geen significante verschuivingen. In 2022 heeft de wagen 1% gewonnen en hebben de bus (-3%) en de metro (-1%) een klein stukje terrein verloren.

<sup>1297</sup> *(verder in het Frans)*

*We moeten daarbij wel rekening houden met de coronacrisis.*

*l'aménagement en surface des stations de l'extension nord du métro.*

*Certains aspects comme le coût, l'impact sur le trafic automobile, la durée des travaux et les nuisances peuvent en effet susciter des questions ou des préoccupations, mais chacun peut accéder facilement aux informations régulièrement mises à jour par Beliris et la STIB sur les canaux d'information susmentionnés.*

*En outre, des mesures sont prévues pour limiter l'impact des chantiers. Toutes les questions peuvent être posées via un numéro de téléphone gratuit et une adresse électronique. Un médiateur indépendant tient des permanences à proximité du chantier Toots Thielemans.*

*S'agissant du sondage, la marge d'erreur statistique est de 3,07 % avec un intervalle de confiance de 95 %. 1.020 personnes ont été interrogées en 2020 et 1.023 en 2022.*

*(poursuivant en français)*

*Il est important d'utiliser la même méthodologie que dans l'enquête de 2020, pour pouvoir comparer les deux.*

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'enquête ne portait pas sur le moyen de transport principal, mais plutôt sur les moyens de transport utilisés deux fois par semaine au moins, aller-retour. Aucun changement significatif n'a été constaté par rapport à 2020.*

*(poursuivant en français)*

<sup>1299</sup> *(verder in het Nederlands)*

39% van de bevroegden neemt de metro nooit of slechts occasioneel, 11% gebruikt de MIVB nooit en 21% verplaatst zich nooit met de auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Een onderzoeksbureau heeft de resultaten geanalyseerd. Als de verhouding in de steekproef licht afweek van de effectieve verhoudingen, werd er bijgestuurd om een correcte weerspiegeling van de Brusselse bevolking te verkrijgen.

<sup>1301</sup> *(verder in het Frans)*

*De eerste analyse vond plaats in oktober 2020, toen persoonlijke ontmoetingen niet mogelijk waren. Om de resultaten te kunnen vergelijken, hebben we voor de tweede analyse dezelfde werkwijze gekozen als toen. De covidcrisis maakte het erg moeilijk om mensen te motiveren in levenden lijve deel te nemen aan enquêtes. Bovendien zouden de resultaten vertekend kunnen zijn, omdat antwoorden altijd positiever klinken wanneer er persoonlijk contact is.*

*De verdeling van de deelnemers volgens hun geslacht, leeftijd en postcode is om dezelfde reden gelijk gebleven. Op die manier kunnen we de evolutie goed analyseren.*

<sup>1303</sup> *(verder in het Nederlands)*

Bij de opstart van het project was er niet in overleg tussen burgers voorzien. Daar is ook geen sprake van in de geldende officiële procedures. Een officieus debat heeft wel plaatsgevonden via de pers, adviescommissies en openbare onderzoeken. Het is wel de bedoeling om de toekomstige definitieve aanleg van de openbare ruimte in de mate van het mogelijke via een participatief proces te laten verlopen.

Tramlijnen als alternatief voor metrolijn 3 werden meermaals uitgebreid onderzocht, zowel in de beginfase van het project door de betrokken administraties als tijdens de effectenstudie door het onafhankelijk studie bureau. Ik herhaal dat een nieuwe metrolijn uiteraard niet al het bovengrondse tramverkeer van de straten haalt. Tramlijn 55 kan verbeteren, maar stuit op zijn grenzen. Deze tramlijn wordt zeer intensief gebruikt en grote investeringen zouden slechts beperkte verbeteringen opleveren.

De investering in metrolijn 3 biedt wel een belangrijke groeimarge die toelaat om niet alleen de huidige gebruikers van tram 55, maar ook heel wat extra potentiële gebruikers te kunnen vervoeren. Het gaat onder meer om mensen die vandaag de keuze maken om tram 55 niet te nemen omdat die te vol zit en te traag rijdt.

Il faut cependant tenir compte du contexte de la pandémie de Covid-19.

*(poursuivant en néerlandais)*

*39 % des répondants n'utilisent jamais le métro, ou de manière occasionnelle, 11 % n'utilisent jamais la STIB et 21 % ne se déplacent jamais en voiture en Région bruxelloise.*

*Un bureau d'études a procédé à l'analyse des résultats.*

*(poursuivant en français)*

La première analyse a été réalisée en octobre 2020, alors qu'il était impossible de le faire en face à face. Cette méthode a une nouvelle fois été choisie pour l'enquête actuelle, pour des raisons de comparabilité. Non seulement il est devenu très difficile, en raison du Covid-19, de motiver les gens à participer physiquement à des enquêtes, mais les résultats auraient aussi pu être biaisés. En effet, les réponses aux interviews sont toujours plus positives lorsqu'il y a un contact personnel, en face à face ou par téléphone, et les opposants auraient pu nous le reprocher.

La répartition des participants selon le sexe, l'âge et le code postal est également restée identique, pour la même raison. Cette approche nous permet de bien cadrer l'évolution, ce qui était l'un des principaux objectifs de l'enquête.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Une concertation avec les citoyens n'était pas prévue lors du lancement du projet, pas plus que dans les procédures officielles en vigueur. Néanmoins, un débat officieux a eu lieu à travers la presse, des commissions consultatives et des enquêtes publiques. L'aménagement définitif de l'espace public fera l'objet d'un processus participatif dans la mesure du possible.*

*Les alternatives tram ont été examinées en détail à plusieurs reprises mais elles n'apporteraient que des avantages limités.*

*L'investissement dans la ligne de métro 3 offre une marge de croissance importante sur le plan de la capacité ainsi qu'un confort accru, une vitesse plus élevée et davantage de destinations.*

*Ces conclusions ont toutes été expliquées sur le site web de la ligne de métro 3 et communiquées dans la presse depuis 2012 et lors des séances d'information qui ont suivi. Les documents ont également pu être consultés auprès des services administratifs communaux durant l'enquête publique.*

Een metro heeft veel meer capaciteit en bijgevolg ook meer comfort, naast een hogere snelheid en meer bestemmingen. Dankzij de metro zal het makkelijker worden om je vanuit Schaarbeek en Evere naar de rest van Brussel te verplaatsen met het openbaar vervoer. Omgekeerd wordt het makkelijker om van elders in Brussel naar Schaarbeek of Evere te gaan.

Deze conclusies werden allemaal in detail op de website over metrolijn 3 uitgelegd en via de pers bekendgemaakt sinds 2012 en op de daarop volgende infomomenten. Gedurende het openbaar onderzoek konden de documenten eveneens worden ingekeken bij de gemeentelijke administratieve diensten.

Tegelijk zullen tram- en busverkeer belangrijk blijven. Op het gepaste moment zullen we, rekening houdend met de nieuwe metrolijn, beslissingen nemen over aanpassingen aan deze bovengrondse vervoersmodi.

<sup>1305</sup> Er zijn 1,3 miljoen MIVB-abonnementen afgeleverd. Als we de berekening maken op basis van dit coronajaar, komen we uit op een jaarlijks terugkerende extra kostprijs van ca. 41 miljoen euro om alle MIVB-abonnees een Brupass ter beschikking te stellen en een jaarlijks terugkerende extra kostprijs van ca. 143 miljoen euro in het geval van een Brupass XL.

In de praktijk zullen die kosten wellicht veel hoger liggen. Enerzijds zijn de cijfers op een coronajaar gebaseerd en moeten we rekening houden met de groei van het aantal klanten bij de MIVB. Anderzijds kan zo'n formule veel nieuwe klanten aantrekken. Dat is op zich goed, maar leidt ook tot extra kosten.

De maatregel zou neerkomen op een korting met als gevolg dat de vraag groter wordt. Hoewel dat een goede zaak is, kan dat een impact hebben op de overbelasting van de lijnen. Het gaat niet om een louter financiële maatregel, we moeten er ook voor zorgen dat de capaciteit dan wordt uitgebreid, zodat het comfort gewaarborgd blijft.

De regering heeft alleszins de intentie om te blijven investeren in de MIVB.

<sup>1307</sup> **De heer Pepijn Kennis (Agora).**- De Brupassmaatregel zou kunnen helpen om autoverkeer te verminderen. Dat was de intentie van het burgerpanel Make Your Brussels - Mobility. Als de S-treinen inbegrepen waren in een MIVB-abonnement, dan zouden reizigers gemakkelijk hun auto kunnen parkeren buiten de stad. We kunnen daar later nog op terugkomen.

Mevrouw de minister, ik hoor u vooral zeggen dat u de Brusselaars op de klassieke manier bij de bouwerven betreft omdat het gaat over de inrichting van de openbare ruimte. Voor mij is de vraag cruciaal hoe u met de Brusselaars in dialoog treedt over de zin of onzin van de plannen voor de metro. Ik heb daarop geen bevredigend antwoord gekregen.

Ik heb onlangs met minister Maron gedebatteerd over de participatiedienst die ter beschikking moet staan van de administratie en van alle ministers, op basis van een integrale

*La circulation des trams et des bus restera importante. Le moment venu, nous prendrons des décisions concernant les adaptations à apporter à ces modes de transport en surface.*

*1,3 million d'abonnements STIB ont été émis. La délivrance d'un Brupass à tous les abonnés de la STIB représenterait un surcoût annuel d'environ 41 millions d'euros, et d'environ 143 millions d'euros pour un Brupass XL.*

*Une telle formule peut être attractive mais elle aurait un impact sur la surcharge des lignes. Ce n'est pas qu'une question financière.*

*Dans tous les cas, le gouvernement entend poursuivre les investissements dans la STIB.*

**M. Pepijn Kennis (Agora)** (en néerlandais).- *Le Brupass pourrait contribuer à réduire le trafic automobile, ce qui était l'intention du panel citoyen Make Your Brussels - Mobility.*

*Votre réponse dresse une vision très classique de la participation citoyenne mais ne répond pas à la question cruciale, qui concerne les modalités du dialogue que vous instaurez avec les Bruxellois sur le sens ou le non-sens des projets de métro.*

visie. Ik raad u aan om bij de participatiedienst na te gaan hoe u de discussie kunt voeren over dit project, dat zorgt voor polarisering. Het is belangrijk om met de Brusselaars te debatteren of die metro er moet komen, op welke manier en onder welke voorwaarden.

<sup>1309</sup> **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *De overheid moet neutrale en correcte informatie aan de burgers bezorgen, zodat die zich een mening kunnen vormen. Brussel Mobiliteit en perspective.brussels doen echter een beroep op technieken die meer weg hebben van politieke communicatie. Projecten worden vaak overdreven idealistisch voorgesteld en er worden zeer lovende woorden gebruikt die de neutraliteit in het gedrag brengen. Omwille van de ethiek en de deontologie moet nochtans een degelijke, wetenschappelijk onderbouwde werkwijze worden gehanteerd.*

<sup>1311</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik neem uw opmerkingen ernstig. We kunnen overwegen om in de toekomst de participatiedienst van perspective.brussels in te schakelen.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>1315</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

<sup>1315</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>1315</sup> **betreffende "de oproepingswijze van de technische keuring in Brussel".**

<sup>1317</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Sinds het begin van de coronacrisis kan een autokeuring enkel op afspraak, met lange wachtlijsten tot gevolg. De vertragingen zouden tot een à twee weken zijn opgelopen.*

*Vanaf 1 augustus mogen Vlaamse automobilisten opnieuw zonder afspraak naar de technische keuring. De groene herinneringskaart zal vroeger worden opgestuurd. Vanaf volgend jaar zullen Vlamingen langs digitale weg op de hoogte worden gebracht als hun keuringsbewijs bijna afloopt. Het doel van deze maatregelen is om de wachttijd te beperken.*

**Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- La participation des Bruxellois doit être alimentée par une information neutre, correcte et objective de la part des administrations. Nous sommes habitués à une forme de neutralité de ces dernières, qui concourt à la probité de l'action publique.

Or, je constate une difficulté qui n'est pas généralisée à toutes les administrations, mais qui concerne au moins Bruxelles Mobilité et perspective.brussels. Elles recourent à des communicants et à des techniques qui relèvent plutôt de la communication politique, ce qui entre en conflit avec une certaine neutralité.

Des images de synthèses idéalisées, qui ne correspondent pas forcément au projet tel qu'il sera réalisé, sont diffusées, de même que des textes dithyrambiques contenant des adjectifs laudateurs qui célèbrent le projet.

J'attire donc votre attention sur la solidité et le caractère scientifique des méthodologies. Il s'agit d'une question d'éthique et de déontologie.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je prends aussi ces remarques au sérieux. La proposition de passer à l'avenir par le service de participation de perspective.brussels est une piste intéressante.

*- L'incident est clos.*

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

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

**concernant "les modalités de convocation au contrôle technique à Bruxelles".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Depuis le début de l'épidémie de Covid-19, le passage dans les différents centres de contrôle technique du pays ne peut se faire que sur rendez-vous. Vous en connaissez les conséquences : un nombre trop élevé de demandes et des délais qui s'allongent. À Bruxelles, il me revient que les délais actuels sont d'une à deux semaines.

À partir du 1er août, la Flandre permettra à nouveau aux automobilistes de se présenter au contrôle technique sans rendez-vous. La carte verte de rappel sera également envoyée plus tôt et, dès l'année prochaine, les automobilistes flamands recevront une notification électronique les avertissant de l'expiration de leur

*Hoelang is het momenteel gemiddeld wachten op een afspraak voor een technische keuring in Brussel?*

*Wanneer wordt de afspraakverplichting in Brussel afgeschaft?*

*Vanaf wanneer krijgen Brusselse autobestuurders een digitale melding als hun keuringsbewijs bijna afloopt?*

*Welke stappen zet u opdat de groene herinneringskaart sneller wordt opgestuurd?*

*Hoelang duurt de keuring en wat is de gemiddelde wachttijd voor een afspraak sinds de invoering van de test op roetfilterfraude?*

certificat d'inspection. Ces mesures visent notamment à réduire les délais d'attente, encore trop longs aujourd'hui.

Quel est le délai moyen d'attente actuel pour obtenir un rendez-vous dans un centre de contrôle technique à Bruxelles ?

Avez-vous décidé de suivre l'exemple flamand et d'annuler l'obligation de rendez-vous ? Dans l'affirmative, à partir de quand ? Dans la négative, pour quelle raison ?

Quand sera-t-il possible, pour les conducteurs bruxellois, de recevoir une notification électronique lorsque leur certificat est sur le point d'expirer ?

Travaillez-vous à réduire les délais avant l'envoi de la carte verte de rappel ? Dans l'affirmative, comment procédez-vous ? Dans la négative, pour quelle raison ne le faites-vous pas ?

Depuis l'introduction du test destiné à détecter les fraudes au filtre à particules, comment évolue le temps de réalisation du contrôle et quel est le temps moyen d'attente pour obtenir un rendez-vous ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Effectivement, depuis le début de l'épidémie de Covid-19, les différents centres d'inspection automobile du pays ne sont accessibles que sur rendez-vous. À l'heure actuelle, à Bruxelles, le délai d'attente est d'une quinzaine de jours, mais celui-ci peut varier en fonction de la période, du centre ou du type de contrôle : contrôle périodique ou contrôle d'un véhicule d'occasion.

Pour l'instant, il n'est pas prévu de modifier la fonctionnalité de prise de rendez-vous. En fonction de leurs disponibilités, certains centres acceptent déjà un certain nombre de véhicules sans rendez-vous et il est possible que l'un des deux organismes agréés ouvre des créneaux horaires le matin.

Mon administration suit l'évolution du délai d'attente pour la prise de rendez-vous. Les deux organismes sont favorables à la prise de rendez-vous, car elle permet de lisser le travail et de diminuer la pression sur les inspecteurs en supprimant les pics d'affluence en début de journée, à midi ou le soir. Pour le citoyen, il est aussi plus commode de passer au contrôle technique à une heure fixe plutôt que de devoir faire la file devant un centre.

Nous avons reçu très peu de plaintes de la part de personnes n'ayant pas pu prendre rendez-vous à temps. Il est clair que si le citoyen attend le dernier moment pour prendre rendez-vous, il risque de ne plus y avoir de place.

Concernant la notification de l'expiration du certificat, Bruxelles Mobilité entame une réflexion sur la possibilité d'utiliser Irisbox, le guichet électronique utilisé par les administrations de la Région bruxelloise pour communiquer avec le citoyen. Des contacts ont été pris avec le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

<sup>1319</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De wachttijd bedraagt ongeveer twee weken en hangt af van de periode, het keuringscentrum en de aard van de controle.*

*Er ligt geen verandering aan het afsprakensysteem in het verschiet. Sommige centra inspecteren echter al een aantal voertuigen zonder voorafgaande afspraak. Een van de twee erkende instellingen zou bovendien misschien tijd voor keuringen vrijmaken in de ochtend.*

*De twee instellingen zijn voorstander van de afspraakregeling. Dankzij de betere spreiding staan de keurders minder onder druk tijdens piekmomenten. Voor burgers is het ook aangenamer om een afspraak te krijgen in plaats van in de rij te moeten aanschuiven.*

*We hebben heel weinig klachten ontvangen van mensen die niet op tijd een afspraak konden maken. Wie te lang wacht, loopt uiteraard wel het risico dat hij geen afspraak meer kan krijgen.*

*Brussel Mobiliteit overweegt of het elektronische loket Irisbox gebruikt kan worden voor de digitale melding over het aflopen van het keuringsbewijs. Daarvoor werd contact opgenomen met het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest.*

*De oproepmeldingen worden momenteel ongeveer vier weken voor het verstrijken van de geldigheidsduur van het keuringsbewijs uitgestuurd. Naarmate de wachttijd voor een afspraak langer wordt, zouden de meldingen vroeger kunnen worden verstuurd.*



*Omdat roetfilters pas sinds 1 juli 2022 gecontroleerd worden, kunnen we nog geen analyse maken. Uit eigen ervaring weet ik dat de keuring niet langer duurt dan voorheen.*

*Uiteraard volgt mijn administratie de wachttijden in de keuringscentra op de voet op.*

1321 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Ik ben voorstander van een herinneringsmelding, zodat minder mensen met een vervallen keuringsbewijs rondrijden.

*Het is goed dat Brussel Mobiliteit en het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest zich met deze zaak bezighouden.*

*- Het incident is gesloten.*

1325 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**  
1325 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1325 **betreffende "de inning van parkeerretributies voor in het buitenland ingeschreven voertuigen".**

1327 **De heer Sevket Temiz (PS)** *(in het Frans).*- De voorbije jaren verschenen er steeds meer voertuigen met een buitenlands kenteken in de Brusselse straten. Vaak gaat het om grote bestelwagens die langdurig op dezelfde plaats geparkeerd blijven.

*Wie naar België verhuist, moet zijn voertuig laten inschrijven bij de dienst voor Inschrijving van Voertuigen, maar velen doen dat niet. Vaak betalen de bestuurders van buitenlandse voertuigen geen parkeergeld, wat bij andere autobezitters een gevoel van onrechtvaardigheid teweegbrengt.*

*De overheid tracht de door wanbetalers verschuldigde bedragen te recupereren. Zo schakelde parking.brussels in meer dan 400.000 gevallen een deurwaarder in. De gemeente Sint-Joost-ten-Node, waar het parkeerbeleid niet onder het parkeeragentschap valt, stelt echter dat het slechts 20% van de verschuldigde bedragen kan innen.*

*Worden er minder bedragen geïnd voor buitenlandse dan voor Belgische voertuigen? Heeft parking.brussels een actieplan*

Il n'est pas question de réduire le délai de notification, mais plutôt de l'allonger en fonction du délai d'attente pour prendre un rendez-vous. À l'heure actuelle, les convocations sont envoyées environ quatre semaines avant la date d'expiration du certificat. Si le délai d'attente pour obtenir un rendez-vous augmente, l'envoi de la convocation pourrait être avancé.

Le contrôle du filtre à particules n'étant d'application que depuis le 1er juillet 2022, nous n'avons pas le recul nécessaire pour analyser ce point. Pour avoir passé moi-même ce type de contrôle, je peux cependant témoigner du fait qu'il ne prend pas plus de temps que le test réalisé auparavant. La durée totale du contrôle ne devrait donc pas être modifiée.

Mon administration suit bien évidemment l'évolution des délais d'attente dans les centres de contrôle technique bruxellois.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je soutiens la mise en place d'une notification de rappel, pour que moins de personnes roulent en infraction, car je crois qu'il y en a beaucoup.

La prise en main par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise et Bruxelles Mobilité est un pas dans la bonne direction.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

**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 recouvrement des redevances de stationnement pour les véhicules immatriculés à l'étranger".**

**M. Sevket Temiz (PS).**- Le nombre de véhicules immatriculés à l'étranger, dont certains sont stationnés à la même place depuis des mois, est en augmentation ces dernières années dans les rues de la capitale. Il s'agit souvent de grandes camionnettes, qui occupent jusqu'à deux emplacements.

En principe, les personnes qui arrivent en Belgique doivent faire immatriculer leur véhicule à la direction de l'immatriculation des véhicules, mais beaucoup ne le font pas. Les véhicules immatriculés à l'étranger sont tenus de payer leur stationnement comme les autres, ce qui n'est pas toujours le cas non plus. Il suffit pour s'en convaincre de voir le nombre de véhicules immatriculés à l'étranger dans nos rues, avec un pare-brise couvert de procès-verbaux de contravention. Cela crée chez les autres automobilistes un sentiment d'incompréhension et d'injustice, renforcé par la crise sociale et le débat sur l'augmentation des tarifs de stationnement.

La presse relate une traque fastidieuse de ces mauvais payeurs. Dans Le Vif du 19 mai 2022, vous indiquiez que quelque 419.206 procédures de recouvrement par voie d'huissier de

*uitgewerkt om de door buitenlandse bestuurders verschuldigde bedragen te innen? Sloot het gewest daarover overeenkomsten met andere landen? Welke andere middelen kan het gewest inzetten? Hoeveel middelen hebt u uitgetrokken om de verschuldigde bedragen in het buitenland te laten innen?*

justice, à l'international, ont été initiées entre 2019 et 2020 par les communes opérant sous le régime de parking.brussels.

Dans le même article, Philippe Boiketé, l'échevin chargé du stationnement et des parkings de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, non affiliée à parking.brussels, fait état d'un taux de perception de 20 % des redevances de stationnement qui concernent des plaques immatriculées à l'étranger, pour lesquelles le recouvrement est quasiment impossible.

Constatez-vous une différence dans le recouvrement selon que le véhicule est immatriculé en Belgique ou à l'étranger ?

Quel est le plan d'action de parking.brussels pour récupérer le manque à gagner de l'agence par rapport à cette problématique des plaques étrangères pour lesquelles les redevances restent lettre morte ?

La Région a-t-elle conclu des accords de recouvrement avec d'autres pays ? Si oui, lesquels et quels en sont les enseignements ?

Quels sont les autres outils dont dispose la Région pour lutter contre la présence de véhicules immatriculés à l'étranger ?

Quel est le budget alloué aux sociétés de recouvrement à l'international afin de combler ce trou budgétaire ?

Quelle sera votre communication afin de dissiper le sentiment d'impunité dont jouit cette catégorie de véhicules, contrairement aux citoyens belges qui paient leur redevance sous peine d'exploit d'huissier ?

<sup>1329</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het is duidelijk dat er veel meer achterstallige bedragen worden geïnd voor in België ingeschreven voertuigen. Niet alle landen hanteren dezelfde procedure en soms is die zeer omslachtig.*

*Parking.brussels kende onlangs een overheidsopdracht toe aan deurwaarderskantoor Modero. Dat moet de achterstallige bedragen innen bij eigenaars van buitenlandse voertuigen. Het agentschap gaat momenteel na hoe doeltreffend die aanpak is.*

*Het gewest kan niet zelfstandig met een land onderhandelen over inningsovereenkomsten. De federale overheid heeft op dat gebied alleen met Frankrijk en Nederland een bilateraal akkoord gesloten.*

*Parking.brussels heeft bovendien vastgesteld dat de inningsmogelijkheden in de meeste landen beperkter zijn dan in België. Ook het vergaren van de nodige informatie verloopt vaak moeilijk.*

*Het is niet de bedoeling van het gewest om voertuigen met een buitenlands kenteken te weren, maar wel dat de eigenaars net als iedereen parkeergeld betalen. Voorlopig staat alleen Modero*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est certain que le taux de recouvrement pour les plaques étrangères est très inférieur au taux de recouvrement pour les plaques belges. En effet, les procédures de recouvrement ne sont pas identiques dans tous les pays. Dans certains, le stationnement n'est même pas dépenalisé, ce qui entraîne des procédures lourdes qui n'aboutissent généralement pas.

S'agissant du plan d'action de parking.brussels, un marché public de trois ans a été remporté par l'étude d'huissiers Modero. L'objectif est de recouvrer les redevances des plaques étrangères. Cette pratique est donc assez récente et parking.brussels est en phase d'observation concernant son efficacité.

L'étude d'huissiers prend la relève pour le recouvrement dès que la redevance est émise. Plus concrètement, lorsque la redevance est générée, elle est envoyée de manière automatique vers le logiciel de Modero qui peut ensuite, de son côté, lancer la phase d'enrichissement (recherche des données du contribuable). Lorsque le propriétaire est identifié et que son lieu de résidence est établi, l'étude d'huissiers lui envoie une lettre recommandée lui réclamant la redevance due, majorée des frais administratifs d'usage.

*in voor de inning in het buitenland, maar we onderzoeken ook andere mogelijkheden.*

La Région ne peut négocier seule des accords de recouvrement avec un État. À l'échelon fédéral, un accord de réciprocité dans ce domaine et en matière d'infractions au Code de la route existe uniquement avec la France et les Pays-Bas. Parking.brussels a constaté que les méthodes de recouvrement à l'étranger différaient d'un pays à l'autre. Les possibilités de recouvrement y sont, souvent, nettement plus limitées qu'en Belgique. Le temps de collecte des informations relatives au propriétaire du véhicule est assez long, ce qui tend à diminuer le taux de recouvrement.

Il ne s'agit pas, pour la Région, de lutter contre la présence de véhicules étrangers sur son territoire, mais bien de faire en sorte que leurs propriétaires s'acquittent, au même titre que tous les autres usagers, des droits de stationnement. Provisoirement, la collaboration avec Modero est la seule possibilité de recouvrement, mais d'autres pistes sont explorées. Le recours à la pose de sabots, qui doit être prévu dans les règlements communaux de stationnement, n'est pas encore possible à ce stade. Une étude a été confiée récemment au bureau d'études Ernst & Young pour étudier les solutions envisageables.

<sup>1331</sup> *De inningsprocedure is voor alle voertuigen dezelfde: er wordt een kennisgeving verzonden, gevolgd door een eerste en een tweede herinnering. Door de verschillen in regelgeving en rechtspraak is het niet mogelijk om voor buitenlandse voertuigen dezelfde inningspercentages te halen als voor Belgische. Ik werk aan maatregelen om dat te verbeteren.*

Pour ce qui est de la communication, la procédure de recouvrement est identique pour tous les véhicules, puisque toute redevance, belge ou étrangère, donne lieu à un courrier de notification, un premier rappel et un second rappel majoré de 15 euros.

Le traitement de chaque dossier est donc identique, mais les divergences de réglementation et les différences juridiques entre les États ne permettent pas, à l'heure actuelle, d'atteindre un taux de recouvrement équivalent pour les véhicules immatriculés en Belgique et ceux immatriculés à l'étranger. Nous travaillons à l'amélioration du recouvrement pour les véhicules étrangers, l'objectif étant de faire respecter le principe d'égalité.

<sup>1333</sup> **De heer Sevket Temiz (PS)** (in het Frans).- *Dat is geen geruststellend nieuws. De indruk van straffeloosheid zal alleen maar toenemen.*

**M. Sevket Temiz (PS)**.- Vos réponses ne sont pas réjouissantes sur le plan du recouvrement. Le sentiment d'impunité va malheureusement grandissant parmi nos concitoyens.

*Welk bedrag heeft Modero al geïnd? Maakt het politiereglement inbeslagname mogelijk? Kan het nieuwe artikel 16 uit de ordonnantie toegepast worden indien een eigenaar van een auto of bestelwagen weigert om een adres in het Brussels Gewest op te geven?*

Vous avez cité la société Modero. Connaissez-vous la somme déjà récupérée par cette étude d'huissiers, même si son contrat est très récent ? Y a-t-il par ailleurs une concertation entre parking.brussels et les autres communes pour lutter contre ce phénomène et envisager des mesures un peu différentes ?

Vous parlez d'un règlement de stationnement communal. N'existe-t-il pas un règlement de police permettant de procéder à une saisie ? De nombreux propriétaires de camionnette ou de voiture, non seulement, ne paient pas, mais refusent même de donner une adresse en Région de Bruxelles-Capitale. Entendez-vous faire appliquer le nouvel article 16 de l'ordonnance pour lutter contre ce problème ?

<sup>1335</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ernst & Young bekijkt andere mogelijkheden, eventueel via het politiereglement.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- J'avoue qu'avec le mauvais son, je n'ai pas tout compris !

Une analyse d'Ernst & Young est en cours pour envisager d'autres solutions éventuelles, peut-être avec les règlements

*We zijn gebonden aan de akkoorden tussen de federale overheid en derde landen. Als we via gewestelijke of gemeentelijke maatregelen de zaak kunnen vereenvoudigen, zullen we dat ook doen.*

communaux. Pour l'instant, la seule piste fonctionnelle est celle de Modero, mais s'il en existe de meilleures, nous les examinerons.

Ce n'est pas que la Région ou l'agence n'aient pas la volonté d'agir, mais nous sommes liés par les accords conclus entre l'État fédéral et des pays tiers. Il y a par exemple des accords de collaboration avec les Pays-Bas et la France. Parfois, il y a réciprocité. Cela dépend d'un pays à l'autre. Et s'il s'avère possible de simplifier les choses au niveau régional ou communal, nous le ferons. J'espère que l'étude nous aidera à trouver des solutions.

<sup>1337</sup> **De heer Sevket Temiz (PS)** (in het Frans).- *Wat houdt artikel 16 precies in?*

**M. Sevket Temiz (PS)**.- Pouvez-vous nous éclairer sur le nouvel article 16 de l'ordonnance, qui vise à lutter contre ce phénomène ?

<sup>1337</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De ordonnantie beoogt een versoepeling van de algemene inningsprocedure.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- L'ordonnance prévoit surtout les modalités de recouvrement. Il nous semblait important d'accorder le titre exécutoire à parking.brussels, pour éviter tous les échelons suivants. Ce point n'est toutefois pas spécifique aux véhicules étrangers. L'ordonnance vise à faciliter les procédures en général, pour toutes les plaques.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*