



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 15 NOVEMBRE 2022**

SESSION 2022-2023

**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 15 NOVEMBER 2022**

ZITTING 2022-2023

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

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Franse Gemeenschapscommissie
DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
FOD - Federale Overheidsdienst
Forem - Waals tewerkstellingsagentschap
GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie
kmo - kleine en middelgrote ondernemingen
MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
ngo - niet-gouvernementele organisatie
NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering
RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening
VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie
VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Françoise Schepmans	6
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 nuisances et vibrations dans les quartiers traversés par le métro.	
Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele	8
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le stationnement destiné à la micromobilité.	
Discussion – Orateurs :	
M. Julien Uyttendaele (PS)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	16
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 « Walk of Fame » pour un Bruxelles adapté aux enfants, mis en place lors de la semaine de la mobilité.	
Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	18
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de hinder en trillingen in de wijken die door de metro worden doorkruist.	
Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het parkeren voor micromobiliteit.	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	16
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de tijdens de Week van de Mobiliteit ingerichte "Walk of Fame" voor een kindvriendelijk Brussel.	
Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	18
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant le nouveau contrat de gestion de parking.brussels.</p> <p>Discussion – Oratrices :</p> <p>Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de nieuwe beheersovereenkomst van parking.brussels.</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	
<p>Question orale de M. Tristan Roberti</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la piste cyclable du boulevard du Souverain.</p>	24	<p>Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het fietspad op de Vorstlaan.</p>	24
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant l'intelligence collective au service de la STIB.</p>	26	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de collectieve intelligentie ten dienste van de MIVB.</p>	26
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel</p> <p>à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l’Environnement, de l’Énergie et de la Démocratie participative,</p> <p>concernant les nuisances sonores des véhicules motorisés à deux roues.</p>	29	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel</p> <p>aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende de geluidsoverlast veroorzaakt door gemotoriseerde tweewielers.</p>	29
<p>Question orale de Mme Ingrid Parmentier</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p>	34	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>	34

concernant les interruptions et retards sur le réseau de métro et les fréquences de la ligne 1.		betreffende de storingen en vertragingen op het metronet en de frequenties van lijn 1.	
Question orale de Mme Leila Agic	37	Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	37
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la sécurisation de l'arrêt de bus Simonis (Koekelberg) et la présence de chantiers inachevés le long de l'avenue de Jette.		betreffende het beveiligen van de bushalte Simonis (Koekelberg) en de aanwezigheid van onafgewerkte werven langs de Jetselaan.	
Question orale de M. Marc Loewenstein	41	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	41
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
et 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,		en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la courtoisie dans les transports publics et la promotion de l'image de Bruxelles.		betreffende de hoffelijkheid in het openbaar vervoer en de bevordering van het imago van Brussel.	
Question orale de M. Marc Loewenstein	43	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	43
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les carences du service TaxiBus.		betreffende de tekortkomingen van de TaxiBus-dienst.	

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

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

1107 **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

1107 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

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

1107 **concernant les nuisances et vibrations dans les quartiers traversés par le métro.**

betreffende de hinder en trillingen in de wijken die door de metro worden doorkruist.

1109 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Vous n'êtes pas sans savoir que la circulation des rames de métro et des trams, qui pèsent plusieurs tonnes, peut être source de nuisances et de vibrations dans les quartiers traversés. C'est ainsi que j'ai été saisie d'une pétition de plusieurs habitants de la place Voltaire, des rues Wauters-Koeckx et Bonnevie et de la chaussée de Merchtem à Molenbeek-Saint-Jean. Même si les lignes de métro 1 et 5 qui passent par ce quartier existent depuis plusieurs décennies, les riverains constatent, depuis fin 2021, une nuisance sonore et des vibrations accrues liées au passage des rames. La situation aurait encore empiré cet été à la suite « d'une intervention ou d'une dégradation du matériel roulant », affirment les habitants. À chaque passage d'un véhicule, du premier à 5h30 du matin au dernier à 1h, le vacarme provoqué serait insupportable.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- Sinds eind 2021 klagen de bewoners van het Voltaireplein, de Wauters-Koeckx- en de Bonneviestraat en de Merchtemsesteenweg over geluids- en trillingsoverlast als er metrostellen voorbijrijden. Van de zomer zou de overlast nog erger zijn geworden.

De Molenbeekse wijk is lang niet de enige die overlast heeft. De bewoners van de Félicien Ropsstraat en de Bergensesteenweg in Anderlecht melden sinds half augustus trillingen die tot op de achtste verdieping worden gevoeld.

Verzoeken om de overlast te verhelpen aan het adres van Brussel Mobiliteit en de MIVB hebben niets opgeleverd. Hebt u de MIVB opgedragen om na te gaan hoe het met de overlast in Molenbeek en Anderlecht zit? Zijn er maatregelen getroffen? Hebt u andere, soortgelijke klachten ontvangen?

Waarom is de overlast de voorbije maanden toegenomen? Wat stelt de MIVB voor om het probleem op te lossen?

Ce quartier est loin d'être le seul à subir des nuisances. Ainsi, les habitants de la rue Félicien Rops et de la chaussée de Mons à Anderlecht signalent des tremblements provoqués par le métro depuis la mi-août. Les vibrations seraient ressenties jusqu'au huitième étage d'un immeuble. Vous imaginez aisément le stress et la nervosité que ces nuisances peuvent provoquer chez les habitants confrontés en permanence au vacarme !

Malgré les interpellations et pétitions adressées à Bruxelles Mobilité et la STIB, aucune solution n'a été apportée à cette situation.

Avez-vous chargé la STIB d'effectuer une vérification des nuisances rapportées par les Molenbeekois et les Anderlechtois ? Des mesures ont-elles été réalisées ? Dans la négative, pour quelles raisons ?

Avez-vous reçu d'autres plaintes liées au même type de problème durant l'année 2022 ?

Quelles sont les raisons de l'aggravation des nuisances constatées ces derniers mois : un manque d'entretien des voies, l'usure des dispositifs antivibration, l'utilisation accrue des nouveaux véhicules à portes automatiques, plus lourds que les anciennes rames ?

Quelles solutions la STIB préconise-t-elle pour remédier au problème ? À quelle échéance ?

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous trouverez des détails relatifs au sujet que vous abordez aujourd'hui dans ma réponse à la question écrite n° 1354 de M. Van Goidsenhoven.

Contactée par plusieurs riverains de cette zone de Bruxelles, la STIB a, bien entendu, pris les plaintes très au sérieux et a chargé un bureau spécialisé et indépendant d'effectuer des études vibratoires. Ces études ont été réalisées au niveau de l'avenue Gounod à Anderlecht et de la rue Wauters-Koeckx à Molenbeek-Saint-Jean.

Le bureau a effectué des mesures de deux types : les effets des vibrations sur les structures, d'une part, et sur les personnes, d'autre part. Les vibrations n'ont en effet pas les mêmes effets sur un bâtiment et sur le corps humain. La procédure de mesure, ainsi que le traitement des mesures et les seuils, sont différents.

Les mesures des effets des vibrations sur les structures ont été réalisées dans l'avenue Gounod. Les mesures des effets des vibrations sur les personnes ont été réalisées dans cette avenue et la rue Wauters-Koeckx.

Pour ce qui est de la rue Wauters-Koeckx à Molenbeek-Saint-Jean, les plaintes concernent des gênes pour les personnes, et non des effets sur les bâtiments. La mesure des effets des vibrations sur les personnes montre que les niveaux sont en dessous des limites de référence, et que les vibrations ressenties ne sont pas liées au passage des rames de métro.

En ce qui concerne l'avenue Gounod à Anderlecht, la mesure des effets sur les personnes démontre qu'à certaines périodes d'évaluation, les niveaux servant de référence à la STIB sont dépassés. Les premières mesures portant sur les effets des vibrations sur les structures montrent, par contre, que les niveaux de vibrations restent bien en dessous des limites de référence. Les résultats des mesures indiquent clairement que les passages des rames de métro ne sont pas la cause des fissures observées.

Afin de trouver la source du problème et la réponse adéquate à y apporter, la STIB va approfondir ses recherches là où elle constate un dépassement des limites de référence. Nous ne pouvons bien sûr pas laisser la situation en l'état.

¹¹¹³ Les équipes de surveillance du réseau de la STIB effectuent chaque nuit des contrôles sur les voies. Les résultats de ces contrôles sont analysés et les interventions des équipes de maintenance, priorisées sur la base de ces analyses. Ces contrôles sont réalisés toute l'année, sur l'ensemble du réseau. Quand la STIB reçoit des plaintes relatives à un endroit particulier, les surveillants du réseau sont envoyés sur place pour objectiver la plainte et vérifier si elle résulte bien d'une anomalie de l'infrastructure.

La STIB procède tout au long de l'année au meulage des rails pour remédier à l'usure normale des voies et ainsi limiter les bruits et les vibrations. La STIB a déjà pris des mesures à court

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Details over dit onderwerp vindt u in mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1354 van de heer Van Goidsenhoven.*

De MIVB heeft na de klachten een onafhankelijk bureau opgedragen om trillingsonderzoek te voeren op de Gounodlaan in Anderlecht en de Wauters-Koeckxstraat in Sint-Jans-Molenbeek.

Het bureau heeft de gevolgen van trillingen voor de structuur van gebouwen en voor mensen opgetekend. In de Wauters-Koeckxstraat was er alleen overlast voor mensen. Het niveau bleek er onder de referentiegrenzen te zitten en er is geen verband met voorbijrijdende metrostellen.

Uit metingen op de Gounodlaan blijkt dat de referentiewaarden van de MIVB voor mensen er soms worden overschreden. Voor gebouwen blijven de trillingen echter onder de referentiewaarden en de barsten in gebouwen zijn niet het gevolg van voorbijrijdende metrostellen. De MIVB zet zijn onderzoek verder om een passende oplossing te vinden.

Surveillanceteams van de MIVB voeren elke nacht controles uit op de sporen. Op basis daarvan worden de prioriteiten voor de onderhoudsteams vastgelegd. Wanneer de MIVB klachten krijgt over een bepaalde plaats, gaat het team na of er wat mis is met de infrastructuur.

De MIVB slijpt het hele jaar rails bij om lawaai- en trilhinder te voorkomen. Waar klachten waren, heeft ze in september extra slijpbeurten uitgevoerd. Begin oktober heeft ze ook een wissel tussen Veeweyde en Bizet vervangen en in november staan de vervanging van bepaalde spoorsecties op het programma, onder andere tussen Graaf van Vlaanderen en Zwarte Vijvers.

terme en procédant à des travaux d'entretien des infrastructures dont question.

Une campagne de meulage supplémentaire a été organisée en septembre 2022 aux endroits du réseau sur lesquels la STIB avait reçu des plaintes et où les usures étaient les plus avancées. La STIB a également procédé, début octobre, au remplacement d'un aiguillage situé entre les stations Veeweyde et Bizet. Des travaux de renouvellement de certaines sections de voies particulièrement usées sont planifiés dans le courant du mois de novembre. Là où l'usure des voies est trop importante, la STIB procède au renouvellement de sections de voies. Cela se fera notamment dans le courant du mois de novembre 2022, entre les stations Comte de Flandre et Étangs noirs.

En ce qui concerne le matériel, la STIB réalisera des études afin de déterminer si les rames M7 se comportent différemment des rames M6, entre autres pour ce qui est des vibrations transmises à l'infrastructure.

1115 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Je peux déduire de vos réponses qu'il n'existe pas encore de solution pour les deux endroits où les vibrations sont les plus problématiques pour le bien-être des habitants.

Des travaux sont entrepris par la STIB. Qu'ils soient d'entretien ou d'aménagement, nous souhaitons évidemment qu'ils puissent apaiser la situation le plus rapidement possible, au bénéfice des habitants.

J'examinerai en détail votre réponse et nous aurons l'occasion de vous réinterroger si nous ne constatons pas d'amélioration sur ces tronçons problématiques.

1117 - *L'incident est clos.*

1123 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

1123 **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,**

1123 **concernant le stationnement destiné à la micromobilité.**

1125 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous interpelle régulièrement au sujet des zones de dépôt pour les trottinettes, et plus globalement sur le manque criant d'infrastructures liées à la mobilité douce.

Je vous rappelle systématiquement que, d'après le Code de la route, le stationnement aux abords des carrefours à moins de cinq mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, sauf réglementation locale, est interdit.

Je vous rappelle une fois de plus qu'eu égard au nombre de carrefours existants, l'application stricte et sans dérogation du

De MIVB bekijkt ook of metrostellen van type M7 zich anders gedragen dan die van type M6.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- *Uit uw antwoord leid ik af dat u nog geen oplossing hebt voor beide plaatsen waar omwonenden de grootste hinder ondervinden. Ik hoop dat de werken van de MIVB snel resultaat opleveren.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende het parkeren voor micromobiliteit.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik spreek u geregeld aan over dropzones voor steps en het schrijnende gebrek aan infrastructuur voor de zachte mobiliteit. Ik wijs u er telkens op dat het volgens het verkeersreglement verboden is om op minder dan vijf meter van een kruispunt te parkeren, tenzij er een lokale uitzondering geldt.*

Ik wijs u er nu nogmaals op dat de strikte toepassing van het verkeersreglement niet alleen de zichtbaarheid en de veiligheid van voetgangers ten goede zou komen, maar ook ruimte zou vrijmaken voor fietsnietjes of dropzones voor steps.

Code de la route participerait à libérer un nombre considérable d'emplacements. Cette action pourrait donc s'avérer opportune, non seulement pour optimiser la visibilité et la sécurité des piétons, qui est notre premier objectif, mais également pour aménager des arceaux d'ancrage pour vélos ou des zones de dépôt pour des cycles en libre-service intégral. J'ai souligné le potentiel de ces emplacements à de nombreuses reprises.

Lors de la commission de la Mobilité du 15 octobre 2019, vous vous étiez montrée favorable à la valorisation des zones de recul aux abords des passages pour piétons, en créant des zones de dépôt pour les vélos et trottinettes en libre-service intégral ou des équipements d'ancrage pour d'autres vélos et trottinettes. Vous aviez indiqué que « ce dispositif pourrait être adopté à l'échelle régionale après un inventaire des voiries communales ».

Un an plus tard, lors de la commission de la Mobilité du 29 septembre 2020, vous nous avez confirmé que vous étiez en train de dresser l'inventaire et qu'un marché avait été attribué pour répertorier les passages pour piétons sur l'ensemble des voiries régionales et communales en exploitant la cartographie mobile. Vous avez précisé cependant que ce travail était toujours en cours et que le cadastre n'était pas encore finalisé.

Vous avez alors proposé « de concentrer dans un premier temps les moyens sur une série d'axes, plutôt que sur des interventions ponctuelles (...) pour une efficacité et une visibilité optimales de la mesure et dans l'attente d'un cadastre complet des traversées piétonnes ». Vous avez aussi rappelé que « les aménagements sur les voiries communales étaient à la charge des communes et que celles-ci pouvaient, par appel à projets, recevoir des subsides régionaux pour ce type d'aménagements ».

¹¹²⁷ J'aimerais savoir si l'inventaire des passages pour piétons sur les voiries régionales non conformes au Code de la route a enfin été finalisé.

Parmi les passages identifiés, combien ont été retenus pour l'aménagement d'arceaux d'ancrage ou de zones de dépôt ?

Quels sont les aménagements prévus en matière de structures, de marquage ou de signalisation ?

Dans la rue qui mène de la place de la Vieille Halle aux Blés à la rue de l'Hôpital, une zone de dépôt a été aménagée. Savez-vous qui a installé cette zone ? Est-ce une réalisation de Bruxelles Mobilité ? Si cette zone permet en effet d'accueillir un nombre important de vélos ou trottinettes, elle est souvent, voire toujours vide, peut-être en raison d'une signalisation non optimale ou d'une localisation jugée non pertinente par les utilisateurs.

Quelle est la responsabilité de la Région en cas d'accident lié à un problème de visibilité et causé par un véhicule stationné à moins de cinq mètres en deçà d'un passage pour piétons, avec et sans dérogation communale ? Y a-t-il des affaires en cours où la responsabilité de la Région a été engagée ?

Op 15 oktober 2019 zei u in deze commissie voorstander te zijn van het gebruik van zulke zones bij zebrapaden om freefloatingfietsen en -steps te parkeren of fietsnietjes aan te brengen.

Een jaar later, op 29 september 2020, zei u dat u aan een overzicht van de mogelijke locaties daarvoor werkte. U stelde toen voor om de middelen op een aantal grote verbindingswegen in te zetten in plaats van hier en daar een ingreep te doen. U zei ook dat de heraanleg van gemeentewegen iets voor de gemeenten is en dat ze gewestelijke subsidies kunnen krijgen voor zulke ingrepen.

Is het overzicht van de zebrapaden in het gewest die niet aan de Wegcode voldoen klaar?

Bij hoeveel van die zebrapaden wilt u fietsnietjes of dropzones laten installeren?

Welke structuren, markeringen of signalisatie wilt u laten aanbrengen?

In de straat tussen het Oud Korenhuis en de Gasthuisstraat is een dropzone ingericht. Heeft Brussel Mobiliteit dat gedaan? Ze biedt ruimte aan een aanzienlijk aantal fietsen of steps, maar is meestal leeg. Misschien staat ze niet goed aangeduid of is ze niet interessant voor gebruikers.

In welke mate is het gewest aansprakelijk als er een ongeval gebeurt met een voertuig dat niet ver genoeg van een zebrapad is geparkeerd? Lopen er rechtszaken waarin het gewest aansprakelijk is gesteld?

Worden de parameters voor de minimumafstand toegepast?

Geldt er voor alle parkeerplaatsen op minder dan vijf meter van een zebrapad een gemeentelijke uitzondering?

Les paramètres de distance minimale découlant de l'arrêt royal relatif aux sanctions administratives communales pour les infractions en matière d'arrêt et de stationnement et pour les infractions aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement sont-ils appliqués ?

Pouvez-vous me confirmer qu'absolument toutes les places situées en deçà des passages pour piétons font l'objet d'une dérogation communale ?

Qu'en est-il des voiries communales ? Votre administration est-elle en contact avec les différentes communes à ce propos ? Quelles sont les mesures prises pour les inciter à se mettre en conformité avec les prescriptions du Code de la route ?

Quelles communes ont fait une demande de subsides spécifiques et quels sont les montants engagés ?

¹¹²⁹ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Il y a quelque temps, les partis de la majorité ont voté une proposition d'ordonnance pour mieux encadrer le stationnement des engins de micromobilité, dont les trottinettes. Des zones de dépôt (drop-zones) ont entre autres été instaurées. Leur aménagement nécessitera une collaboration et un échange d'informations entre la Région et les communes.*

L'ordonnance vise aussi à améliorer la sécurité des piétons. D'après certaines études, ils sont souvent victimes d'un accident à hauteur d'un passage piéton, notamment à cause du non-respect de la zone de dégagement de cinq mètres prévue par le Code de la route. De nombreux accidents de ce genre ont lieu à la rue Infante Isabelle, par exemple.

Quelles voiries régionales ne respectent-elles pas le Code de la route à cet égard ? Nous attendons cette liste depuis un certain temps déjà.

Hoe is de situatie op de gemeentewegen? Overlegt u daar met de gemeenten over? Hoe stimuleert u ze om de parkeerplaatsen in overeenstemming te brengen met de Wegcode?

Welke gemeenten vroegen een subsidie aan? Om welke bedragen gaat het?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De populariteit van steps en andere vormen van micromobiliteit dwingt ons om de parkeerproblemen die ermee gepaard gaan, dringend aan te pakken.

Daarom hebben we een tijd geleden met de meerderheidspartners een voorstel van ordonnantie ingediend betreffende het parkeren van micromobiliteitsvoertuigen en het principe van gereglementeerde dropzones. Die aangelegenheid betreft zowel gewestelijke als gemeentelijke bevoegdheden, waardoor samenwerking en informatie-uitwisseling nodig zijn.

Het plan is er niet alleen gekomen om ergernis over slecht geparkeerde voertuigen weg te nemen, maar ook om de veiligheid van voetgangers te verbeteren. Die blijken immers oververtegenwoordigd te zijn onder de slachtoffers van ongevallen. De reden waarom onze fractie de kwestie van dropzones dicht bij oversteekplaatsen op de voet volgt, is omdat studies ons leren dat ongevallen vaak ter hoogte van zebrapaden gebeuren.

Soms is dat omdat de wettelijke voorschriften niet worden nageleefd, bijvoorbeeld doordat er geen vijf meter voor een zebrapad wordt vrijgelaten. Dat probleem is bijvoorbeeld veel te vaak de oorzaak van ongevallen in de Infante Isabellastraat, aan de Sint-Maria-Magdalenakerk bij Brussel Centraal. Chauffeurs overtreden daar vaak de verkeersregels. Zo komt het voor dat vrachtwagens veel te dicht bij een zebrapad op de weg blijven staan.

Hoe zit het met het overzicht van gewestwegen die niet aan de verkeersregels voldoen? We wachten daar al een tijd op. We moeten echter ook nadenken over de opsporing van problematische plekken zoals de Infante Isabellastraat, waar chauffeurs geregeld fout parkeren of stationeren voor zebrapaden.

Voor het overige sluit ik me aan bij de vragen van collega Uyttendaele.

1131 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La thématique de la micromobilité axée sur les passages piétons a déjà été abordée ici à plusieurs reprises. Nous avons demandé à Bruxelles Mobilité d'en faire un programme.

1133 *(poursuivant en néerlandais)*

Beaucoup d'accidents impliquant des piétons résultent d'une mauvaise visibilité. Nous privilégions donc l'installation de zones de stationnement pour vélos ou trottinettes dans la zone de dégagement près des passages piétons, pour les sécuriser davantage.

1135 *(poursuivant en français)*

L'inventaire des passages piétons sur voirie régionale non conformes au Code de la route a été finalisé. Le cadastre théorique établi sur la base d'un croisement des bases de données a fait apparaître plus de 1.000 emplacements de stationnement en voirie régionale situés à moins de cinq mètres d'une traversée piétonne, ce qui est illégal. Il faut donc adapter les infrastructures pour que les automobilistes respectent le Code de la route. Des visites sur le terrain sont nécessaires pour vérifier cette donnée théorique, et cette action est en cours de finalisation. Ces visites ont déjà montré qu'environ 75 % des emplacements recensés pouvaient être équipés d'arceaux à vélos ou de zones de dépôt.

Pour les voiries communales, Bruxelles Mobilité a mené le même travail d'inventaire des traversées non conformes en ce qui concerne la visibilité mutuelle. Un recensement des traversées accidentogènes est également en cours de finalisation. L'objectif est d'aider les communes dans le diagnostic, la fixation des actions à mener et la planification budgétaire des interventions.

Les traversées piétonnes peuvent alors être aménagées par le gestionnaire de voirie grâce à l'installation d'arceaux (classiques ou pour vélos-cargos) ou de zones de dépôt pour le stationnement d'engins de micromobilité. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité a élaboré un plan type transmis également aux communes, qui propose plusieurs variantes de dimensions pour des arceaux à vélos simples, des arceaux à vélos combinés avec des arceaux à vélos-cargos, ou encore des zones de dépôt.

Des subsides destinés à la sécurité routière sont mis à la disposition des communes chaque année, notamment pour l'aménagement de ces traversées piétonnes. Ces subsides visent la neutralisation des cinq mètres minimum, la réduction de la longueur de la traversée, l'équipement par de l'éclairage et, bien sûr, la modération des vitesses d'approche et de franchissement.

1137 En 2022, neuf projets subsidiés ont été répartis entre les communes de Saint-Josse, Uccle, Molenbeek et Jette. Le thème « traversée piétonne » est un thème récurrent de l'appel à subsides régional. Je ne vais pas citer tous ces projets, juste noter que l'avenue Sacré-Cœur à Jette verra six de ses carrefours modifiés.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik heb Brussel Mobiliteit gevraagd om zich over de micromobiliteit in de buurt van zebrapaden te buigen.*

(verder in het Nederlands)

Zoals mevrouw Dejonghe al aangaf, blijkt uit de cijfers dat veel ongevallen met voetgangers het gevolg zijn van hun beperkte zichtbaarheid. Daarom is het beveiligen van oversteekplaatsen het hoofddoel. We maken gebruik van de gelegenheid om meteen ook parkeerplaatsen aan te leggen voor fietsen of steps. Dat levert een win-winsituatie op.

(verder in het Frans)

Het overzicht van de oversteekplaatsen die op gewestwegen liggen en niet aan de Wegcode voldoen, is klaar. Er blijken meer dan duizend parkeerplaatsen op minder dan vijf meter van een zebrapad te liggen. Daar zijn aanpassingen nodig. Momenteel lopen er controles ter plaatse, waaruit al is gebleken dat op 75% van de betrokken plaatsen fietsnietjes of een dropzone mogelijk zijn.

Ook voor de gemeentewegen maakte Brussel Mobiliteit een inventaris op van oversteekplaatsen die niet voldoen. Daarnaast stelt het een overzicht op van zebrapaden waar veel ongevallen gebeuren. Op die manier wil het de gemeenten helpen om actie te ondernemen.

De wegbeheerder kan in de buurt van de betrokken oversteekplaatsen fietsnietjes of dropzones installeren. Brussel Mobiliteit stelde daarvoor een plan op, waarin verscheidene mogelijkheden zijn opgenomen.

De gemeenten kunnen jaarlijks subsidies krijgen voor de herinrichting van oversteekplaatsen.

In 2022 werden negen projecten gesubsidieerd in Sint-Joosten-Node, Ukkel, Molenbeek en Jette. Oversteekplaatsen zijn regelmatig het thema bij subsidiëringsoproepen. De gemeenten beslissen zelf voor welk type project ze subsidies aanvragen. Ze geven daarbij niet noodzakelijk voorrang aan veiligere zebrapaden.

Il appartient à chaque commune de décider du type de projets qu'elle souhaite faire subsidier parmi l'ensemble des thématiques. Toutes ne choisissent pas forcément de traiter les traversées piétonnes en priorité. On peut le déplorer, mais ce sont des choix liés à l'autonomie locale.

Concernant la rue qui mène de la place de la Vieille Halle aux Blés à la rue de l'Hôpital, je vous rappelle qu'aucune voirie à l'intérieur du Pentagone n'est régionale. Cet aménagement a probablement été réalisé par la Ville de Bruxelles. Je dois vous diriger vers le conseil communal de Bruxelles-Ville pour les questions à ce sujet. Je peux néanmoins vous dire qu'ils n'ont pas demandé de subsides, en l'occurrence.

L'article 24 du Code de la route, dans ses points 7 à 10, interdit aux usagers de stationner à moins de cinq mètres d'une traversée piétonne. Le Code de la route prévoit une exception du fait d'une réglementation locale, mais le plan régional de politique du stationnement contraint l'ensemble des vingt gestionnaires, régional et communaux, et stipule que le gestionnaire ne peut pas maintenir d'emplacements là où l'article 24 du Code permet des circonstances locales. Il n'y a donc aucune dérogation possible ni pour la Région ni pour les communes. De plus, le règlement régional d'urbanisme prévoit l'obligation d'équiper les traversées d'une avancée de trottoir et d'une neutralisation des cinq mètres en amont de celle-ci.

La responsabilité est fixée par la justice. Mais le gestionnaire pourrait être mis en défaut. Cette infraction n'est pas reprise dans les sanctions administratives communales ni contrôlable de manière automatique.

Nous prévoyons les subsides - les communes les demandent- et, jusqu'à présent, les demandes ont surtout concerné les traversées piétonnes.

¹¹³⁹ (poursuivant en néerlandais)

Nous n'avons pas encore reçu de demande de subsides pour l'installation d'une zone de dépôt. Certaines communes financent elles-mêmes ce dispositif.

Un inventaire des voiries régionales problématiques a été établi. Nous traitons celles-ci selon un ordre prioritaire, mais le but est de réaménager tous les carrefours régionaux. Je ne peux qu'inciter les communes à en faire autant sur leurs voiries.

De dropzone in de straat tussen het Oud Korenhuis en de Gasthuisstraat is wellicht door de stad Brussel aangelegd. Vragen daarover moet u dan ook aan de Brusselse gemeenteraad stellen. De stad Brussel vroeg voor de dropzone in elk geval geen subsidie aan.

Volgens de Wegcode is het verboden om op minder dan vijf meter van een oversteekplaats te parkeren. Daarop zijn geen uitzonderingen mogelijk. Bovendien is in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening opgenomen dat bij oversteekplaatsen het voetpad wat moet uitsteken en dat de vijf meter ervoor verkeersvrij moeten blijven.

De rechter beslist over de aansprakelijkheid bij ongevallen en de wegbeheerder kan daarbij in gebreke worden gesteld. Deze overtreding valt niet onder de gemeentelijke administratieve boetes en is niet automatisch controleerbaar.

Tot nu toe vroegen de gemeenten vooral subsidies aan in verband met oversteekplaatsen.

(verder in het Nederlands)

Zoals ik tijdens de vorige commissievergadering al zei, hebben we nog geen subsidieaanvragen voor de aanleg van dropzones ontvangen. Die zijn in elk geval beschikbaar en ik ga ervan uit dat we zulke aanvragen zullen ontvangen. In een aantal gemeenten, bijvoorbeeld in Sint-Agatha-Berchem, werden er al dropzones aangelegd, maar die werden door de gemeenten zelf gefinancierd.

Voor de gewestwegen hebben we een inventaris van de probleempunten opgemaakt en we zijn nu bezig met de systematische uitvoering. We hebben ook bepaald welke verkeersassen we als eerste willen aanpakken. Het is evenwel de bedoeling om uiteindelijk alle kruispunten op gewestwegen te herinrichten.

Ik kan de gemeenten alleen maar aanmoedigen om hetzelfde te doen op gemeentewegen. Ze beslissen echter zelf of ze dat doen en of dat een prioriteit is.

¹¹⁴¹ *(poursuivant en français)*

Les autres communes ayant sollicité le subside régional sont les communes de Jette, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Josse-ten-Noode et Uccle. Les projets subsidiés dans ce cadre sont les suivants :

- le carrefour de l'avenue du Sacré-Cœur à Jette ;
- le carrefour de la rue Bonaventure et de la rue Decrée à Jette ;
- la rue Esseghem à Jette ;
- trois carrefours entre l'avenue des Amandiers et l'avenue Carl Requette à Molenbeek ;
- l'avenue Carl Requette à Molenbeek ;
- la rue Ulens, au niveau de l'école Freinet « De Telescoop » à Molenbeek ;
- la jonction de la rue de Verviers, de la rue Hydraulique et de la rue des Deux Églises à Saint-Josse ;
- la rue Édith Cavell à Uccle ;
- l'avenue Montjoie à Uccle.

Ce ne sont pas les seuls endroits concernés par une action communale, mais ceux qui ont fait l'objet d'une demande de subside régional.

¹¹⁴³ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suis évidemment surpris par ce chiffre. Je me doutais qu'il devait y avoir beaucoup de places illégales, mais 1.500, c'est énorme !

¹¹⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour les voiries régionales, qui représentent 15 % du réseau.

¹¹⁴³ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'ai bien compris que ces 1.500 places illégales étaient comptabilisées au niveau des voiries régionales.

¹¹⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Quelque 1.049 pour être précise.

¹¹⁴³ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Cela reste énorme, je m'attendais à quelques centaines. Vous nous confirmez que ces emplacements sont illégaux, et je me demande comment nous en sommes arrivés là. Ces places existaient sans doute déjà avant que vous n'entriez en fonction, mais comment expliquer qu'une autorité régionale en arrive à violer ses propres dispositions légales, plus particulièrement celles du Code de la route ? C'est incompréhensible.

Nous savons que la responsabilité des pouvoirs publics peut être engagée si ceux-ci ne pensent pas à afficher un panneau

(verder in het Frans)

Ook Jette, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Joost-ten-Node en Ukkel hebben gewestelijke steun aangevraagd voor:

- het kruispunt aan de Heilig-Hartlaan in Jette;*
- het kruispunt van de Bonaventure- en de Decréestraat in Jette;*
- de Esseghemstraat in Jette;*
- drie kruispunten van de Amandelbomenlaan en de Carl Requettelaan in Sint-Jans-Molenbeek;*
- de Ulensstraat ter hoogte van de school De Telescoop in Sint-Jans-Molenbeek;*
- de verbinding tussen de Verviers-, de Waterkracht en de Tweekerkenstraat in Sint-Joost-ten-Node;*
- de Édith Cavellstraat in Ukkel;*
- de Montjoielaan in Ukkel.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik dacht wel dat er veel illegale plaatsen waren, maar 1.500 is wel enorm!*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Op gewestwegen en die zijn goed voor 15% van het wegennet.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik had begrepen dat die 1.500 plaatsen op gewestwegen zijn geteld.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het zijn er 1.050, of 1.049 om precies te zijn.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik verwachtte er maar enkele honderden. Ik vraag me af hoe die meer dan 1000 illegale plaatsen zijn ontstaan. Hoe kan een gewestelijke autoriteit haar eigen regels zo aan haar laars lappen?*

We weten dat overheden verantwoordelijk kunnen worden gehouden als ze verzuimen om weggebruikers attent te maken op pakweg een glad wegdek. De toestand waarover we het hebben is nog gevaarlijker.

« route glissante », par exemple. En l'occurrence, la situation dont nous parlons est bien plus dangereuse encore, des vies sont potentiellement en jeu et je suis sûr que des accidents ont lieu toutes les semaines à cause de ces traversées piétonnes non visibles.

L'autonomie communale, les subsides, c'est très bien, mais nous devons à présent prendre sérieusement les choses en main. Vous êtes responsable de la sécurité routière sur le territoire de la Région. Les appels à projets sont une bonne chose, mais il faut désormais utiliser des mesures coercitives. La Région et les communes doivent se mettre en conformité avec les règles édictées. Nous sommes dans un État de droit. Comment voulez-vous que l'on explique aux citoyens qu'il faut respecter les règles si les autorités publiques ne le font pas ?

Quelles mesures coercitives sont-elles déjà prises ? Si elles ne le sont pas encore, de quelle nature seraient-elles et quand seront-elles adoptées ? Tout le monde doit se mettre en conformité sur ce point.

Nous avons aujourd'hui une vision assez claire des zones problématiques au niveau régional. Nous devons donc régulariser les choses assez rapidement, car la responsabilité pénale des autorités publiques régionales et communales peut être engagée, même s'il ne s'agit par exemple que d'un pied écrasé. Comment régler au plus vite cette situation dès lors que nous disposons du cadastre ?

¹¹⁵³ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Je pensais que l'inventaire avait été dressé en collaboration avec les communes, mais il ne concerne que les voiries régionales.*

Il importe d'inciter les communes à agir. Si les subsides ne suffisent pas, il faudra trouver une autre solution.

¹¹⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pour les axes régionaux, nous n'avons pas attendu la fin de toutes les études pour commencer la mise en œuvre systématique. Un marché a été lancé. Cela prend du temps, mais l'adaptation de ces carrefours est en cours de réalisation.

Le chiffre de 1.500 emplacements concerne des traversées piétonnes sur les voiries régionales. Il s'agit d'un chiffre théorique obtenu sur la base d'analyses et d'inventaires. Une vérification a eu lieu sur le terrain et 75 % de ces emplacements peuvent être équipés d'arceaux pour vélos et devenir des zones de dépôt.

¹¹⁵⁷ (poursuivant en néerlandais)

Gemeentelijke autonomie en subsidies, allemaal goed en wel, maar we moeten hier ernstig mee aan de slag. U bent verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in het gewest. Projectoproepen zijn goed, maar we moeten ook dwingende maatregelen nemen. Het gewest en de gemeenten moeten de regels toepassen, want waarom zou de burger ze anders naleven?

Wat doet u om de naleving van de regels af te dwingen? We hebben nu een duidelijk zicht op waar de problemen zich voordoen op gewestwegen. Hoe kunnen we daar zo snel mogelijk wat aan doen, om te voorkomen dat het gewest of de gemeenten een strafrechtelijke veroordeling oplopen?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik ben eveneens geschrokken van de cijfers. Ik dacht dat u voor de identificatie van de gevaarlijke punten samenwerkte met de gemeenten, maar blijkbaar gaat het enkel om een inventaris van de probleempunten op de gewestwegen.

Ik sluit mij aan bij de heer Uyttendaele: het is heel belangrijk om de gemeenten aan te moedigen om hetzelfde te doen, aangezien zij het grootste deel van de wegen in het Brussels Gewest beheren. Subsidies kunnen helpen, maar zijn duidelijk geen voldoende stimulans. Er moet dus over een andere oplossing worden nagedacht.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Op gewestwegen hebben we niet gewacht tot alle onderzoeken waren afgerond om ze systematisch aan te pakken.*

De 1.500 plaatsen zijn een theoretisch aantal op gewestwegen. Drie vierde ervan komt in aanmerking om fietsnietjes te installeren of dropzones aan te leggen.

(verder in het Nederlands)

Nous disposons aussi d'un inventaire des points problématiques au niveau communal, mais notre capacité d'intervention y est limitée. Nous nous bornons à en informer les communes.

We hebben zowel een gewestelijk als een gemeentelijk overzicht van de probleempunten gemaakt, maar we kunnen niet in dezelfde mate ingrijpen op gemeentewegen. Dat is ook een capaciteitskwestie. We laten de gemeenten weten over welke oversteekplaatsen het gaat.

Hetzelfde gebeurt met de zwarte punten: er is een gewestelijk overzicht en we informeren de gemeenten over hun zwarte punten.

(verder in het Frans)

De gemeenten staan op hun autonomie. Ik kan ze niet verplichten om aanpassingen te doen.

Onze verantwoordelijkheid is de aanpak van gewestwegen, maar we streven tegelijkertijd naar een goede samenwerking met de gemeenten.

Heel wat gemeenten pakken trouwens hun ongevalgevoelige zones aan. Wat u aankaart, is belangrijk, maar het kost tijd, geld en energie.

¹¹⁵⁹ *(poursuivant en français)*

Les communes défendent leur autonomie locale. Or, il s'agit de leurs voiries, et donc d'une compétence locale. Je ne peux pas les obliger à réaliser ces aménagements. Je peux en dresser un inventaire et leur octroyer des subsides, mais l'action elle-même revient aux communes. Nous pouvons débattre des responsabilités et nous pouvons apporter des adaptations aux ordonnances, mais réaliser ces aménagements est la responsabilité des communes.

Notre responsabilité consiste à travailler sur les axes régionaux. Travaillons donc d'abord sur ces derniers, dont les aménagements ne sont pas encore optimaux. En parallèle, nous cherchons la meilleure collaboration possible avec les communes.

Par ailleurs, de nombreuses communes ont travaillé sur leurs zones à concentration d'accidents. Ces données sont utilisées. À l'instar de la Région, les autorités locales manquent de personnel et doivent parfois opérer des choix en fonction du budget et de l'effectif disponibles. Les communes sont préoccupées par la sécurité routière. Cette thématique est importante aux yeux de nombreux pouvoirs locaux, mais elle nécessite temps, budgets et énergie.

¹¹⁶¹ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Pendant la crise sanitaire, vous avez montré votre proactivité et je vous ai totalement soutenue : l'on avait ainsi pu installer très rapidement les coronapistes.

Dans le cadre de la question qui nous occupe aujourd'hui, je ne comprends pas pourquoi on veut atteindre directement la perfection. Posons des blocs sur ces emplacements illégaux - à tout le moins les plus dangereux - pour assurer la conformité à nos propres règles, en attendant de les équiper de beaux arceaux coulés dans du béton.

Vous invoquez l'autonomie communale. Certes, mais rien ne vous interdit, en tant que responsable de la sécurité routière, d'introduire des actions en justice, en référé, le cas échéant, devant le tribunal de première instance de Bruxelles, contre les communes qui ne s'exécutent pas, malgré une mise en demeure. Et ce, quelles que soient ces communes et leurs majorités.

- L'incident est clos.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Tijdens de coronacrisis hebt u erg proactief tijdelijke fietspaden laten aanleggen en daarom begrijp ik niet waarom u in dit geval direct voor de perfecte oplossing gaat. Waarom zetten we geen betonblokken op de gevaarlijkste plekken, zodat het onmogelijk wordt om de regels te overtreden?*

U verwijst naar de gemeentelijke autonomie, maar als verantwoordelijke voor de verkeersveiligheid kunt u kortgedingen aanspannen tegen gemeenten die in gebreke blijven.

- Het incident is gesloten.

1165 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1165 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,

1165 concernant le « Walk of Fame » pour un Bruxelles adapté aux enfants, mis en place lors de la semaine de la mobilité.

1167 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La Semaine bruxelloise de la Mobilité 2022 s'est déroulée du vendredi 16 au jeudi 22 septembre sur le thème « Faisons de Bruxelles une ville pour les enfants ».

Dans ce cadre, des kits « Walk of Fame pour un Bruxelles adapté aux enfants » ont été mis à la disposition des écoles. Bruxelles Mobilité a distribué des pochoirs à toutes les écoles bruxelloises. Le site indiquait : « Cela permet aux élèves qui ne viennent pas en voiture de dessiner des étoiles au sol avec leur nom et le moyen de transport qu'ils utilisent pour se rendre à l'école. » Une phrase qui, à la suite de mes tweets, s'est miraculeusement transformée, dans le courant de la journée, en : « Cela permet à tous les élèves de dessiner des étoiles au sol avec leur nom et le moyen de transport qu'ils utilisent pour se rendre à l'école. » Quelle coïncidence, ce changement de communication ! Mais, trop tard, le mal était fait.

L'objectif était que toutes les écoles bruxelloises puissent créer leur propre Walk of Fame mettant les élèves à l'honneur pour un Bruxelles avec moins de voitures, et donc plus adapté aux enfants. Vous invitiez par ailleurs à partager une photo des étoiles accompagnées du hashtag #WalkofFameBrussels sur les réseaux sociaux de l'école.

Vous avez une nouvelle fois raté la voie de l'apaisement. Cette communication a créé de la discrimination, de l'opposition et des tensions entre enfants, alors qu'ils n'ont pas le choix de leur mode de transport. Tout le monde n'habite pas à proximité de son école. Selon les témoignages que nous avons reçus, certains enfants ont même pleuré à la suite de cette inégalité créée de toutes pièces. Ce kit est inadmissible. Responsabiliser et culpabiliser les enfants à cause de leur moyen de transport : je m'attendais à mieux d'une ministre de la Mobilité qui doit rassembler et apaiser autour d'un projet consensuel.

Pour quelles raisons une campagne qui stigmatise les enfants venant en voiture a-t-elle été lancée par Bruxelles Mobilité ? A-t-elle été validée par votre cabinet ?

À combien d'écoles ce kit a-t-il été distribué ? Combien de plaintes ont-elles été reçues à ce sujet ?

Pour quelles raisons la communication sur le site internet de Bruxelles Mobilité a été changée le 19 septembre en fin d'après-midi ? Est-ce à la demande de votre cabinet ?

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de tijdens de Week van de Mobiliteit ingerichte "Walk of Fame" voor een kindvriendelijk Brussel.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- De Week van de Mobiliteit liep van vrijdag 16 tot donderdag 22 september. Het thema was "Maak van Brussel een stad voor kinderen".

Alle scholen kregen "Walk of Fame voor een kindvriendelijk Brussel"-kits, waarmee "leerlingen die niet met de auto naar school komen" sterren konden tekenen op de grond met daarin hun naam en het vervoersmiddel waarmee ze naar school komen. Snel nadat ik daarover tweette, veranderde de tekst miraculeus naar "alle leerlingen", maar het kwaad was al geschied.

De bedoeling van de Walks of Fame was om kinderen warm te maken voor een kindvriendelijker Brussel met minder auto's, maar nogmaals sloeg u de bal mis. In plaats van mensen gerust te stellen, leidde uw communicatiekit tot discriminatie en spanningen tussen kinderen, terwijl die niet zelf kiezen hoe ze naar school komen. Er zouden zelfs kinderen gehuild hebben. De kit creëert ongelijkheden en kan niet door de beugel.

Waarom heeft Brussel Mobiliteit zo'n stigmatiserende actie gehouden? Heeft uw kabinet ze goedgekeurd?

Hoeveel scholen hebben een kit ontvangen? Hoeveel klachten werden er ingediend?

Waarom werd de tekst op de site van Brussel Mobiliteit plots aangepast? Gebeurde het op vraag van uw kabinet?

Hoeveel heeft de communicatiecampagne gekost?

Quel a été le coût de cette campagne de communication ?

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - L'activation de l'action « Walk of Fame » cadre dans la campagne globale de la Semaine de la mobilité et du dimanche sans voiture – avec pour thème la ville pour les enfants - et vise à engager la discussion avec les écoles, les élèves et les parents sur la mobilité active.

L'activation animée par notre prestataire a été proposée dans cinq écoles, tandis que toutes les écoles de la Région ont reçu un kit de communication leur permettant de mettre en place l'action de manière autonome. Au total, 447 kits ont été envoyés aux écoles.

Dans son briefing à l'agence prestataire, Bruxelles Mobilité a été très claire : l'activité devait faire la promotion des moyens de transport collectifs ou actifs et devait être proposée à tous les enfants. Par conséquent, au cours de cette activation, il a été demandé à chaque enfant de dessiner dans une étoile son mode de transport collectif ou actif du jour, ou n'importe quel autre mode de déplacement également utilisé au quotidien ou occasionnellement. Certains enfants écrivaient, par exemple, « je marche pour aller à la piscine », « je fais du vélo le week-end avec papa », etc.

Contrairement à ce que vous affirmez, il ne s'agissait pas d'une activité stigmatisante : tous les enfants étaient inclus. En outre, cette action a permis de promouvoir les moyens de mobilité collectifs ou actifs, certains existant déjà dans les communes.

La phrase figurant sur le site de Bruxelles Mobilité que vous mentionnez a été adaptée dès que l'agence a pris conscience qu'elle était susceptible d'être mal interprétée, afin d'éviter toute stigmatisation potentielle. Nous avons reçu une plainte le lundi 3 octobre via notre ligne verte.

Sur le terrain, nous avons reçu beaucoup d'échos positifs d'écoles, d'enseignants, de parents d'élèves et d'élèves qui étaient ravis d'avoir pu échanger ensemble sur les modes de déplacement. J'ai moi-même assisté à deux activations, une à Ixelles (où était également présente la ministre de l'Enseignement Caroline Désir) et une à Ganshoren (en présence du ministre Gatz et de l'échevine locale Magali Cornelissen). Lors des deux événements, nous avons observé que tous les enfants bénéficiaient d'un traitement identique.

Le coût total de l'action s'élève à 22.659,80 euros, hors TVA.

¹¹⁷¹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).** - La phrase n'était ni ambiguë ni sujette à interprétation. Les parents et les enfants n'ont pas toujours la possibilité de choisir leur moyen de transport. Pensons notamment aux écoles spécialisées et à certains types d'enseignement pour lesquels les parents doivent traverser la ville ou la Région. Ils viennent aussi parfois de provinces avoisinantes.

J'espère que les futures actions de communication seront rassembleuses, positives et ne diviseront pas la population.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het doel van de actie was om met scholen, leerlingen en ouders in gesprek te treden over actieve mobiliteit. In vijf scholen werd de actie begeleid door externe animatoren, maar alle scholen hebben een communicatiekit ontvangen waarmee ze zelf aan de slag konden. Er zijn 447 kits opgestuurd.*

De animatoren hadden duidelijke instructies: tijdens de activiteit werden actieve en collectieve vervoersmiddelen gepromoot en alle kinderen mochten meedoen. Elk kind mocht in zijn ster een tekening maken van het actieve of collectieve vervoersmiddel dat het die dag had gebruikt, of anders van om het even welk vervoersmiddel waarvan het kind ooit gebruikmaakt. Sommige kinderen schreven dus "ik ga te voet naar het zwembad" of "in het weekend ga ik fietsen met papa".

Alle leerlingen mochten meedoen. Er was dus geen sprake van stigmatisering.

De formulering op de website werd aangepast zodra het agentschap beseftte dat de zin verkeerd geïnterpreteerd kon worden. Op 3 oktober hadden we een klacht daarover ontvangen.

Meerdere scholen, leerkrachten, ouders en leerlingen waren blij dat ze dankzij de campagne ideeën konden uitwisselen over vervoersmiddelen. Ik heb zelf activiteiten in Elsene en Ganshoren bijgewoond. In beide gevallen werden alle kinderen gelijk behandeld.

De actie kostte 22.659,80 euro exclusief btw.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De zin was helemaal niet voor interpretatie vatbaar. Niet iedereen kan zijn vervoermiddel vrij kiezen. Scholen met gespecialiseerd onderwijs liggen soms aan de andere kant van het gewest. Ik hoop dat de volgende communicatiecampagnes zullen verbinden in plaats van te verdelen.*

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

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

1179 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1179 **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,**

1179 **concernant le nouveau contrat de gestion de parking.brussels.**

1181 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - En réalité, cette demande d'explications était au départ une interpellation, car je pensais que la politique de stationnement à Bruxelles était un sujet tellement important que tous les groupes politiques auraient souhaité y réagir. Cependant, je constate aujourd'hui que je suis seule à prendre la parole, même si la thématique intéresse évidemment tout le monde.

L'agence régionale du stationnement parking.brussels bénéficie désormais d'un nouveau contrat de gestion. Il devenait en effet urgent de la doter d'une nouvelle feuille de route, de nouvelles ambitions et, surtout, d'une gestion plus adaptée au service qu'elle doit assurer auprès des Bruxellois. Chacun a encore en mémoire les nombreux dysfonctionnements déplorés par les citoyens, à qui l'on demandait pourtant sans cesse plus d'efforts. En novembre 2021, la Cour des comptes rendait, pour la troisième fois, un avis négatif sur les comptes de parking.brussels. Il était donc grand temps de redéfinir les missions, les budgets et l'organisation de l'agence.

D'ici 2026, parking.brussels devra dès lors, entre autres, mettre à disposition 20.000 emplacements de stationnement hors voirie - en particulier, via la mutualisation -, porter le taux de remplissage des park and ride (P+R) existants à 50 %, doubler le nombre actuel d'emplacements dans les P+R, déployer 10.000 emplacements de stationnement sécurisés pour vélos et 10.000 arceaux aux zones de retrait, à proximité des carrefours. Enfin, parking.brussels devra améliorer son service à la clientèle, notamment grâce à de nouveaux indicateurs.

J'ai déjà demandé à de nombreuses reprises que des priorités claires soient fixées concernant la problématique du stationnement sécurisé des vélos, la mutualisation des places hors voirie, ainsi que les parkings de transit. Jusqu'à présent, l'agence ne disposait pas des moyens nécessaires pour pouvoir effectuer correctement ses missions. Je pense, par exemple, au cadastre du stationnement, au service d'enlèvement des véhicules ou encore à la gestion de l'ensemble des P+R.

Par conséquent, je me réjouis des nouvelles ambitions affichées. Toutefois, on n'achète pas un chat dans un sac. La mise en œuvre de ces ambitions mérite une série d'éclaircissements, qu'il s'agisse de leur calendrier de réalisation, de la méthodologie

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

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de nieuwe beheersovereenkomst van parking.brussels.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - *Er is een nieuwe beheersovereenkomst gesloten met parking.brussels. Het was dan ook hoog tijd om de opdrachten, budgetten en organisatie van het agentschap te herzien.*

Tegen 2026 zal parking.brussels in 20.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg moeten voorzien, de capaciteit van de overstapparkings verdubbelen, 10.000 beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen creëren en zijn dienstverlening verbeteren.

Tot nog toe beschikte het agentschap evenwel niet over de nodige middelen om zijn taken correct te kunnen uitvoeren.

Ik ben dan ook blij met de nieuwe plannen. De uitvoering ervan vergt niettemin een aantal verduidelijkingen met betrekking tot de planning, de methode en het budget.

retenue pour cette réalisation, ou encore de leur budgétisation. L'année 2026, c'est demain. Il convient donc de définir une feuille de route solide et de se donner les moyens de ses ambitions.

¹¹⁸³ Du fait de sa croissance rapide, l'agence a connu de nombreux problèmes et exprimé son désir d'attendre avant de laisser de nouvelles communes y souscrire. Comment allez-vous faire face aux nouvelles délégations attendues, notamment en ce qui concerne le personnel, le processus et la méthode de travail ?

L'on observe une hausse importante des investissements, en 2023, notamment pour la création de 20.000 emplacements hors voirie, la mise à disposition de 2.500 emplacements de P +R et le déploiement de 10.000 emplacements sécurisés pour vélo. Pourquoi ne pas avoir corrélé ces investissements avec les objectifs chiffrés par année, qui doublent quasi chaque année d'ici 2026 ?

En quoi consiste précisément la réforme des statuts du personnel de parking.brussels, passée en Conseil des ministres le 15 septembre ?

À la fin de cette année, un cadre réglementaire fixera la mise en place d'un service de pose de sabots et d'enlèvements de véhicule. Comment ce service sera-t-il organisé ? Quelles sont les dernières étapes à réaliser d'ici à la fin de l'année ?

Parking.brussels s'engage à accompagner l'ensemble des demandes des communes et de la Région à l'occasion de projets d'aménagement de l'espace public impliquant la suppression d'au moins vingt places de stationnement en voirie, occupées à au moins 85 %. Comment calculez-vous les 20 places à cheval sur plusieurs rues ? Sur quelles données vous basez-vous ?

Cet accompagnement porte sur une étude de compensation et sa mise en œuvre. Pourriez-vous préciser ce qu'il en est de cette fameuse clef entre le nombre de places supprimées, le périmètre dans lequel vous retrouvez de nouvelles places et les délais ? Qu'en est-il, dès lors, de cette clef de compensation aujourd'hui ?

Concernant la compensation hors voirie, il est proposé d'occuper des espaces hors voirie vacants ou inutilisés et d'organiser la transformation d'espaces appartenant à d'autres entités. Comment allez-vous procéder ? Combien de places ont-elles été compensées en 2022 ?

Quelles sont les décisions prises pour améliorer la gestion de l'agence, au niveau des moyens budgétaires et humains ?

Enfin, quelles mesures l'agence a-t-elle prises pour se montrer exemplaire d'un point de vue environnemental et faire face à la crise énergétique ?

¹¹⁸⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Votre question traite d'un sujet important, car le contrat de gestion avec parking.brussels nous engage pour plusieurs années. S'agissant de l'obligation pour parking.brussels de faire face aux

Door zijn snelle groei heeft het agentschap tal van problemen gekend en de wens geuit om voorlopig geen nieuwe gemeenten te laten aansluiten. Hoe zult u het aanpakken als nieuwe gemeenten hun parkeerbeleid willen uitbesteden?

In 2023 stijgen de investeringen fors. Waarom zijn die niet gekoppeld aan becijferde jaarlijkse doelstellingen?

Wat houdt de hervorming van de statuten van het personeel van parking.brussels precies in? De regering keurde die goed op 15 september.

Eind dit jaar komt er regelgeving voor de invoering van een dienst die wielklemmen zal plaatsen op voertuigen en ze zal wegslepen. Hoe wordt die dienst georganiseerd?

Parking.brussels zal de gemeenten en het gewest begeleiden bij projecten voor de ontwikkeling van de openbare ruimte, waarbij minstens twintig parkeerplaatsen op de openbare weg worden verwijderd. Hoe bent u aan dat cijfer gekomen?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het compenseren van geschrapte parkeerplaatsen?

Hoe gaat u te werk om die plaatsen te compenseren buiten de openbare weg? Hoeveel plaatsen werden in 2022 gecompenseerd?

Welke beslissingen hebt u genomen om de financiën en het personeel van het agentschap beter te beheren?

Welke klimaatvriendelijke maatregelen heeft het agentschap getroffen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De nieuwe beheersovereenkomst is bijzonder ambitieus. Parking.brussels moet zijn werking daarop afstemmen.*

conséquences de sa croissance rapide, l'agence y travaille sur plusieurs fronts. Le contrat de gestion étant particulièrement et nécessairement ambitieux, cela demande des adaptations en matière de fonctionnement.

L'agence anticipe en premier lieu cette croissance rapide en prévoyant les recrutements de personnel nécessaires. Parking.brussels compte actuellement 333 employés et son plan de personnel 2022 prévoit un effectif total de 390 personnes. Le plan de personnel 2023 est en cours d'élaboration et veillera à répondre à la croissance envisagée du nombre de communes ainsi qu'aux ambitions du nouveau contrat de gestion. Notons que l'agence est confrontée à l'enjeu du recrutement de personnel spécifique, tel le personnel bilingue, mais également des profils spécialisés qui restent plus difficiles à trouver. C'est pourquoi parking.brussels collabore, via des marchés publics, avec des cabinets de recrutement pour la recherche de certains profils. L'agence travaille aussi en partenariat avec le VDAB ou Actiris ainsi que, lorsque c'est possible, avec des écoles et des universités. En outre, elle développe le recrutement via LinkedIn.

Par ailleurs, l'agence planche sur l'amélioration de ses méthodes de travail en vue de pérenniser sa croissance rapide. Le processus de recouvrement fait, par exemple, l'objet d'une attention particulière, afin, notamment, d'intégrer le mécanisme de la contrainte légale prévu par la nouvelle ordonnance « Stationnement ». L'agence améliore également le processus de délégation des communes candidates pour garantir la maîtrise des enjeux opérationnels liés au transfert des activités de gestion et de contrôle du stationnement de nouvelles communes.

Ensuite, dans le but de bénéficier d'une flexibilité organisationnelle suffisante pour garantir une offre de services de qualité, l'agence vise à adapter son organigramme en fonction de l'évolution de ses missions et de leur ampleur. Les nouveaux statuts du personnel, approuvés récemment par le gouvernement, s'inscrivent aussi dans cette dynamique.

Concernant la hausse des investissements en 2023 liée à la création d'emplacements hors voirie, d'emplacements park and ride (P+R), d'emplacements sécurisés pour vélos et d'arceaux pour vélos, il faut souligner que l'ensemble des objectifs du contrat de gestion sont chiffrés et budgétés. Ils seront traduits dans le budget 2023 de l'agence.

¹¹⁸⁷ La réforme du statut administratif et pécuniaire du personnel de parking.brussels, comme dit précédemment, vise notamment une flexibilité organisationnelle suffisante pour garantir une offre de services de qualité. Ses principaux axes sont :

- l'alignement sur le statut régional 3.0 pour une série de dispositions ;

- la possibilité pour l'agence de disposer d'un management intermédiaire ;

Het agentschap anticipeert in de eerste plaats op die snelle groei door personeel in dienst te nemen. Volgens het personeelsplan voor 2022 moet het personeelsbestand dit jaar uitbreiden van 333 tot 390 werknemers. Bij het opstellen van het personeelsplan voor 2023 wordt er rekening gehouden met het verwachte aantal nieuwe gemeenten dat bij het agentschap zal aansluiten en met de opdrachten als gevolg van de nieuwe beheersovereenkomst. Sommige profielen zijn evenwel moeilijk te vinden en daarvoor schakelt parking.brussels rekruteringsbureaus in. Het werkt ook samen met de VDAB, Actiris, onderwijsinstellingen en het zet in op aanwerving via LinkedIn.

Ten tweede verbetert parking.brussels zijn werkmethodes om de snelle groei te kunnen volgen. Daarbij gaat onder meer bijzondere aandacht uit naar de inningsprocedures en het delegatieproces van kandidaat-gemeenten.

Voorts past parking.brussels zijn organogram en personeelsstatuut aan, zodat het beschikt over voldoende organisatorische flexibiliteit om zijn nieuwe opdrachten naar behoren te kunnen vervullen.

De talrijke investeringen in 2023 gaan wel degelijk gepaard met becijferde doelstellingen en budgetten. Die zullen overgenomen worden in de begroting van het agentschap voor 2023.

Met de hervorming van het personeelsstatuut werd een reeks bepalingen afgestemd op derde versie van het gewestelijke statuut. Er werd ook voorzien in een middenmanagement, een telewerkvergoeding, een specifieke vergoeding voor stewards enzovoort.

Bovendien bepaalt de beheersovereenkomst dat parking.brussels op verzoek van de gemeenten of het gewest een studie over de compensatie van geschrapte parkeerplaatsen uitvoert voor projecten inzake de inrichting van de openbare ruimte waarbij ten minste twintig parkeerplaatsen op de openbare weg worden geschrapt, voor zover die voor ten minste 85% bezet zijn. De

- la définition des fonctions de steward, steward chef d'équipe et steward chef d'antenne dans le statut, et l'introduction du grade S pour le personnel en rue ;

- l'établissement d'une indemnité de télétravail de 20 euros (ou 30 euros, conformément à l'accord sectoriel du 28 avril 2022) ;

- l'établissement d'une indemnité pour absence de commodités pour le personnel itinérant (stewards) ;

- la révision du régime de calcul de l'ancienneté administrative, qui tient désormais compte de l'ancienneté acquise en tant que membre du personnel contractuel dans l'ancienneté d'échelle ;

- la mise à jour des congés de circonstance.

Par ailleurs, le contrat de gestion prévoit que parking.brussels réalisera, sur demande de la part des communes et/ou de la Région, une étude de compensation lors de projets d'aménagement de l'espace public impliquant la suppression d'au moins vingt places de stationnement en voirie occupées à 85 % au moins. Le taux d'occupation est calculé en période nocturne. Le contrat prévoit en outre que la pertinence de ce critère fera l'objet d'une évaluation après deux ans de mise en œuvre.

Toute étude de ce type fait l'objet, pour le secteur concerné, d'une mise à jour des données d'offre et d'occupation préalablement à son lancement. La situation diagnostiquée colle donc au plus près à la réalité du terrain. Par ailleurs, le périmètre de ce type d'étude correspond en général à un secteur d'un rayon de 300 mètres autour de l'axe affecté. Ce rayon peut être considéré comme la distance maximale moyenne qu'un usager est prêt à parcourir à pied entre le lieu de stationnement et sa destination finale.

J'en viens au calendrier avancé pour le recensement des espaces de compensation. Chaque étude qui conclut à la nécessité de compenser fait l'objet d'un projet évalué au cas par cas. Dans un premier temps, elle répertorie les sites potentiels pour ensuite donner lieu à une prospection auprès des propriétaires. Il n'est pas possible de programmer les contrats bilatéraux et les études au cas par cas.

Parallèlement à ces projets qui répondent à des besoins particuliers et en conséquence des nouveaux objectifs fixés par le contrat de gestion, une étude est en cours d'attribution, qui précisera la méthode, les moyens, le positionnement de parking.brussels sur le marché et le service à développer en matière de mutualisation des emplacements de parking privés (parksharing).

Concernant l'amélioration de l'expérience client et les moyens supplémentaires qui lui sont consacrés, le service clientèle de l'agence a déjà été profondément réorganisé. Un regroupement des services a eu lieu, par lequel le service clientèle est reconnu comme étant plus qu'un service administratif. Il est désormais considéré comme faisant partie intégrante de la

bezettingsgraad wordt 's nachts berekend. Dat criterium wordt na twee jaar geëvalueerd.

Doorgaans wordt er voor zo'n compensatiestudie rekening gehouden met de zone binnen een straal van 300 meter rond de weg waar de parkeerplaatsen geschrapt worden.

Ik kan niet zeggen wanneer er hoeveel plaatsen gecompenseerd zullen worden, want er wordt per geval beoordeeld of er compensatie nodig is. Als dat noodzakelijk blijkt, wordt er eerst een overzicht van potentiële locaties opgemaakt en vervolgens wordt er een bilaterale overeenkomst voorgesteld aan de eigenaars. Ik kan niet op voorhand zeggen of die daarop ingaan.

Daarnaast zal er een studie uitgevoerd worden betreffende de methode en de middelen van parking.brussels, evenals over zijn marktpositie en de te ontwikkelen dienst voor gedeelde parkeerplaatsen (parksharing).

De klanten van parking.brussels zijn privépersonen, bedrijven en gemeenten die hun parkeerbeheer uitbesteden. Om de klantgerichtheid te verbeteren, werd de klantendienst grondig gereorganiseerd. De opdrachten van de klantendienst worden

1189

stratégie de communication de parking.brussels. Il est à noter que l'agence considère plusieurs types de clients : les particuliers et entreprises, mais également les communes qui lui délèguent la gestion du stationnement sur leur territoire.

L'effectif a été considérablement renforcé par le recrutement de 54 collaborateurs (opérateurs call center et/ou back office) pour l'accueil du public et des entreprises, et une cellule gestion de projets a été mise en place. Elle est au service des communes et du département gestion client et communication afin de développer notamment le customer relationship management de l'agence, son site web ou les projets des communes (extension de zone, extension d'horaire, modification de règlement, avec pour implication la modification de délivrance des cartes de dérogation, etc.). Ainsi, pour le mois de septembre 2022, 97 % des 15.000 appels téléphoniques reçus par le central de parking.brussels ont pu être traités. Quant au délai de traitement des courriels, il est inférieur à trois jours ouvrables.

Le service gestion client et communication de l'agence a donc été récemment renforcé par l'arrivée d'une collaboratrice pour la mise en place de la communication interne, d'un webmaster pour renforcer la communication externe et le développement du site web, d'un social media manager, d'un gestionnaire de projets, d'un office manager call center et d'un office manager central pour le service clientèle.

Il est, par ailleurs, prévu de recruter un collaborateur pour le volet marketing, un responsable de la qualité, un chargé d'affaires publiques, un coordinateur opérationnel pour le service clientèle et un autre pour le service communication.

Concernant les mesures environnementales prises pour faire face à la crise énergétique, l'agence, qui n'est pas propriétaire des locaux qu'elle occupe, est tributaire des décisions de ses différents bailleurs.

En ce qui concerne son siège central, dont l'indice de performance énergétique est B, le bailleur a décidé de s'aligner sur les recommandations gouvernementales et de régler les thermostats sur 19 degrés maximum. Les vannes des 1.700 radiateurs de l'immeuble sont en cours de réglage. Ses différentes antennes seront adaptées dans le même sens.

L'agence se concentre de son côté sur la prévention. En matière de consommation d'électricité et de gaz, de l'éclairage LED est utilisé, des affiches sensibilisent le personnel et parking.brussels adhère depuis 2019 à une centrale de marché concernant l'approvisionnement en énergie 100 % verte telle que définie dans la directive 2009/28/CE. Les ordinateurs, imprimantes et copieurs satisfont à la directive européenne RoHS relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques et sont dotés du label Energy Star.

Les chaudières sont contrôlées périodiquement et le chauffage est automatiquement coupé en été. Par ailleurs, des panneaux solaires ont été installés sur le toit du park and ride Ceria. En

voortaan ruimer opgevat: het is niet langer een puur administratieve dienst.

Er werden maar liefst 54 bijkomende klantendienstmedewerkers in dienst genomen en er werd een cel voor projectbeheer opgericht. Die staat onder meer in voor de ontwikkeling van het klantenrelatiebeheer, de website en gemeenteprojecten.

Dat werpt vruchten af, want in september 2022 kon 97% van de telefoonoproepen behandeld worden. E-mails worden ook binnen de drie werkdagen beantwoord.

Het personeelsbestand werd verder uitgebreid met een verantwoordelijke voor de interne communicatie, een webmaster, een social media manager, een projectbeheerder en twee office managers. Op het programma staat verder nog de aanwerving van een marketingmedewerker, een kwaliteitsverantwoordelijke enzovoort.

Aangezien parking.brussels zijn kantoren huurt, kan het zelf geen beslissingen nemen over energieaanpassingen aan de gebouwen. Het gebouw waarin het hoofdkantoor gevestigd is, heeft een energiestatusscore B. De eigenaar heeft beslist om de aanbevelingen van de regering te volgen en de thermostaat afgesteld op maximum 19 graden. Hetzelfde geldt voor de bijkantoren.

Voorts maakt parking.brussels gebruik van ledverlichting en 100% groene energie. Het maakt zijn personeel bewust via affiches en koopt energiezuinige apparaten die geen gevaarlijke stoffen bevatten. De verwarmingsketels worden regelmatig gecontroleerd en de verwarming wordt automatisch uitgeschakeld tijdens de zomer. Er werden ook zonnepanelen geïnstalleerd op het dak van de Coovi-parking. Ten slotte zijn alle scanauto's en scooters elektrisch aangedreven.

matière de consommation d'eau, les points d'eau proposent de l'eau de distribution, des affiches sensibilisent le personnel et les chasses d'eau sont de modèle économique.

Enfin, rappelons que les véhicules scanners et les scooters de parking.brussels sont tous électriques.

¹¹⁹¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'aurais préféré avoir une présentation du contrat de gestion dans le cadre de notre commission, qui aurait permis aux députés d'y voir plus clair.

Disposer d'une équipe qualifiée pour mener une politique de stationnement digne de ce nom est effectivement essentiel. Je vous enverrai quelques questions écrites complémentaires sur l'organigramme, afin de visualiser où se trouvent les augmentations du cadre, d'autant que les communes de Saint-Gilles et de Watermael-Boitsfort pourraient intégrer l'agence. Même si ce sont des communes de taille moyenne, il est important de pouvoir anticiper.

Je m'inquiète, dans ce contrat de gestion, de l'absence de précisions sur des thématiques essentielles et de l'absence d'étude permettant d'avoir une vision claire de la pression sur le stationnement dans les différents quartiers et des besoins des habitants. Dans ce contexte, il me paraît impossible de piloter véritablement la politique de stationnement.

Nous vous demandons combien de places ont été supprimées par an depuis 2014. Certes, aujourd'hui, un observatoire du stationnement a été créé au sein de l'agence, qui renseigne le nombre de places existantes. Toutefois, il ne renseigne pas le nombre de places qui disparaissent, chaque année, par quartier.

Cela n'a pas de sens de faire une étude précise indiquant, par exemple, combien de places de stationnement ont été supprimées dans une rue, alors que l'on n'a aucune idée du nombre de places qui ont été supprimées les années précédentes. Comment savoir où l'on va dans ces conditions ?

Pour tout projet de valorisation de parking, vous dites que parking.brussels réalisera éventuellement une étude de faisabilité, tant sur le plan technique que sur le plan économique, avec la commune, pour évaluer les besoins du quartier. Ce n'est donc pas systématique ! C'est du travail au petit bonheur la chance, sans véritable vision et sans réelle volonté de compenser autrement que par la mutualisation quand c'est possible.

C'est pourquoi je vous poserai des questions très précises sur chacun des chapitres du contrat de gestion.

¹¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous pouvons répondre positivement à la demande de la commission de venir présenter le contrat de gestion.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Om een degelijk parkeerbeleid te kunnen voeren is het van primordiaal belang om over voldoende en gekwalificeerd personeel te beschikken, zeker nu er meer gemeenten een beroep zullen doen op parking.brussels.*

In de beheersovereenkomst wordt echter niet verwezen naar een studie die de parkeerdruk in de verschillende wijken en de behoeften van de bewoners duidelijk in kaart brengt. Zo lijkt het mij onmogelijk om het parkeerbeleid werkelijk aan te sturen.

Zo is het nog steeds onmogelijk om te achterhalen hoeveel parkeerplaatsen er jaarlijks verdwijnen per wijk. Er wordt weliswaar een studie uitgevoerd als er ergens twintig parkeerplaatsen verdwijnen, maar er bestaat geen algemeen overzicht. Zo kunnen we de ontwikkelingen niet volgen.

Voor projecten om parkeerruimte te benutten, zal parking.brussels eventueel een haalbaarheidsstudie uitvoeren. Dat gebeurt dus niet systematisch. Het lijkt me allemaal nogal vrijblijvend.

Ik zal u bijkomende vragen stellen die zeer specifiek ingaan op elk onderdeel van de beheersovereenkomst.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Wij zijn bereid om de beheersovereenkomst aan de commissie voor te stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

1197 **QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI**

1197 **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,**

1197 **concernant la piste cyclable du boulevard du Souverain.**

1199 **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Le tronçon du boulevard du Souverain situé entre la chaussée de Wavre et le rond-point du Souverain accueille régulièrement des événements assez conviviaux tels que des foires et des braderies. Une déviation inconfortable pour les cyclistes est alors mise en place.

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) propose dès lors de réserver l'une des bandes de circulation à la déviation pour les cyclistes plutôt que d'envoyer ces derniers vers d'autres rues et de les mettre en danger. La piste cyclable du boulevard du Souverain est importante puisqu'elle compte environ 1.500 passages par jour.

Étant donné que cette situation se produit régulièrement, avez-vous déjà échangé avec des associations cyclistes qui ont dénoncé la situation et demandé que d'autres solutions soient étudiées ?

Avez-vous examiné cette proposition consistant à consacrer l'une des voies de circulation aux cyclistes au lieu de leur faire suivre un itinéraire assez inconfortable ?

Avez-vous eu des échanges avec la commune et la zone de police ?

1201 La proposition du Gracq est d'autant plus pertinente que dans les faits, de nombreux cyclistes sont découragés par le caractère inconfortable de cette déviation, qui leur impose de traverser la chaussée de Wavre à un endroit plus dangereux, de passer par des petites rues, etc. Ils préfèrent dès lors s'engager sur le boulevard du Souverain, ce qui n'est pas idéal pour leur sécurité puisqu'il s'agit d'une voirie à 50 km/h.

1203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le boulevard du Souverain est un axe cycliste majeur situé sur le réseau vélo plus de Good Move. La piste cyclable bidirectionnelle se trouve au milieu de la berme végétalisée, dont une partie a été récemment rénovée et élargie avec l'aide du fonds Bikes in Brussels, géré par la Fondation Roi Baudouin.

Il est également important d'inciter les cyclistes à privilégier cet axe pour soulager la Promenade verte - où de nombreux promeneurs sont incommodés par le nombre de cyclistes - conformément au principe STOP qui encourage la marche comme mode de déplacement prioritaire.

Bruxelles Mobilité a été informée de la problématique des déviations lors d'événements comme la foire, par le biais des

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

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

betreffende het fietspad op de Vorstlaan.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *Op de Vorstlaan, tussen de Waverssesteenweg en het Vorstrondpunt, worden regelmatig volksfeesten en marktjes georganiseerd. Fietsers moeten dan een vervelende omleiding volgen.*

De Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) pleit er daarom voor dat er een rijstrook wordt voorbehouden voor fietsers. Op het fietspad op de Vorstlaan komen dagelijks zo'n 1.500 fietsers voorbij.

Hebt u overlegd met fietsverenigingen? Overweegt u het voorstel van de Gracq door te voeren? Staat u in contact met de gemeente en de politiezone?

Veel fietsers zien de ongerieflijke en gevaarlijke omleiding niet zitten en rijden dan maar via de Vorstlaan. Dat is echter geen veilig alternatief, want auto's mogen er 50 km/u.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De Vorstlaan maakt deel uit van het fietsnetwerk plus van Good Move. Het tweerichtingsfietspad loopt door de groene middenberm die onlangs is vernieuwd en uitgebreid met geld uit Bikes in Brussels, een fonds van de Koning Boudewijnstichting.*

We moeten fietsers aanmoedigen om dit fietspad te gebruiken. Zo ontlasten we namelijk de Groene Wandeling, waar voetgangers klagen over te veel fietsers. Die benadering past in het STOP-principe: te voet gaan moet de eerste keuze worden.

Brussel Mobiliteit is op de hoogte van de problematische omleiding. De middenberm eindigt abrupt. De omleiding wordt

nombreuses plaintes de cyclistes qui lui sont parvenues via des associations, des courriers qui lui ont été directement adressés ou les réseaux sociaux, ainsi que par une plainte du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens.

En effet, l'infrastructure cycliste au niveau de la berme centrale s'interrompt de manière abrupte. La déviation n'est pas signalée clairement et constitue par ailleurs un détour considérable et peu confortable. Les cyclistes sont obligés d'effectuer des manœuvres dangereuses au milieu d'un trafic automobile rapide et dense, car il s'agit d'un réseau auto plus.

C'est pour cette raison que l'administration a étudié la possibilité de mettre en place une continuité cycliste, avec une piste cyclable bidirectionnelle sur une bande de circulation entre la chaussée de Wavre et le rond-point du Souverain, sur environ 200 mètres.

Les comptages effectués dans le cadre de cette étude ont mis en évidence un flux de 920 à 960 voitures en heure de pointe vespérale, qui peut être absorbé par une seule bande. Le marquage en amont du carrefour avec la chaussée de Wavre devrait être organisé avec une seule bande de circulation « tout droit » pour éviter les conflits. Par ailleurs, des adaptations des feux aux carrefours permettraient d'améliorer encore la fluidité de cette installation temporaire.

¹²⁰⁵ Ce projet a été soumis à la commune sous la forme d'un test unique, afin de réaliser des comptages pour analyser la faisabilité de cette installation lors d'événements. Malheureusement, nous n'avons pu obtenir un consensus. Même s'il s'agit d'un axe régional, c'est à la commune qu'il revient, en effet, de réaliser les tests ou d'interrompre des travaux. Il s'agit néanmoins d'une réponse qui mériterait d'être testée et nous espérons que cela pourra être le cas. Les foires sont un événement récurrent.

Au-delà des activités prenant place sur la berme centrale, la piste cyclable mériterait aussi des améliorations plus pérennes, comme un élargissement. Mais avant même que le projet soit dessiné, les propositions de lancement d'une étude ont été remises en question par la commune, car il était question de supprimer du stationnement. Parking.brussels avait pourtant rédigé une première ébauche d'étude, base pour les discussions futures, mais encore ouverte au débat, qui était encourageante en matière de solutions à long terme.

¹²⁰⁷ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Bruxelles Mobilité et la Région bruxelloise approuvent le lancement d'un test permettant d'évaluer cette piste alternative, mais doivent encore convaincre la commune d'Auderghem. Il importe effectivement de travailler en collaboration avec les communes et les zones de police dans ce cadre. Ces dernières doivent gérer la mise en place des déviations et des signalisations lors des événements concernés.

Je vous encourage à poursuivre le dialogue avec ces instances, car il ne fait pas de doute que vous continuerez à recevoir des plaintes de cyclistes, qui subissent une situation très inconfortable et sont, de surcroît, régulièrement pénalisés.

niet duidelijk aangeduid, is te lang, niet aangenaam en bovendien gevaarlijk vanwege het drukke verkeer.

Daarom hebben we bekeken of het tweerichtingsfietspad van het Vorstrondpunt naar de Waversesteenweg kan worden doorgetrokken op een rijstrook. In de avondspits rijden er op dat stuk van ongeveer 200 meter 920 à 960 voertuigen per uur. Voor dat verkeer volstaat een enkele rijstrook. De bewegwijzering voor het kruispunt met de Waversesteenweg moet dan wel worden aangepast. Ook een aangepaste regeling van de verkeerslichten kan het verkeer vlotter doen verlopen.

We hebben dit voorstel overgemaakt aan de gemeente om te analyseren of het haalbaar is tijdens evenementen. Helaas is er geen consensus bereikt. Hopelijk wordt ons voorstel ooit uitgeprobeerd, want op de Vorstlaan wordt vaak iets georganiseerd.

Het fietspad verdient overigens duurzame verbeteringen zoals een verbreding. Omdat er daarvoor parkeerplaatsen op de schop moeten, spartelt de gemeente al tegen nog voordat we een ontwerp klaar hebben. Het eerste voorontwerp van parking.brussels liet nochtans ruimte voor debat over langetermijnoplossingen.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Het gewest moet Oudergem dus nog overtuigen. Samenwerking met de gemeenten en de politiezones is essentieel. De politie is verantwoordelijk voor de bewegwijzering van omleidingen. Blijft u dus overleg plegen, want u zult ongetwijfeld klachten van fietsers blijven ontvangen.*

Het fietspad tussen het Vorstrondpunt en de Herrmann-Debrouxlaan is het smalst. U hebt het vernieuwde stuk richting Sint-Lambrechts- en Sint-Pieters-Woluwe enkele maanden geleden ingehuldigd met de burgemeesters. Sinds de renovatie in

Le tronçon de piste cyclable entre le rond-point du boulevard du Souverain et l'avenue Herrmann-Debroux est le plus étroit dans la situation existante. Le tronçon vers Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre a été rénové il y a quelques mois. Vous l'avez d'ailleurs inauguré avec les bourgmestres locaux. Le tronçon entre l'avenue Herrmann-Debroux et la place Léopold Wiener est plus large depuis la rénovation de 2017.

S'il s'agissait d'un événement limité à une semaine par an, ce serait acceptable, mais la régularité de ces événements culturels et folkloriques - en soi très sympathiques - constitue une réelle gêne pour les cyclistes. Je vous encourage dès lors à poursuivre le dialogue.

- *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'intelligence collective au service de la STIB.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La STIB relatait récemment la sympathique attention d'un jeune garçon de huit ans qui lui a fait parvenir une lettre de 22 pages proposant 21 nouvelles lignes pour enrichir, améliorer ou compléter le réseau bruxellois. J'y vois avec plaisir le prolongement d'une participation citoyenne que j'appelle de mes vœux depuis longtemps. J'ai d'ailleurs déposé à ce sujet une proposition de résolution demandant d'intégrer à Fix My Street un onglet « Mobility Box ». Celui-ci permettrait précisément à un acteur comme la STIB de tirer le meilleur parti de l'intelligence collective.

Il s'agit en fait de permettre à chacun d'attirer l'attention de la STIB sur des problèmes rencontrés, mais aussi de pouvoir proposer des solutions. Qu'il s'agisse de problèmes de propreté, d'équipements défectueux ou, comme c'est le cas ici, de la création de nouvelles lignes, la STIB a tout à gagner à écouter ses utilisateurs et à se saisir de leurs suggestions. Ces derniers sont quotidiennement sur le réseau et connaissent parfois très finement des petits problèmes qui échapperaient plus facilement à des équipes attentives.

De la même manière, le développement de l'offre doit se faire en accordant une attention particulière aux retours des utilisateurs. Qu'il s'agisse d'une ligne trop fréquentée et où la fréquence n'est pas suffisante ou confortable ; d'un arrêt mal positionné, peut-être dangereux ou à tout le moins pas aisé d'accès : un usager confronté à un problème pourrait proposer d'adapter le parcours d'une ligne, d'adapter un feu, de renforcer l'accessibilité d'un arrêt, etc.

2017 is het stuk tussen de Herrmann-Debrouxlaan en de Léopold Wienerlaan breder.

Als het om een uitzondering zou gaan, was er geen probleem, maar de frequentie van op zich leuke evenementen veroorzaakt overlast voor fietsers.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de collectieve intelligentie ten dienste van de MIVB.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Onlangs kwam de MIVB met het sympathieke bericht dat ze een brief van een achtjarige jongen had gekregen met het voorstel om 21 nieuwe lijnen te openen. Ik ben al lang voor dat soort burgerparticipatie gewonnen en daarom heb ik een voorstel gedaan om een Mobility Box aan Fix My Street toe te voegen, zodat reizigers allerhande problemen kunnen aankaarten bij en voorstellen doen en feedback geven over haar aanbod aan de MIVB.*

Wat gebeurt er met die suggesties? Hoe moedigt de MIVB de samenwerking met haar reizigers aan? Kunnen die naast sociale media nog andere kanalen gebruiken om suggesties en opmerkingen in te dienen?

Hebt u beslist om een Mobility Box aan Fix My Street toe te voegen? Hoe heeft de MIVB op de brief van de jongen gereageerd? Wat is er van het voorstel geworden van een chauffeur die een tijd geleden in het kader van het Eurekaprogramma een voorstel indiende om een app te ontwikkelen waarmee het personeel zwartrijders kan melden?

Quelles suites sont données aux suggestions qui vous sont soumises en général ? Comment la STIB encourage-t-elle cette collaboration vertueuse avec ses utilisateurs ? En dehors du mécanisme de plainte ou de possibilité de communiquer avec la STIB sur les réseaux sociaux, quelles sont les initiatives mises en place par la STIB pour permettre à ses usagers de faire des suggestions et remarques ?

En collaboration avec la STIB ou le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise, avez-vous décidé de créer une « Mobility Box » dans Fix My Street ou ailleurs ? Quelles suites ont-elles été données par la STIB à la lettre de ce jeune garçon ? Dans le cadre du projet Eurêka, un chauffeur proposait de permettre au personnel de pointer sur une application quand ils constatent une fraude. Cela permettrait de dresser une carte des incidents et d'adapter la politique de contrôle. Quelle suite a-t-elle été donnée à cette proposition ? De manière générale, comment la STIB fait-elle remonter des idées et remarques de son personnel jusqu'à sa direction ?

¹²¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La force de la STIB réside dans sa diversité, sa capacité de coopération et ses échanges avec les Bruxelloises et les Bruxellois. Employant près de 10.000 personnes, la société de transport compte, au quotidien, des centaines de milliers d'utilisatrices et d'utilisateurs, qui disposent toutes et tous d'une expérience et d'une expertise propres pouvant contribuer à l'amélioration du réseau. La STIB souhaite refléter toute l'intelligence et la richesse de sa clientèle.

Par conséquent, la STIB met plusieurs canaux à disposition pour permettre aux voyageuses et voyageurs de faire part de leurs remarques et de leurs suggestions : le formulaire de contact sur son site internet, le service clientèle, ses pages sur les médias sociaux ou encore ses points de vente Kiosk et Bootik.

Chaque message transmis à la STIB est lu et traité individuellement. Ensuite, une réponse personnalisée y est apportée. En fonction de la teneur de la demande, la STIB peut soit directement formuler une réponse concrète, soit transmettre la suggestion en interne pour une analyse plus poussée.

La STIB reçoit, tout au long de l'année, de multiples suggestions de modifications du réseau, par exemple pour instaurer de nouvelles lignes, prolonger des lignes existantes, modifier des horaires, créer de nouveaux arrêts ou déplacer des arrêts existants. Il est fréquent que de tels messages de la clientèle déclenchent une action corrective ou amélioratrice. Tout dépend cependant de l'ampleur de l'intervention.

La STIB se nourrit des suggestions de ses voyageurs dans sa réflexion globale, en complément des questions de faisabilité, de potentiel de fréquentation, de coûts, etc. L'illustration la plus flagrante est le plan directeur du réseau bruxellois de bus, élaboré il y a peu. Il est désormais en cours de déploiement. Ce plan avait été mis au point en tenant compte d'un grand nombre de demandes émanant des clients qui avaient enfin pu être accédées à la faveur de cette grande refonte de l'offre. Ce

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *MIVB-reizigers kunnen opmerkingen en suggesties doorgeven via het contactformulier op de website, de klantendienst, sociale media, Kiosks en Bootiks. Elke indiener krijgt antwoord.*

De MIVB krijgt het hele jaar door allerlei suggesties over onder andere nieuwe lijnen, de verlenging van bestaande lijnen en wijzigingen aan de dienstregelingen. Vaak leidt dat tot verbeteringen.

De MIVB houdt ook rekening met de suggesties van reizigers in haar globale benadering. Zo kwam het Richplan Bus deels op basis van een groot aantal verzoeken van reizigers tot stand.

volet participatif avait été formalisé par une étape supplémentaire de large consultation du public, demandée par le gouvernement, et qui avait conduit à l'amendement du projet.

Concernant la lettre du petit garçon, la STIB l'avait relayée, car elle se démarquait tant par le très jeune âge de son auteur, âgé de huit ans, que par le soin apporté dans la présentation des idées.

¹²¹⁹ S'il est évident que l'ajout de 21 lignes supplémentaires à un réseau qui compte déjà 55 lignes de bus serait vraiment formidable, il n'est pas encore totalement à l'ordre du jour. Vu que ce garçon est très jeune, il le verra peut-être quand il sera très grand !

Le baromètre de satisfaction de la STIB permet également à toutes et tous de partager leur avis sur les services de la société. Cette étude est réalisée annuellement par un bureau d'études indépendant, à la demande de la Région.

Les réponses au baromètre de satisfaction sont également analysées pour en faire ressortir les grandes tendances, ce qui permet d'identifier les sources de satisfaction ou les points sur lesquels la STIB peut s'améliorer.

Ces informations fournies par les usagers sont d'une importance cruciale pour aider la STIB à répondre au mieux aux besoins des voyageurs. Le baromètre de satisfaction a par ailleurs été lancé le 25 octobre dernier. Je vous invite vivement à en parler autour de vous pour encourager un maximum de personnes à y participer. J'ai déjà vu plusieurs d'entre vous le faire sur les réseaux sociaux.

Dans le cadre de ses différents projets, la STIB réalise également des études sur des sujets plus spécifiques. Cela lui permet de tester des concepts sur un panel contrôlé ou de creuser des thématiques particulières, comme ce fut le cas pour la propreté, l'information aux voyageurs ou la sécurité en 2021.

En ce qui concerne une collaboration dans le cadre de Fix My Street, la STIB a en effet échangé avec le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise à ce sujet. À ce jour, il est déjà possible d'introduire des avaries relatives au réseau de la STIB dans Fix My Street. Il peut s'agir de soucis aux poubelles, aux garde-corps, aux arrêts, aux voies de tram, etc. Ces avaries sont, en fonction des cas, résolues par la STIB ou signalées aux autorités compétentes, qu'il s'agisse d'une commune ou de la Région.

Cela étant, il s'agit uniquement d'avaries relatives aux éléments du réseau situés en voirie. Fix My Street n'est, par exemple, pas conçu pour déclarer des problèmes en lien avec l'exploitation du réseau ou avec les véhicules. Ceux-ci peuvent être signalés à la STIB sur ses différents canaux. Le service clientèle de la STIB veille alors à les transmettre aux départements compétents, qui font le nécessaire pour y remédier.

¹²²¹ La STIB est également à l'écoute des suggestions de son personnel. Elle organise des initiatives, telles que son projet Eurêka, interroge régulièrement son personnel par des enquêtes

Het zou uiteraard fantastisch zijn om 21 lijnen aan de 55 buslijnen toe te voegen, zoals een achtjarige jongen voorstelt, maar dat is vooralsnog niet aan de orde.

Jaarlijks voert een onafhankelijk adviesbureau een tevredenheidsbarometer uit onder MIVB-klanten. De analyse daarvan geeft ook inzicht in de sterktes en de verbeterpunten. Daarnaast doet de MIVB onderzoek naar meer specifieke thema's, zoals netheid, informatie ter attentie van de reizigers en veiligheid.

Voorts kunnen reizigers nu al schade aan onderdelen die zich op de weg bevinden, aan het MIVB-net melden via Fix My Street. De MIVB herstelt de gemelde schade ofwel zelf, ofwel geeft ze de melding door aan de bevoegde overheid. Schade aan de voertuigen kunnen ze via de gebruikelijke kanalen melden.

De MIVB heeft ook aandacht voor de suggesties van haar personeel, dat ze regelmatig bevroegd. Vorig jaar stelde een personeelslid in het kader van het Eurekaprogramma voor om

sur des sujets spécifiques, met en place des dynamiques d'échange entre les équipes et leur direction, etc.

L'an dernier, dans le cadre du projet Eurêka, un membre du personnel de la STIB avait en effet suggéré de créer une application pour aider à détecter les lieux où la fraude est fréquente. Le comité exécutif a examiné le projet, et il est ressorti de son analyse que la STIB dispose déjà de cette information grâce aux statistiques relatives aux validations, mises en parallèle avec les statistiques d'embarquement collectées à l'aide de détecteurs placés au niveau des portes d'environ la moitié des véhicules du réseau de surface.

La cartographie des statistiques de non-validation d'un titre permet d'orienter les campagnes de contrôle. Suivant cette même idée, les chauffeurs disposent d'un bouton leur permettant de signaler le niveau de charge de leur véhicule, à savoir vide, rempli à moitié ou plein. Ces informations sont récupérées et cartographiées. Elles participent à l'analyse du réseau, pour détecter rapidement les situations de surcharge.

¹²²³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Merci, Madame la Ministre, d'avoir fait l'inventaire de ce qui existe, mais qui met aussi en lumière ce qui n'existe pas. Je suis régulièrement frappée de voir sur les réseaux sociaux des photos de situations problématiques sur des trajets de la STIB. Par exemple des tags, une bouche d'aération ouverte dans une rame de métro, un vélo placé n'importe comment et qui gêne le passage.

J'entends par là les réseaux sociaux sur lesquels les usagers de la STIB placent des photos sur leur mur. Cela nuit à l'image de la STIB sans permettre à l'opérateur d'intervenir rapidement. Il faudrait que l'info soit immédiatement envoyée à « Fix My STIB ». Ce serait positif et procéderait de la même manière que Fix My Street. Il faudrait aller plus vite et sensibiliser les usagers en leur disant qu'ils ont un rôle à jouer pour que la STIB s'améliore. Je vous invite à créer un Fix My STIB qui simplifierait encore un peu plus les contacts entre la STIB et ses usagers.

¹²²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si une photo est postée sur les réseaux sociaux, la STIB la capte et y répond à condition qu'elle soit taguée. Pour l'usager, c'est encore plus simple. Il suffit d'écrire @stib, et c'est transmis au service compétent. Si elle est taguée, c'est une porte d'entrée pour communiquer avec la STIB.

¹²²³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Justement, le problème est qu'elle n'est pas taguée. La sensibilisation vise à faire comprendre qu'il n'est pas inutile de taguer la STIB, ce qui ne nuira pas à l'image de l'opérateur de transports publics.

- *L'incident est clos.*

¹²³¹ **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

een app te ontwikkelen om plekken op te sporen waar zwaartrijden veel voorkomt. Het beheerscomité heeft dat voorstel onderzocht en daarbij bleek dat de MIVB al over die informatie beschikt via het kruisen van een aantal statistieken. Dat maakt gerichte controles mogelijk.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Op sociale media circuleren ontzettend veel beelden van problematische situaties die reizigers tijdens hun traject vaststellen. Dat is bijzonder schadelijk voor het imago van de MIVB en het biedt ook geen oplossing, want de MIVB pikt die informatie niet op.*

Het zou veel beter zijn mochten al die beelden meteen in een soort "Fix My MIVB" terecht komen. Daarmee zouden de problemen sneller opgelost raken en zouden reizigers ervan bewustgemaakt worden dat zij kunnen bijdragen aan de verbetering van de MIVB.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De MIVB reageert wel degelijk op beelden op sociale media die haar betreffen, maar ze moet wel getagd zijn.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Mensen denken er niet aan om de MIVB te taggen. Net daarom is bewustmaking noodzakelijk.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1231 à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

1231 concernant les nuisances sonores des véhicules motorisés à deux roues.

1231 Mme la présidente.- La ministre Elke Van den Brandt répondra à la question orale.

1233 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ma question s'adressait à l'origine à M. Alain Maron. C'est toutefois une très bonne chose qu'elle vous ait été renvoyée, d'autant que Mme Joëlle Maison faisait une interpellation la semaine dernière sur le plan quiet.brussels, qui y est lié.

Voilà des années que j'interpelle sur le problème des nuisances sonores produites par les motos, cyclomoteurs et autres véhicules circulant en Région de Bruxelles-Capitale. J'ai d'ailleurs, il y a quelques années, déposé une proposition de résolution s'inspirant d'un modèle fonctionnant à l'étranger. Ce dossier traîne donc.

La pollution sonore continue de nuire à la qualité de vie de certains de nos concitoyens. Des usagers trafiquent même leur véhicule motorisé à deux roues afin de produire un bruit maximal, situé bien au-dessus de la limite sonore autorisée. Cette pratique nuit de plus à l'image des motards qui, pour la plupart, respectent les normes de bruit.

Si le plan bruit aborde la problématique du bruit des véhicules, notamment dans le cadre du vade-mecum du bruit urbain routier, il n'en reste pas moins essentiellement un outil explicatif d'aide à la décision, dont les recommandations portent de surcroît principalement sur les aménagements de voiries. Une seule mention concerne la lutte contre les nuisances sonores liées aux deux-roues. Il y est précisé que des campagnes de contrôle des véhicules sont réalisées par la police, avec l'appui de Bruxelles Environnement, afin de faire respecter les normes acoustiques des véhicules à moteur, et plus spécifiquement des cyclomoteurs.

Une étude menée en 2020 démontre que certains véhicules, tels que les camions et les motos, s'avèrent plus problématiques que d'autres. Ainsi, les motos affichent un niveau de 3 à 4 décibels (dB) supérieur aux voitures. Comme vous le savez, le bruit des motos continue de faire parler. Une pétition a d'ailleurs été amenée dans ce Parlement. La majorité a malheureusement fait obstruction au texte proposé par mon groupe.

1235 Comment travaillez-vous avec le niveau fédéral en vue de dresser un cadre réglementaire plus clair et plus restrictif ?

En octobre 2021, vous disiez que la ville 30 avait permis de diminuer le bruit de 2 à 3 dB. Mais qu'en est-il des effets sur le bruit des motos en Région bruxelloise ?

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

betreffende de geluidsoverlast veroorzaakt door gemotoriseerde tweewielers.

Mevrouw de voorzitter.- Minister Elke Van den Brandt zal antwoorden op de mondelinge vraag.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Al jaren kaart ik geluidshinder door motoren en andere voertuigen aan. Een paar jaar geleden heb ik een voorstel van resolutie ingediend dat geïnspireerd was op een buitenlands model. Geluidshinder is schadelijk voor de gezondheid, maar toch komt er geen beweging in dit dossier.

Sommige motorrijders doen zelfs hun best om zoveel mogelijk lawaai te maken. Dat is slecht voor het imago van motorrijders, van wie de meeste zich wel aan de geluidsnormen houden.

In het Geluidsplan gaat er weliswaar aandacht naar geluidsoverlast van voertuigen, maar er bestaat slechts een specifieke maatregel tegen geluidsoverlast door tweewielers: met steun van Leefmilieu Brussel houdt de politie controlecampagnes. Die zijn bedoeld opdat hoofdzakelijk bromfietsen de geluidsnormen naleven.

Vrachtwagens en motoren maken meer geluid dan andere voertuigen, zo blijkt uit onderzoek uit 2020. Motoren zouden gemiddeld 3 à 4 dB luider zijn dan wagens.

Geluidshinder door motoren doet nog altijd stof opwaaien. Er is een petitie ingediend bij het parlement. De meerderheid heeft helaas een tekst van mijn fractie over dit onderwerp afgeblokt.

Hoe werken u en de federale overheid aan een heldere en strenge regelgeving?

In oktober 2021 zei u dat het geluidsniveau met 2 à 3 dB verlaagd was dankzij stad 30. Wat is het effect van die maatregel op lawaai door motors?

Deux radars sonores ont été testés à Bruxelles. Quels ont été les résultats des analyses effectuées ? Quelle méthodologie avez-vous retenue concernant les horaires de test, les différentes localisations, les types de véhicules testés, etc. ? Combien de procès-verbaux ont-ils pu être dressés par ces deux radars ? Pour quels montants ?

Combien de contrôles ont-ils été menés par an, depuis le début de la législature, par les polices locales en Région bruxelloise et avec quel niveau d'infractions constatées ?

La fin des moteurs thermiques pour les motos et mobbylètes en 2028 mettra vraisemblablement fin au problème du bruit. Quelles mesures mettez-vous en place en matière de rechargement afin de permettre, d'ici là, l'accueil de motos électriques à Bruxelles ? Même si cette échéance est prévue dans six ans, il nous faut prendre des mesures dès aujourd'hui.

Quels contacts entretenez-vous avec les constructeurs en vue de les inciter à développer des motos moins bruyantes ? Ne serait-il pas possible d'imposer une diminution du son en agglomération et de le rehausser éventuellement hors agglomération ?

Comment sensibilisez-vous les motards à Bruxelles sur l'intérêt d'adopter une conduite écoresponsable et moins bruyante ?

Les tests permettent-ils de contrôler d'autres sources de bruit excessif ? Lesquelles ? Quel est le pourcentage de chacune d'elles, selon l'analyse des tests effectués ?

Sur la base des tests, comment comptez-vous opérationnaliser les contrôles à l'échelle de la Région bruxelloise (normes de bruit, achat/location de matériel de contrôle, suivi des sanctions) ?

¹²³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plus qu'une question de confort de vie, la pollution sonore constitue un enjeu de santé publique, particulièrement en Région bruxelloise. Il s'agit de la pollution qui affecte le plus la santé, après la pollution de l'air.

Outre le plan quiet.brussels de mon collègue Alain Maron, le plan Good Move y fait référence en identifiant les facteurs de bruit, c'est-à-dire le nombre de véhicules, leur vitesse, les caractéristiques des moteurs et des chaussées, etc., mais aussi les manières de le réduire, par exemple la ville 30, les plans locaux de circulation, etc. Même si leur but premier n'est pas de réduire le bruit, cet objectif est pris en considération et leur effet est positif à cet égard.

S'agissant du bruit des moteurs de motos, les compétences concernées sont réparties entre la Région, le niveau fédéral et l'Union européenne, qui édicte de nombreuses directives contraignantes en la matière. Nous visons la coopération autant que possible, mais il faut toujours chercher l'équilibre.

À titre d'exemple, le contrôle technique des motos entrera en vigueur le 1er janvier 2023 et permettra de sanctionner les motos trop bruyantes. La Région bruxelloise propose d'effectuer un contrôle technique périodique, et non uniquement après la

Er zijn twee geluidsradars getest. Met welke resultaten? Wanneer en waar zijn de tests uitgevoerd? Welke voertuigen werden getest? Hoeveel processen-verbaal zijn er opgesteld? Voor welk bedrag?

Hoeveel controles zijn er per jaar en sinds het begin van de legislatuur uitgevoerd? Hoeveel werden er uitgevoerd door de lokale politiezones? Hoeveel overtredingen hebben ze vastgesteld?

In 2028 gaat een verbod in op motors en brommers met verbrandingsmotoren. Dat zal het geluidsprobleem wellicht verhelpen. Hoe voorziet u in oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers?

Vraagt u de constructeurs om minder luide motors te ontwikkelen? Zou het niet mogelijk zijn om ze in stedelijk gebied automatisch minder luid te maken dan erbuiten?

Hoe overtuigt u motorrijders van het belang van milieuvriendelijk en stiller rijgedrag?

Kunnen de tests ook andere bronnen van geluidsoverlast opsporen? Zo ja, welke? Hoe vaak komen ze voor?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Geluidsvervuiling is vervelend, maar bovenal gevaarlijk voor de gezondheid. Enkel luchtvervuiling is nog schadelijker. Daarom wordt quiet.brussels aangevuld met maatregelen in het Good Moveplan, zoals stad 30. Zelfs als lawaaibeperking niet het hoofdoel is, heeft de uitvoering een positief effect op dat vlak.*

Voor het lawaai van motorfietsen is niet alleen het gewest, maar ook de federale regering en de Europese Unie bevoegd. De regering streeft naar overleg, maar we mogen het evenwicht niet uit het oog verliezen.

Zo moeten motorfietsen vanaf 1 januari 2023 bij verkoop of na een ongeval een technische keuring ondergaan, waarbij lawaaierige motoren beboet kunnen worden. Brussel stelde een periodieke keuring voor, maar Vlaanderen en Wallonië gingen daar niet in mee. Aangezien burgers kunnen kiezen waar ze hun voertuig laten keuren, moeten de regels overal gelijk zijn, dus komt er geen periodieke keuring. Ik hoop dat we de andere gewesten nog kunnen overtuigen om verder te gaan.

revente ou un accident, ainsi que de l'étendre à des moteurs moins puissants. Malheureusement, les Régions flamande et wallonne n'ont pas voulu suivre cette direction. Étant donné que les citoyens peuvent choisir leur centre de contrôle technique, il faut faire en sorte que les règles soient identiques dans les différentes Régions.

L'accord de coopération que nous avons conclu se limite aux motos d'une puissance plus élevée, uniquement après une revente ou un accident, mais une évaluation est prévue. J'espère que nous pourrions convaincre Mmes De Bue et Peeters, ainsi que leur gouvernement respectif, pour aller plus loin dans cette direction, car cet instrument pourrait nous aider sur le plan de la réduction du bruit, bien qu'il ne s'agisse pas de la seule réponse. Il y a une bonne volonté de collaborer et nous cherchons des équilibres.

¹²³⁹ La mise en œuvre de la ville 30 a permis, selon les mesures réalisées sur trois sites au deuxième semestre 2021, une diminution des niveaux sonores globaux, tous véhicules confondus, de l'ordre de 1,5 à 4,8 décibels (dB) en fonction du jour, du moment de la journée, du lieu, du type de trafic et du revêtement de sol. Le bruit des motos n'a pas été spécifiquement étudié lors de ces campagnes de mesure. Toutefois, la réduction de leur vitesse engendre automatiquement une baisse de leurs émissions sonores, même si le comportement du motard a une forte influence sur les niveaux de bruit émis, par exemple en cas d'accélération exagérées.

Des tests sont planifiés en matière de radars sonores. Pour rappel, il est prévu d'installer deux modèles différents en Région bruxelloise cet automne, pour une période d'un mois. Les appareils ont été commandés et leur placement, qui doit tenir compte de leur poids et de leur taille, sera prochainement validé. Bruxelles Environnement évalue avec Sibelga la possibilité de les installer sur des poteaux d'éclairage et est en contact étroit avec Bruxelles Mobilité quant à la possibilité de les installer sur des poteaux temporaires dédiés.

De tels tests en conditions réelles permettront d'analyser la fiabilité de ces appareils, leur facilité d'installation et leur robustesse, mais aussi leur fonctionnement dans un milieu urbain à trafic dense comme celui de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les radars sonores permettent de mesurer le bruit émis par tous les véhicules qui circulent dans le champ de leur caméra. Ces appareils sont des prototypes et de tels tests sont nouveaux en Région bruxelloise. Les résultats seront analysés et feront l'objet d'un rapport qui permettra de perfectionner la manière d'opérationnaliser les contrôles.

L'objectif est également de prolonger la campagne d'étude « Remote sensing » réalisée à la fin de l'année 2020 pour compléter et confirmer les premiers résultats. Il s'agit bien, à ce stade, d'une campagne de mesures à but scientifique, et non répressif. Aucun procès-verbal n'a donc été dressé pour l'instant.

¹²⁴¹ La disparition progressive des motos et mobbylettes thermiques de l'espace public aura indubitablement un effet positif sur la

Uit metingen in de tweede jaarhelft van 2021 bleek dat dankzij stad 30 het algemene geluidsniveau met 1,5 tot 4,8 decibel (dB) daalde. Specifieke metingen van door motorfietsen veroorzaakt lawaai waren er niet, maar door de snelheidsbeperkingen neemt het geluid vanzelfsprekend af. Toch heeft het rijgedrag nog steeds een invloed op het lawaai, bijvoorbeeld wanneer motorrijders overdreven hard optrekken.

In het najaar van 2022 lopen er een maand lang testen met twee types geluidsraders. Leefmilieu Brussel overlegt met Sibelga over de installatie op verlichtingspalen en met Brussel Mobiliteit over een tijdelijke installatie op specifiek voor de radars bestemde palen.

Uit de tests zal blijken hoe betrouwbaar de radars zijn in een omgeving met veel verkeer. Ze meten het geluid van alle voertuigen die voorbijrijden. Het gaat om prototypes die op basis van de resultaten kunnen worden verbeterd.

Daarnaast wil ik de studie Remote sensing van eind 2020 verlengen om de resultaten aan te vullen en te bevestigen. Het doel is wetenschappelijke gegevens te verzamelen. Er worden geen boetes uitgeschreven.

Naarmate het aantal motorfietsen met een verbrandingsmotor afneemt, zal ook de geluidsoverlast verminderen. Vanaf 2028

pollution sonore. Dans le cadre de la zone de basses émissions (LEZ), la fin des moteurs thermiques est prévue pour les mobylettes en 2028 et pour les motos en 2035.

Le plan de déploiement des infrastructures de recharge, en cours de finalisation à Bruxelles Environnement, a intégré les besoins des deux-roues électriques, par ailleurs moins lourds que ceux des automobiles. Ainsi, les mobylettes peuvent être chargées sur une prise classique, souvent même en emportant la batterie. Les motos peuvent également être chargées sur une prise classique.

Il est estimé que la recharge se fera pour 50 % à domicile ou sur le lieu de travail, et pour le reste, dans des points de recharge publics. Les besoins en recharge publique et semi-publique sont repris dans les prévisions globales et donc dans le cadre de la planification régionale de déploiement organisée par Sibelga. Par ailleurs, le plan met en avant l'intérêt de développer, pour les infrastructures de recharge publique, des hubs de recharge, qui présentent plusieurs avantages par rapport aux stations individuelles. Ils pourraient être combinés avec l'accès à d'autres modes de transport et équipés de prises de courant pour les vélos, cyclomoteurs et motos.

Les normes de bruit appliquées aux véhicules mis sur le marché sont une compétence fédérale, mais résultent généralement d'une directive européenne. Les dialogues avec les constructeurs ont lieu à ces niveaux.

¹²⁴³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - En effet, ce qui se passe aux autres niveaux de pouvoir ne concerne pas directement notre commission. Nous vous demandons d'agir dans les limites de vos compétences régionales.

Vous êtes membre d'un gouvernement qui aime les radars. Vous avez placé un nombre élevé de caméras ANPR partout à Bruxelles. Il est possible de placer un logiciel attendant à ce type de caméra pour mesurer le niveau sonore.

Je suis heureuse d'entendre que vous avez décidé de procéder à un test avec deux modèles de radar qui seront placés sur des poteaux d'éclairage. J'aurais préféré que ce système reste mobile de façon à pouvoir les placer sur différents axes problématiques où les Bruxellois vivent un enfer en raison du niveau de bruit bien trop élevé.

Il sera intéressant d'avoir les résultats de ce test et de pouvoir les lier à des sanctions administratives, qu'elles soient gérées par Bruxelles Environnement ou Bruxelles Mobilité, afin que ceux qui dépassent les limites paient une sanction administrative. Cela ne me semble pas très compliqué à mettre en œuvre. J'espère qu'une fois le test réalisé – je m'étonne qu'il ne dure qu'un mois – nous pourrions offrir aux Bruxellois un meilleur cadre de vie et une plus grande quiétude.

- *L'incident est clos.*

worden bromfietsen met verbrandingsmotoren verboden en vanaf 2035 komt er ook een verbod voor motoren met een verbrandingsmotor.

Leefmilieu Brussel houdt in zijn plan voor de installatie van laadinfrastructuur rekening met gemotoriseerde tweewielers, al kunnen die ook via een gewoon stopcontact worden opgeladen. Naar schatting zal 50% thuis of op het werk herladen en 50% aan openbare laadpalen. In het plan gaat ook aandacht uit naar laadhubs, die heel wat voordelen bieden ten opzichte van individuele laadpunten. Ze kunnen bovendien worden geïnstalleerd in de buurt van overstappunten.

De geluidsnormen voor voertuigen vallen onder de bevoegdheid van de federale regering en zijn in een Europese richtlijn vastgelegd. Bijgevolg overleggen de federale regering en de Europese Unie met de constructeurs.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - *Ik vraag u natuurlijk om in te grijpen binnen de grenzen van uw bevoegdheden.*

Er staan al heel wat camera's met nummerplaatherkenning in Brussel. Die kunnen worden uitgerust met software om ook geluid te meten.

Het verheugt mij dat u besliste om een test uit te voeren met twee types geluidsradars. Ik geef daarbij de voorkeur aan mobiele exemplaren, die kunnen worden geplaatst op verkeersassen waar het lawaai voor de omwonenden soms niet te harden is.

Het zou goed zijn als de resultaten van die test leiden tot een administratieve boete voor wie de geluidsnormen niet naleeft. Dat lijkt mij niet al te moeilijk. Ik hoop dat dit tot een betere levenskwaliteit voor de Brusselaars leidt.

- *Het incident is gesloten.*

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

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

1249 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1249 **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,**

1249 **concernant les interruptions et retards sur le réseau de métro et les fréquences de la ligne 1.**

1251 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Ces derniers temps, nous avons eu écho d'interruptions de service sur les lignes de la STIB, causant le mécontentement des voyageurs.

Concernant les véhicules roulant en surface hors site propre, à savoir les trams et les bus, les retards sont souvent dus à des problèmes liés au trafic automobile et à la congestion qu'il entraîne. Parfois, des voitures mal garées ou des véhicules à l'arrêt sur les voies - un cas de figure qui s'est présenté 595 fois l'an dernier, selon La Capitale - provoquent ces retards.

Nous espérons que les nombreuses mesures du plan Good Move permettront d'améliorer la fluidité et la régularité des transports en commun. Je vise notamment l'objectif de réduction du stationnement en voirie et la priorité donnée, dans l'espace public, aux transports en commun et aux modes actifs par rapport aux voitures individuelles.

Toutefois, les problèmes de ponctualité concernent également le métro, moyen de transport souterrain. Les usagers s'interrogent dès lors légitimement sur les raisons de ces retards. Dans un message publié le 7 septembre 2022, la STIB citait les raisons suivantes pour expliquer ces interruptions :

- une série d'incidents perturbateurs, sans liens entre eux ;
- l'immobilisation de plusieurs rames pour une durée indéterminée et le manque de rames en réserve ;
- le retard de la livraison des nouvelles rames M7 en raison du Covid-19.

Certains navetteurs se plaignent également du fait que l'application de la STIB ne fournit pas toujours les informations exactes, les empêchant de savoir quels arrêts sont touchés et combien de temps le blocage durera.

Enfin, plus structurellement, la fréquence des métros en direction d'Erasmus n'est pas toujours optimale.

Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur les raisons des retards dans le métro, observés ces dernières semaines ? De quels éléments perturbateurs est-il question ? Pourquoi plusieurs

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

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

betreffende de storingen en vertragingen op het metronet en de frequenties van lijn 1.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De voorbije weken zijn gebruikers van de MIVB ontevreden over de vele storingen en stiptheidsproblemen. Volgens de MIVB komt dat vooral door losstaande incidenten, bijvoorbeeld een verkeerd geparkeerd voertuig of files, en een gebrek aan metrostellen. Voorts klagen pendelaars dat de MIVB-app niet altijd correcte informatie geeft over storingen. Ten slotte is de frequentie op de metrolijn richting Erasmus niet optimaal.*

Wat waren de oorzaken van de vertragingen bij de metro de voorbije weken? Hopelijk bevordert Good Move alvast de doorstroming van het openbaar vervoer, krijgt het openbaar vervoer en actieve weggebruikers voorrang op auto's en wordt foutparkeren op de sporen voorkomen.

Waarom is een aantal metrostellen buiten gebruik? Hoever staat de levering van de M7-stellen?

De MIVB werkt aan een plan voor een betere stiptheid. Hoever staat dat? Wat houdt het in grote lijnen in?

Controleert de maatschappij regelmatig hoe precies de informatie in haar app is?

Zult u de communicatie van de MIVB aan de reizigers over vertragingen verbeteren?

Is de frequentie op metrolijn 1 afgenomen? Zal ze in de nabije toekomst verbeteren?

rames sont-elles immobilisées ? Où en est la livraison des rames M7 ?

Dans son explication, la STIB mentionne un plan d'amélioration en cours. Qu'en est-il de l'évolution de ce plan ? Pouvez-vous nous en donner les grandes lignes ?

Une analyse de l'exactitude des informations fournies aux navetteurs sur l'application STIB en cas de retard est-elle réalisée régulièrement ?

Avez-vous prévu d'améliorer la qualité de la communication de la STIB vis-à-vis des navetteurs en cas de perturbation sur les lignes qu'ils empruntent ?

La fréquence des métros sur la ligne 1 s'est-elle dégradée ces derniers temps ? Sera-t-elle améliorée dans un futur proche ?

¹²⁵³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB modernise actuellement son réseau de métro, ce qui implique le renouvellement et l'automatisation du système de signalisation de sécurité, l'achat et la mise en service de nouvelles rames de métro et l'équipement des anciennes d'un dispositif connecté.

Sur d'autres réseaux, ces travaux nécessitent généralement la fermeture complète de la ou des lignes concernées. À Bruxelles, le métro continue à être exploité et à accueillir les voyageurs. Il en résulte néanmoins une indisponibilité temporaire des voitures dont l'équipement est en cours.

La STIB a fait le choix, dans le cadre de cette transformation très importante et essentielle de son réseau, de ne pas fermer de lignes, même s'il s'ensuit parfois des perturbations pour les voyageurs. La STIB étant au cœur de la mobilité bruxelloise, il n'était pas envisageable pour elle de fermer complètement une de ses lignes pendant la durée des travaux, en raison des inconvénients majeurs qui en auraient résulté pour les voyageurs. La fermeture d'une ligne ne sera jamais une option pour la STIB, d'autant moins en ces temps de crise énergétique, où elle doit pouvoir répondre présente pour permettre aux navetteurs de se déplacer en transports publics dans la capitale.

À cette réalité opérationnelle s'ajoute une série d'incidents qui ont eu lieu entre juin et septembre. En cause, les chaleurs importantes qui ont eu un effet négatif sur nos rames de métro, tant MX (les plus anciennes) que M6 (les plus récentes).

La STIB a connu sept incidents majeurs au cours de cette période : quatre sur les lignes 1 et 5 et trois sur les lignes 2 et 6. Ces incidents ont occasionné des perturbations importantes en temps réel pour les voyageurs, mais aussi l'indisponibilité des véhicules concernés pendant plusieurs mois.

De plus, une rame a été victime d'une inondation à la station Pétilon à la suite d'une rupture de canalisation liée à un chantier de Vivaqua.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De MIVB moderniseert haar metronetwerk, terwijl ze alle lijnen blijft bedienen. Een volledige sluiting van een lijn is voor de vervoersmaatschappij uitgesloten. Door de werkzaamheden ontstaan er echter af en toe vertragingen of een tijdelijk verminderde frequentie.*

Daar komt nog een reeks incidenten bovenop die tussen juni en september door de hitte werden veroorzaakt. Die leidden tot ernstige verstoringen en een maandenlange onbeschikbaarheid van een aantal metrostellen. Voorts zijn door de opeenvolgende crisissen bepaalde wisselstukken niet beschikbaar. Daardoor kan de MIVB kleine technische problemen soms minder snel oplossen dan vroeger.

Par ailleurs, certaines pièces destinées à la maintenance des rames de métro sont indisponibles en raison des retards de livraison liés à la crise sanitaire du Covid-19 ou à la guerre en Ukraine.

La STIB ne dispose donc pas toujours du matériel de réserve nécessaire pour résoudre les petits incidents techniques inhérents à un réseau de transport public fréquenté quotidiennement par plusieurs centaines de milliers de voyageurs et qui ne prêtent pas à conséquence en temps normal.

¹²⁵⁵ Les perturbations subies par les voyageurs ces dernières semaines sont en train de se résorber grâce à la mise en place d'un plan de rattrapage. La STIB a mis en place un plan d'urgence qui couvre différents aspects techniques (personnel technique, planification centralisée, optimisation des processus, meilleure anticipation des problèmes globaux d'approvisionnement, etc.), afin de remettre en service les rames indisponibles aussi rapidement que possible et prévenir d'autres incidents dans le futur.

En ce qui concerne la livraison des M7, seize rames sont actuellement (fin octobre 2022) exploitées sur le réseau de la STIB. Deux rames supplémentaires seront encore mises en service d'ici la fin de l'année. Les trois dernières rames de la série arriveront durant le premier trimestre 2023.

Étant donné qu'il s'agit ici d'incidents en temps réel sur le réseau, et pas de perturbations planifiées, la STIB n'est pas en mesure de communiquer les perturbations à l'avance à ses voyageurs. La STIB gère l'incident en temps réel, en veillant à informer au mieux ses voyageurs.

Par rapport aux fréquences des métros, la caractéristique du métro est que le système électronique de suivi des rames réajuste automatiquement les intervalles entre elles, de sorte que l'absence inopinée d'un véhicule se traduise par un lissage des intervalles entre les convois, la différence étant alors à peine perceptible pour les voyageurs. Cela permet d'éviter le phénomène de « trous » dans l'offre.

Les efforts menés par la STIB pour améliorer la fiabilité du parc permettent d'envisager, à brève échéance, le retour à une exploitation permanente des lignes 1 et 5 en situation normale. La situation sera même meilleure qu'avant, dans la mesure où les rames de métro M7 ont une capacité légèrement supérieure aux rames plus anciennes de quatre ou cinq voitures qu'elles remplacent. Aujourd'hui, la fréquence a déjà été augmentée aux heures de pointe, à 150 secondes (2,5 minutes). De plus, depuis la fin du mois d'août, davantage de métros circulent aussi en heures creuses.

Désormais, le soir, un métro passe sur chaque ligne toutes les dix minutes, soit toutes les cinq minutes sur les parties communes du centre-ville. Cette mesure s'applique aux quatre lignes de métro, du lundi au dimanche, jusqu'à la fin du service.

De storingen geraken dankzij het noodplan van de MIVB stilaan opgelost.

Van de nieuwe M7 waren eind oktober 2022 zestien stellen in gebruik. Tegen het einde van het jaar komen er twee bij en in het eerste kwartaal van 2023 nog eens drie.

Aangezien de storingen ongepland zijn, kan de MIVB ze onmogelijk vooraf aan de reizigers meedelen. Ze tracht dat op het moment zelf zo goed mogelijk te doen. Bovendien worden de intervallen groter tussen de stellen als er een uitvalt, doordat het elektronisch volgsysteem de intervallen dan automatisch bijstuurt.

De inspanningen van de MIVB om de betrouwbaarheid van haar tramstellen te verbeteren, moeten op korte termijn resulteren in een betere bediening van de metrolijnen 1 en 5. Dankzij de invoering van de M7-stellen zal de capaciteit zelfs iets hoger liggen. Tijdens de daluren ligt de frequentie sinds eind augustus op alle lijnen wat hoger.

Tegen 2025 moet de modernisering van de metro een stijging van de vervoerscapaciteit met 25% opleveren op de lijnen 1 en 5, met een interval van 120 seconden. Op middellange termijn moet de vervoerscapaciteit met 65% toenemen, met een interval van 90 seconden. De aanpassingen gebeuren, zonder dat de metro stil hoeft te worden gelegd. Bovendien koopt de MIVB nieuwe metrostellen aan, bouwt ze een nieuwe remise, past ze de signalisatie aan en richt ze technische ruimten in.

Durant les heures creuses du matin, il y a un métro toutes les dix minutes sur chaque ligne, soit toutes les cinq minutes sur les parties communes du centre-ville durant les jours de semaine dès le début du service. Et toutes les quinze minutes le week-end, soit 7,5 minutes sur le tronçon commun.

L'objectif à court terme du projet programme de modernisation du métro (PMM) est l'augmentation de la capacité de transport d'environ 25 % sur les lignes 1 et 5 vers un intervalle de 120 secondes. C'est prévu pour 2025. L'objectif à moyen terme est l'augmentation de la capacité de transport d'environ 65 % vers un intervalle de 90 secondes. Toutes les adaptations se feront sans interruption de l'exploitation du métro.

Le PMM est plus large que la simple augmentation de la fréquence. En font partie l'achat et la mise en service de nouveaux véhicules de métro M7 et la construction du nouveau dépôt de métro. Afin de permettre la circulation de ces véhicules, il faudra adapter la signalisation actuelle et de nombreux locaux techniques devront être aménagés.

1257 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je vous remercie pour ces explications très complètes. Une série d'incidents sont effectivement imprévisibles et non liés les uns aux autres. Si on leur explique, je pense que les citoyens peuvent comprendre qu'il n'y a plus de pièces de rechange et que l'on ne peut donc pas réparer rapidement les rames, ou qu'une rame inondée n'est plus disponible. Je pense qu'il est préférable d'exposer platement les choses. Les usagers sont aussi tout à fait capables de comprendre l'objectif de ne pas couper totalement une ligne et de la laisser en fonctionnement alors que les travaux sont en cours. Leur exposer les choses les rendrait peut-être plus compréhensifs vis-à-vis des retards annoncés.

L'histoire des pièces usagées est tout de même un peu inquiétante. Les M7 sont de nouvelles rames, certes, mais cela signifie-t-il pour autant que les autres rames commencent à vieillir et que nous risquons de rencontrer des problèmes de ce type de plus en plus fréquemment ? Les problèmes liés aux grosses chaleurs sont, eux aussi, inquiétants, car, malheureusement, ce type de situation risque de se présenter de plus en plus souvent. Nous devrions donc peut-être envisager une adaptation du réseau pour le rendre plus résilient à un événement qui risque de se reproduire chaque été. Nous ne l'espérons pas, mais nous sommes mal partis.

- *L'incident est clos.*

1261 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**
1261 **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,**
1261 **concernant la sécurisation de l'arrêt de bus Simonis (Koekelberg) et la présence de chantiers inachevés le long de l'avenue de Jette.**

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Sommige incidenten zijn inderdaad niet te voorzien. Als de reizigers informatie krijgen, zouden ze wellicht meer begrip kunnen opbrengen. Ze begrijpen wel dat een metrostel zonder wisselstukken niet gerepareerd kan worden of dat het beter is om tijdens werken de frequentie te verlagen in plaats van de lijn volledig stil te leggen.*

Het gebrek aan wisselstukken vind ik wel verontrustend. Betekent het dat we dergelijke problemen bij de oudere stellen vaker zullen zien? Ook de problemen bij hitte baren zorgen, aangezien dat weertype alsmat vaker voorkomt. Misschien moet de MIVB haar netwerk daar stilaan op afstemmen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende het beveiligen van de bushalte Simonis (Koekelberg) en de aanwezigheid van onafgewerkte werven langs de Jetselaan.

¹²⁶³ **Mme Leila Agic (PS)**.- Au début du mois d'octobre, personne n'a pu ignorer cette photo bien belge d'un parterre de fleurs aménagé en plein milieu d'une piste cyclable à Koekelberg. Même si cette information a pu en faire sourire plus d'un, ce ne fut pas le cas des autorités communales de Koekelberg. Le bourgmestre a d'ailleurs dénoncé publiquement le manque de rigueur dans l'exécution des travaux par Bruxelles Mobilité, mais aussi le manque de communication avec la commune lors de la réalisation de ces travaux.

Pour comprendre l'importance des travaux réalisés sur l'avenue de Jette, il faut revenir à mars 2019. Cette année-là, un terrible drame est survenu lorsqu'une Bruxelloise a perdu la vie après avoir été percutée par un véhicule alors qu'elle traversait sur le passage pour piétons. Depuis lors, le quartier n'a cessé de se mobiliser afin que cet axe régional soit sécurisé.

Aujourd'hui, nous saluons la mise en place des coussins berlinois nécessaires à la sécurisation de cet axe. Cependant, le long de la partie de l'avenue de Jette se situant sur la commune de Koekelberg, à savoir entre le rond-point coupant l'avenue Broustin et l'intersection avec l'avenue des Gloires Nationales, nous constatons la présence de nombreux aménagements et chantiers inachevés. Ces aménagements qualifiés par Bruxelles Mobilité de « temporaires » et de « pas optimaux pour les cyclistes » constituent indéniablement un danger pour les cyclistes, alors que l'objectif initial était justement de protéger ces derniers.

Par ailleurs, nous nous souvenons tous de ce bus 87 qui a dérapé sur le trottoir, au début de cette année, quelques centaines de mètres plus loin seulement, faisant trois victimes, dont deux piétons grièvement blessés. L'absence persistante de sécurisation de cet arrêt de bus situé à la sortie de la station de métro Simonis représente un risque pour les nombreux usagers qui y patientent quotidiennement. Malheureusement, là aussi, la commune de Koekelberg est toujours dans l'attente de propositions d'aménagements garantissant la sécurité des piétons et des usagers des transports publics.

¹²⁶⁵ Au vu de ces faits et de l'importance accordée à la sécurité de nos habitants sur la voie publique, je voudrais vous poser les questions suivantes.

Concernant les travaux le long de la voirie régionale, que prévoit Bruxelles Mobilité pour rectifier les manquements du chantier en question ? Qu'est-il prévu pour ces chantiers inachevés ? Y a-t-il eu une prise en considération des risques présents pour les cyclistes ?

Pourquoi des poteaux n'ont-ils pas été privilégiés pour assurer le respect des coussins berlinois et préserver ainsi la sécurité et l'accessibilité de la piste cyclable ?

Des leçons ont-elles été tirées de l'accident du 3 janvier dernier à l'arrêt de bus Simonis ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ? Dans ce cadre, des aménagements ont-ils été prévus en vue de

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Begin oktober was overal een foto te zien van een bloembak die midden op een fietspad in Koekelberg werd geplaatst. De burgemeester sprak Brussel Mobiliteit daar onmiddellijk over aan. Brussel Mobiliteit gaf toe dat de situatie niet optimaal is voor de fietsers, maar verklaarde dat de maatregel maar tijdelijk is.*

In maart 2019 werd een vrouw aangereden op de Jetselaan, terwijl ze het zebrapad overstak. Sindsdien komt de buurt in actie om ervoor te zorgen dat die gewestweg veilig wordt gemaakt. Er werden al Berlijnse kussens aangelegd om de snelheid van het autoverkeer te beperken, maar op het deel van de Jetselaan tussen de rotonde aan de Broustinlaan en het kruispunt met de Landsroemlaan zijn er nog tal van onafgewerkte bouwplaatsen die een gevaar voor fietsers vormen.

Bovendien kwam eerder dit jaar bus 87 op het trottoir terecht, slechts een paar honderd meter verderop, waarbij een voetganger omkwam en twee mensen zwaargewond raakten. De aanhoudende veiligheidsproblemen aan die bushalte aan de uitgang van het metrostation Simonis vormen een risico voor de vele gebruikers, die er dagelijks wachten.

Wat denkt Brussel Mobiliteit aan het probleem met de bloembak op het fietspad te doen? Wat is er gepland voor de onvoltooide bouwplaatsen? Is er rekening gehouden met de risico's voor fietsers? Waarom werden er naast de Berlijnse kussens geen paaltjes geplaatst om de veiligheid van het fietspad te garanderen?

Is er lering getrokken uit het ongeval aan de bushalte Simonis? Zijn er plannen om de bushalte veiliger te maken? Wanneer zullen die werken worden uitgevoerd?

Zult u samen met de buurt en de gemeente Koekelberg bekijken welke maatregelen kunnen worden genomen om de snelheid rond het Elisabethpark te verlagen?

sécuriser l'arrêt de bus ? Si oui, dans quels délais seront-ils mis en place ?

Une concertation est-elle prévue avec le quartier et la commune de Koekelberg pour répondre au défi de la réduction de la vitesse tout autour du parc Élisabeth, y compris du côté de l'avenue du Panthéon ?

¹²⁶⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Votre question soulève différents aspects qu'il s'agit de bien séparer. Outre les alentours du parc Élisabeth, situé à Koekelberg, elle concerne également les territoires de Jette et de Ganshoren.

Concernant l'avenue de Jette, la photo qui a circulé fixait une situation transitoire qui n'a duré que quelques jours, le temps que les travaux soient finalisés et le marquage existant adapté. L'aménagement permettant de sécuriser les cyclistes et de diminuer la vitesse comprend la pose de coussins berlinois, la mise en place d'avancées de trottoirs, l'installation de réflecteurs et l'adaptation du marquage de la piste cyclable, notamment entre les numéros 57 et 59 afin de contourner le bac à plantations installé pour indiquer une séparation aux endroits essentiels.

Les plantations dans les fosses commenceront dès que possible, c'est-à-dire lorsque les conditions météorologiques seront favorables. Les potelets ne sont pas indispensables étant donné le placement de l'îlot de végétalisation, qui fait office de séparation. J'invite donc les usagers à prendre des photos de la situation actuelle.

Quant à l'endroit où s'est produit un accident mortel en 2019, il avait déjà été adapté temporairement. La pose de potelets concourt à une adaptation définitive. Des bacs à plantations, mais aussi de nombreux potelets, jalonnent les alentours du carrefour.

¹²⁶⁹ Comme il est de coutume dans le cadre de l'analyse menée par Bruxelles Mobilité en cas d'accident grave, une réunion s'est tenue sur les lieux du terrible accident du 3 janvier 2022. Celle-ci réunissait des représentants de Bruxelles Mobilité, de la commune de Koekelberg, de la police et de la STIB. Tous ont conclu, à l'unanimité, que la pose de poteaux, bollards ou barrières ne se justifiait pas à cet endroit. En effet, le chauffeur a commis une grave erreur de conduite, menant le véhicule sur le quai. Il s'agit donc, malheureusement, d'une erreur humaine, non liée à l'infrastructure. Le chauffeur a d'ailleurs été licencié. Un marquage a néanmoins été réalisé sur la voirie, afin de mieux identifier l'entrée dans le site depuis le rond-point.

Des réflexions sont actuellement en cours, dans le cadre du contrat de rénovation urbaine 6, quant au réaménagement du pôle Simonis/Elisabeth et du boulevard Léopold II. Une étude de faisabilité, menée par Beliris, devrait permettre :

- d'analyser la restructuration, notamment la relocalisation et la rationalisation des entrées, pavillons et escaliers compris, des accès à la station de métro Simonis et des voies de la SNCB ;

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De foto van de Jetselaan had betrekking op een overgangssituatie die slechts enkele dagen duurde.*

Om de veiligheid van fietsers te verbeteren en de snelheid van het autoverkeer te verminderen, zullen Berlijnse kussens en reflectoren worden geplaatst en voetpaduitstulpingen worden gecreëerd. Bovendien zal de markering van het fietspad aan de huisnummers 57 en 59 worden aangepast, zodat fietsers makkelijker het planteneiland kunnen omzeilen. Paaltjes zijn niet nodig, omdat het planteneiland als afscheiding fungeert.

Het stuk van de weg waar in 2019 een dodelijk ongeval plaatsvond, was al tijdelijk aangepast. De aanpassing zal nu definitief worden gemaakt door de plaatsing van paaltjes.

Na het ongeval met de bus in januari 2022 werd zoals gebruikelijk een vergadering op de plaats van het ongeval gehouden. De vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, de gemeente Koekelberg, de politie en de MIVB concludeerden unaniem dat de plaatsing van paaltjes of andere versperringen niet gerechtvaardigd was. De buschauffeur maakte een ernstige rijfout die geen verband hield met de infrastructuur. Er zijn niettemin wegmarkeringen aangebracht om de ingang van de bushalte vanaf de rotonde beter zichtbaar te maken.

In het kader van stadsvernieuwingscontract 6 wordt momenteel nagedacht over de herinrichting van de zone Simonis - Elisabethpark - Leopold II-laan. Beliris voert een haalbaarheidsstudie uit over de herstructurering van de ingangen van het metrostation Simonis en van het treinstation Simonis. Voorts zullen de grote architecturale principes worden vastgesteld voor de herinrichting van het Simonisplein, de aangrenzende straten en de aansluitingen met spoorlijn 28 en fietsnelweg C28.

Daarnaast zal Brussel Mobiliteit een studie uitvoeren over de heraanleg van de twee ventwegen van de Leopold II-laan.

- de définir les grands principes architecturaux de réaménagement des deux placettes Simonis, situées de part et d'autre du boulevard Léopold II, en ce compris la définition architecturale des entrées et des pavillons, le réaménagement des squares et rues adjacentes, les connexions avec les voies de la ligne 28, notamment avec la création de belvédères, et l'implantation des connexions vers la cyclostrade C28 ;

- d'analyser et de chiffrer les conséquences sur les réaménagements nécessaires en sous-sol au niveau des stations de métro Simonis, notamment l'aménagement physique des correspondances et l'implantation des ascenseurs ;

- d'analyser l'intégration des accès de la SNCB dans le projet.

Parallèlement, Bruxelles Mobilité va lancer une étude pour le réaménagement du boulevard Léopold II, surtout des deux voies latérales. Ces deux projets permettront d'assurer la sécurité du carrefour.

¹²⁷¹ Par ailleurs, nous avons réduit la vitesse de 50 à 30 km/h des deux côtés du parc Élisabeth. Ces deux axes étant assez longs et larges, il est important de mettre des dispositifs en place. Du côté de l'avenue des Gloires Nationales, un carrefour a déjà été adapté après le réasphaltage et des travaux de Vivaqua. Des coussins berlinois ont été installés, mais il faut aussi des dispositifs ralentisseurs de l'autre côté.

Plusieurs chantiers sont encore prévus dans le quartier. Du côté de l'avenue des Gloires Nationales, seule la moitié de la rue a été concernée par les travaux de Vivaqua l'été dernier. La deuxième partie sera réalisée durant l'été prochain. Des dispositifs ralentisseurs seront également ajoutés sur cet axe.

Du côté de l'avenue du Panthéon, le réaménagement de l'arrêt Besme était prévu. Ce beau projet, concerté avec la commune, impliquait toutefois d'abattre de nombreux arbres. En concertation avec la commune, nous avons dès lors adapté le projet. J'attends depuis longtemps que la STIB mette en œuvre ce projet adapté, sans l'abattage des arbres. J'en rappellerai encore l'urgence, que je pense partager avec la commune et l'échevine de la mobilité.

¹²⁷³ **Mme Leila Agic (PS).**- Fort heureusement, les aménagements réalisés sur l'avenue de Jette raillés sur les réseaux sociaux n'étaient que provisoires. Le contraire eût été problématique. Il est toutefois incompréhensible que des travaux sur un axe aussi important aient souffert d'un tel manque de communication entre Bruxelles Mobilité et les autorités communales. Je vous invite à en discuter avec Bruxelles Mobilité.

S'agissant de la station Simonis, les deux sorties posent des problèmes de sécurité. Je me réjouis que plusieurs projets d'aménagement soient à l'étude pour cette zone, mais un calendrier a-t-il été fixé ?

¹²⁷³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les études suivent le calendrier du contrat de rénovation urbaine. La date d'exécution

Bovendien hebben wij de maximumsnelheid aan beide zijden van Elisabethpark verlaagd van 50 naar 30 km/u. Aangezien beide wegen vrij lang en breed zijn, moeten ze anders worden ingericht.

Vorige zomer voerde Vivaqua werken uit in een deel van de Landsroemlaan. Nadien kreeg de laan een nieuwe asfaltlaag en werden er Berlijnse kussens geplaatst. Volgende zomer komt de rest van de laan aan de beurt en ook daar komen er snelheidsremmers.

Aan de kant van de Pantheonlaan zou de halte Besme worden heringericht. Voor dat project moesten evenwel veel bomen worden gekapt. In overleg met de gemeente hebben wij daarom het project aangepast. Ik hoop dat de MIVB daar nu snel werk van zal maken.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Gelukkig waren de veranderingen aan de Jetselaan die op de sociale media werden bespot, slechts tijdelijk. Het is echter onbegrijpelijk dat Brussel Mobiliteit niet over die werken met de gemeente heeft gecommuniceerd.*

Ik ben blij dat er meerdere herinrichtingsprojecten worden bestudeerd. Wanneer zullen de werken van start gaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dat zal afhangen van de resultaten van de studies. Ik hoop dat er*

dépendra du résultat des études, mais l'objectif est bien de réaménager les espaces aux sorties de la station Simonis et les voies latérales sur l'avenue Léopold II. J'espère pouvoir introduire des éléments de permis sous la présente législature, mais, selon moi, les travaux ne débiteront qu'après.

¹²⁷³ **Mme Leila Agic (PS).**- Certes, des marquages ont été tracés à l'arrêt où a eu lieu l'accident. Toutefois, cette zone est extrêmement fréquentée aux heures de pointe et la station Simonis est parmi les plus importantes de notre Région, ce qui exige peut-être plus que de simples marquages au sol. La zone est dangereuse pour les enfants, notamment.

Comme vous, je souhaite que la STIB progresse dans l'aménagement de cet arrêt, tout en conservant les arbres, comme le demandent les habitants du quartier.

- *L'incident est clos.*

¹²⁸¹ **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

¹²⁸¹ à **M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,**

¹²⁸¹ **et 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,**

¹²⁸¹ **concernant la courtoisie dans les transports publics et la promotion de l'image de Bruxelles.**

¹²⁸¹ **Mme la présidente.**- En l'absence de M. Marc Loewenstein, sa question orale est lue par Mme Joëlle Maison.

¹²⁸³ **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- À certains moments de la journée, lorsque les bus, trams et métros sont bondés, il est compliqué de trouver une place assise. Si cela ne pose pas de problème à de nombreux usagers, d'autres, plus vulnérables, comme les seniors, les personnes en situation de handicap et les femmes enceintes, ressentent davantage le besoin de s'asseoir. Certains usagers se lèvent sans hésiter pour céder leur place à ceux qui en ont plus besoin, mais ce n'est pas le cas de tout le monde.

Mettre en avant la courtoisie et le civisme dans les transports publics participe aussi à la bonne image de la STIB et, plus largement, à celle de Bruxelles. Une telle politique mise en avant à Bruxelles pourrait améliorer son image de marque, sa réputation et inciter davantage les seniors à utiliser les transports ou, plus largement, à venir visiter Bruxelles.

Quelles sont les actions actuellement menées par la STIB ou ses partenaires pour promouvoir la courtoisie et le civisme dans les

nog voor het einde van de regeerperiode een vergunning voor bepaalde elementen kan worden afgegeven.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Er zijn inderdaad wegmarkeringen aangebracht aan de bushalte waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Simonis is evenwel een extreem drukke zone. Er is meer nodig dan wegmarkeringen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

betreffende de hoffelijkheid in het openbaar vervoer en de bevordering van het imago van Brussel.

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Marc Loewenstein wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Joëlle Maison.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Op drukke momenten is het moeilijk om op het openbaar vervoer een zitplaats te bemachtigen. Voor de meeste reizigers is dat geen probleem, maar bejaarden, personen met een handicap of zwangere vrouwen kunnen maar beter gaan zitten. Lang niet iedereen staat voor hen op.*

Hoffelijkheid op het openbaar vervoer is goed voor het imago van de MIVB en van Brussel.

Welke acties voeren de MIVB en haar partners om de hoffelijkheid te bevorderen? Wat zijn de resultaten van de campagnes aangaande respect die de maatschappij al jaren voert?

Is het mogelijk om regelmatige boodschappen te verspreiden waarin de reizigers worden opgeroepen om hun plaats af te

transports publics ? La STIB mène d'ailleurs depuis plusieurs années des campagnes « Respect » en invitant ses voyageurs et l'ensemble de son personnel à afficher leur respect mutuel sur le réseau. Quelles en sont les évaluations ?

De la même manière que des messages sont diffusés à intervalles réguliers, par exemple pour rappeler le port du masque pendant la crise sanitaire, est-il envisageable de diffuser des messages demandant aux usagers valides de céder leur place à ceux qui en ont davantage besoin ? Des actions de sensibilisation par l'intermédiaire de dépliants ou de mises en scène sont-elles envisagées ?

Est-ce que cette préoccupation de faire de Bruxelles la ville-région de la courtoisie et du civisme, en ce compris dans les transports en commun, est partagée par visit.brussels ? Des collaborations entre la STIB et visit.brussels sont-elles envisagées en ce sens ?

¹²⁸³ **Mme la présidente.**- J'étais à Londres le week-end dernier, dans un métro où un jeune homme de 20 ans s'est levé pour me céder sa place. Je me suis demandé comment je devais le prendre. Mais j'ai trouvé cela charmant.

¹²⁸⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La courtoisie est effectivement essentielle et constitue la base du vivre-ensemble. La STIB lance régulièrement des campagnes de sensibilisation à la convivialité dans ses transports. Elles sont organisées une à deux fois par an et visent des thématiques diverses, en fonction des réalités constatées sur le terrain et soulevées par les voyageurs et son personnel. Voici quelques exemples de campagnes lancées ces dernières années :

- en 2019, la STIB a mis l'accent sur trois thèmes : laisser les voyageurs descendre avant de monter, céder sa place aux personnes qui en ont le plus besoin et ne pas écouter sa musique trop fort ;

- en 2020, les campagnes de sensibilisation portaient principalement sur le Covid-19, à savoir les règles à respecter et attitudes à favoriser pour la sécurité et le confort de tous, comme le port du masque ;

- en 2021, la STIB a une nouvelle fois mis l'accent sur le fait de laisser descendre les voyageurs avant d'embarquer et de céder sa place.

Une prochaine campagne qui portera sur le respect est prévue cette année et sera lancée au mois de novembre.

Les campagnes de sensibilisation de la STIB sont visibles sur les affiches et écrans en stations et aux arrêts, dans les véhicules, sur le site internet de la STIB et sur ses médias sociaux. Il arrive également que des messages audio soient diffusés pour certaines campagnes.

staan aan iemand die ze nodig heeft? Komen er folders of andere bewustmakingsacties?

Streeft visit.brussels ook naar meer hoffelijkheid? Werkt het agentschap daarvoor samen met de MIVB?

Mevrouw de voorzitter.- Onlangs stond in de Londense metro een jongeman op voor mij. Ik vond dat wel charmant.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Hoffelijkheid vormt de basis van het samenleven. De MIVB voert regelmatig hoffelijkheidscampagnes op haar netwerk. Daarin spoort ze reizigers bijvoorbeeld aan om anderen eerst te laten uitstappen alvorens zelf in te stappen of om hun plaats af te staan aan personen die een zitplaats nodig hebben. De volgende campagne rond respect start in november 2022.*

De MIVB voert campagne via affiches en schermen in stations en stopplaatsen, in de voertuigen, op haar website en op sociale media. Voor sommige campagnes gebruikt ze ook audioberichten.

Voorlopig werken de MIVB en visit.brussels niet samen rond hoffelijkheid. Visit.brussels liet weten dat uit een studie van 2021 bleek dat toeristen geen negatieve opmerkingen hadden over de hoffelijkheid op het openbaar vervoer.

La STIB ne prévoit pas pour l'instant de collaboration avec visit.brussels en matière de courtoisie.

Nous avons contacté visit.brussels qui nous a communiqué les informations suivantes : « Visit.brussels a mené une étude en 2021 sur la perception du tourisme auprès des Bruxellois (Resident Sentiment Index) dont l'objectif était de mesurer l'attitude et le soutien des résidents envers le tourisme dans trente catégories essentielles, avec des informations approfondies comparées aux concurrents et aux normes mondiales dans le but d'aider visit.brussels à guider ses efforts de développement de la destination de manière durable. Aucune indication défavorable relative à la courtoisie et au civisme des touristes dans les transports publics n'a été mentionnée dans cette étude. En outre, aucune collaboration spécifique entre visit.brussels et la STIB au sujet de la courtoisie dans les transports publics n'est envisagée actuellement. »

1289 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Les messages audio me semblent très pertinents. On n'écoute plus vraiment ceux qui recommandent le port du masque, car on les a trop souvent entendus, surtout quand on prend les transports en commun régulièrement. Il me semble une bonne idée d'alterner avec des messages pourquoi pas humoristiques, comme l'a suggéré Mme Parmentier la semaine dernière. Des messages audio créatifs et ludiques toucheraient aussi les jeunes et stimuleraient plus les comportements courtois et bienveillants que les messages écrits. J'ai confiance en la créativité de la STIB pour trouver une communication adéquate et stimulante pour tous les usagers, qu'ils soient résidents ou touristes.

- *L'incident est clos.*

1293 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1293 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1293 **concernant les carences du service TaxiBus.**

1293 **Mme la présidente.**- En l'absence de M. Marc Loewenstein, sa question orale est lue par Mme Joëlle Maison.

1297 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le TaxiBus est un service de transport public collectif, à la demande, de porte à porte, ouvert exclusivement aux personnes handicapées reconnues par le SPF Sécurité sociale. Il est exploité à l'aide de minibus de la STIB et de taxis bruxellois.

Beaucoup de ces véhicules ont été spécialement adaptés pour permettre notamment le transport des personnes en fauteuil roulant. Dans les faits, les douze minibus assurant ce service pour le compte de la STIB ne permettent de couvrir qu'environ 25 %

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (*in het Frans*).- *Audioberichten lijken mij zeer nuttig. Met creatieve en humoristische boodschappen kan de MIVB de aandacht trekken van de reizigers en jongeren bereiken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de tekortkomingen van de TaxiBus-dienst.

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Marc Loewenstein wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Joëlle Maison.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (*in het Frans*).- *TaxiBus is een collectieve vorm van openbaar vervoer waarbij personen met een beperking door een minibusje van de MIVB of een Brusselse taxi aan huis worden opgehaald.*

Veel van de gebruikte voertuigen zijn aangepast aan het vervoer van een rolstoel. Met haar twaalf minibussen kan de MIVB echter aan slechts 25% van de vraag voldoen. Voor de meeste ritten wordt een taxi ingeschakeld.

De twee taxicentrales die de dienst voor hun rekening nemen, kunnen de vraag echter niet meer aan, waardoor personen met

de la demande. La grande majorité des trajets sont assurés par des taxis.

Pour ce faire, deux centrales, Taxis Verts et Victor Cab, fournissent ce service, mais avec un grand bémol : vu la demande importante, l'offre ne peut plus être assurée en l'état. De nombreuses personnes en situation de handicap peinent à obtenir un véhicule aux horaires souhaités, ne peuvent aller travailler, doivent déplacer ou annuler des rendez-vous chez le médecin faute de pouvoir y arriver, ou renoncent à sortir voir des amis ou un spectacle.

Alors que dans un premier temps, la STIB veillait à trouver une réponse à chaque demande, aujourd'hui, soit elle propose d'autres horaires, soit elle indique sur la plateforme en réponse à la demande : « Offre (TaxiBus) : pas de solutions. » Les personnes en situation de handicap sont donc aujourd'hui confrontées à une diminution de l'offre, ce qui affecte fortement leur autonomie et leur inclusion, que les pouvoirs publics se doivent pourtant d'assurer.

Depuis le début de cette crise, la STIB et votre cabinet ont eu l'occasion de rencontrer le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, mais aucune solution ne semble encore avoir été trouvée.

Pourriez-vous me préciser, pour le mois de septembre 2022, la proportion de demandes de réservation qui n'ont pu être honorées ?

L'offre de taxis étant insuffisante pour couvrir 75 % à 80 % de la demande, quelles sont les solutions proposées par le gouvernement et la STIB ? Qu'en est-il du marché actuellement assuré par les deux centrales précitées ? Peut-il être étendu ? Est-il envisagé de s'ouvrir à d'autres opérateurs que les taxis, comme ceux assurant déjà du transport adapté ?

Aujourd'hui, le service TaxiBus est cloisonné par rapport au reste du réseau de la STIB, dans la mesure où, lorsqu'il n'y a pas de solution TaxiBus, la STIB ne propose pas d'autre solution via son réseau classique. Une solution ne pourrait-elle pas être de réorienter certains usagers, lorsqu'ils en sont capables et que c'est possible, vers le réseau régulier, mais avec une assistance ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Le service TaxiBus de la STIB est composé, d'une part, de douze minibus appartenant à la STIB et conduits par des chauffeurs de la STIB et, d'autre part, de taxis exploités par des compagnies de taxis privées pour le compte de la STIB.

La STIB a constaté que les compagnies de taxi privées n'arrivaient plus à respecter leurs engagements. Depuis la pandémie de Covid-19, la crise dans le secteur des taxis s'est aggravée. Les compagnies ont beaucoup de mal à trouver des chauffeurs, ce qui entraîne une pénurie de taxis. Dès lors, les clients du TaxiBus subissaient en effet des retards considérables.

een handicap niet kunnen gaan werken, naar de dokter gaan of een uitstap maken.

Aanvankelijk zocht de MIVB altijd een oplossing, maar dat lukt ondertussen niet meer. Daardoor verliezen gehandicapten hun autonomie en dreigt het isolement. U overlegde al met de MIVB en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, maar dat leverde geen oplossing op.

Hoeveel reservaties werden er in september 2022 afgewezen?

Er zijn bovendien te weinig taxi's die op de aanvragen kunnen ingaan. Welke oplossingen bieden de regering en de MIVB? Kunnen er nog meer taxicentrales worden ingeschakeld voor het vervoer van gehandicapten?

Momenteel kan de MIVB de aanvragers van een TaxiBus-rit geen oplossing via haar klassieke netwerk aanbieden. Zou dat voor een deel van de gebruikers niet mogelijk zijn als er wordt voorzien in aangepaste begeleiding?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De dienst wordt deels door de MIVB verzorgd, met twaalf minibusjes, en deels door private taxibedrijven die in opdracht van de MIVB werken.*

Die laatste slagen er echter niet meer in om hun verbintenissen na te komen. Ze vinden sinds de coronacrisis moeilijk chauffeurs, waardoor er een tekort aan taxi's is. Daardoor moeten de klanten van TaxiBus vaak lang wachten. De MIVB roept klanten voor wie dat mogelijk is op om hun afspraak op een ander tijdstip te maken. Daarnaast overlegt ze voortdurend met de taxibedrijven, die de situatie zo snel mogelijk proberen te normaliseren. Alle bestelde ritten worden wel uitgevoerd, al vinden sommige op

Pour tenter de remédier à la situation, la STIB a fait appel à une deuxième compagnie de taxis pour compléter l'offre du TaxiBus. Cette mesure a permis d'augmenter le nombre de véhicules disponibles et, dès lors, d'apporter une réponse concrète aux problèmes constatés sur le terrain, sans toutefois les résoudre complètement. Elle s'accompagne aussi d'une meilleure information des clients sur les risques de retard certains jours à certaines heures, pour inciter ceux qui le peuvent à choisir un autre créneau horaire, d'une méthode de planification-réservation des courses qui réduit les risques de retard et d'un système d'information en temps réel des clients TaxiBus.

La STIB reste en dialogue constant avec ses fournisseurs, qui font tout pour revenir à une situation normalisée. Cela étant, toute course commandée est assurée, avec parfois une nouvelle proposition d'horaire, ce qui est en effet contraignant pour les utilisateurs.

Nous travaillons donc tous ensemble à des solutions pour que le service du TaxiBus revienne à la normale. Concernant le problème principal, à savoir la pénurie de chauffeurs, la nouvelle ordonnance devrait déjà faciliter la recherche de nouveaux chauffeurs, étant donné que le nouveau système a levé une partie de l'incertitude qui pesait sur le secteur et a défini une vision claire pour les années à venir. Le ministre-président travaille actuellement à l'accès à la profession pour lutter contre la pénurie de chauffeurs de taxi. Les discussions sont d'ailleurs en cours dans une autre salle du Parlement à l'heure où je vous parle.

En ce qui concerne l'ouverture du service à d'autres acteurs du marché, le contrat de service public qui lie la STIB et la Région prévoit les modalités de l'organisation du service TaxiBus. Aujourd'hui, il rend malheureusement impossible l'extension du marché à d'autres acteurs que les taxis bruxellois.

¹³⁰¹ La vision d'avenir de la STIB en matière d'accessibilité est claire : organiser une offre de transport inclusive dans une logique de design universel, en vue de permettre à tous les clients de se déplacer de manière autonome sur le réseau. Pour y parvenir, de nombreuses mesures sont mises en place : installation d'ascenseurs dans les stations, ajout de bords fusibles aux arrêts de tram, mise à disposition de rampes d'accès manuelles dans les trams, certification Accessibus pour l'ensemble des lignes de bus du réseau régulier de jour, etc.

Quant au service TaxiBus, il vise à compléter cette offre, afin que les personnes qui n'auraient pas accès au réseau régulier puissent également se déplacer. L'organisation d'un système d'assistance et de formation des utilisateurs fait aussi partie des actions prévues dans le plan stratégique de mise en accessibilité.

Par ailleurs, j'espère que les décisions qui sont prises en ce moment même en commission des Affaires intérieures permettront de résoudre le problème de pénurie des chauffeurs de taxis et d'améliorer ainsi l'organisation de notre service TaxiBus.

¹³⁰³ **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Je crois que le service TaxiBus est très bon, mais il se doit de fonctionner de manière optimale et ce

een ander tijdstip plaats, wat voor de gebruikers inderdaad vervelend is.

Alle betrokken partijen werken aan een oplossing. De nieuwe ordonnantie zou het in elk geval gemakkelijker moeten maken om chauffeurs aan te werven.

De overeenkomst tussen de MIVB en het gewest over TaxiBus laat het momenteel helaas niet toe om bijkomende taxibedrijven bij de opdracht te betrekken.

De MIVB heeft een duidelijke toekomstvisie inzake toegankelijkheid en wil een inclusief vervoersaanbod organiseren, zodat alle klanten zelfstandig haar netwerk kunnen gebruiken.

De dienst TaxiBus moet daar een aanvulling op bieden, zodat wie geen gebruik kan maken van het gewone netwerk, zich ook kan verplaatsen. De invoering van een begeleidingssysteem uitwerken is een van de maatregelen die aan bod komt in het kader van het strategische toegankelijkheidsplan.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- TaxiBus functioneert momenteel verre van optimaal. Ik ben op de hoogte

n'est pas le cas à l'heure actuelle. Vous avez évoqué les plaintes à ce sujet et je connais des personnes porteuses de handicap qui se plaignent d'un retard pouvant aller jusqu'à une heure pour se rendre à un rendez-vous. Or, il y a finalement très peu de communication entre l'opérateur délégué par la STIB et chargé du transport de ces personnes, d'une part, et la STIB, d'autre part.

Il existe donc des pistes d'amélioration à explorer et vous les avez esquissées. Il y a d'abord l'ouverture à d'autres opérateurs, même si celle-ci n'est pas envisageable à l'heure actuelle. Nous pouvons aussi, dès à présent, investir dans la formation des personnes en vue de compléter l'offre du TaxiBus et répondre ainsi aux besoins de l'ensemble des personnes porteuses de handicap. Enfin, il conviendrait d'améliorer l'information en temps réel entre le service principal offert par la STIB et les différentes délégations offertes aux deux services de taxi concernés.

J'aimerais rappeler l'existence d'un article de la Constitution qui m'est cher et qui est entré en vigueur au printemps 2021. Je veux parler de l'article 22 ter, qui concerne la problématique de l'inclusion des personnes porteuses de handicap. Notre loi fondamentale prévoit que celles-ci doivent avoir le droit de disposer d'aménagements raisonnables pour vivre librement et comme tout un chacun en société.

¹³⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Toutes les propositions faites seront entendues par la STIB. Cela ne doit pas forcément être inscrit dans la Constitution. Il relève des obligations du gouvernement de faire en sorte que chacun soit en mesure de participer à la vie citoyenne et de se déplacer. Le fait de ne pas inclure certaines personnes ne touche pas seulement les personnes concernées, mais la société dans sa globalité.

- *L'incident est clos.*

van meerdere klachten. De communicatie tussen de MIVB en de taxibedrijven verloopt bovendien niet erg vlot.

U schetste een aantal mogelijkheden om de dienst te verbeteren. Dat is nodig, want volgens de Grondwet hebben personen met een handicap recht op redelijke aanpassingen opdat zij zich vrij in de samenleving kunnen bewegen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De MIVB zal alle voorstellen overwegen. Voorts is het de plicht van de regering om ervoor te zorgen dat iedereen aan de samenleving kan deelnemen.*

- *Het incident is gesloten.*