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 13 DÉCEMBRE 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 13 DECEMBER 2022

_____

ZITTING 2022-2023

_____

Sigles et abréviations	*Afkortingen en letterwoorden*
PIB - produit intérieur brut	bbp - bruto binnenlands product
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry	BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Commission communautaire française	Cocof - Franse Gemeenschapscommissie
Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente	DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
SPF - service public fédéral	FOD - Federale Overheidsdienst
Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi	Forem - Waals tewerkstellingsagentschap
Cocom - Commission communautaire commune	GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie
PME - petites et moyennes entreprises	kmo - kleine en middelgrote ondernemingen
STIB - Société de transport intercommunal bruxellois	MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
ONG - organisation non gouvernementale	ngo - niet-gouvernementele organisatie
SNCB - Société nationale des chemins de fer belges	NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
CPAS - centre public d'action sociale	OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité	Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering
ONEM - Office national de l'emploi	RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening
VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle	VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VGC - Commission communautaire flamande	VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie
ULB - Université libre de Bruxelles	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 M. Marc Loewenstein 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 l'accès des véhicules plus longs et plus lourds ou écocombis au ring de Bruxelles.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 9

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

concernant les nombreux dysfonctionnements des scan-cars lors du contrôle du stationnement.

Demande d'explications de M. Fouad Ahidar 12

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 processus participatif entamé afin de revoir la politique de neutralité à la STIB.

Discussion – Orateurs :

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Ibrahim Dönmez 16

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 6

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

betreffende de toegang voor langere en zwaardere voertuigen of ecocombi's tot de Brusselse Ring.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 9

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

betreffende de talrijke storingen van de scanauto's tijdens de parkeercontrole.

Vraag om uitleg van de heer Fouad Ahidar 12

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

betreffende het participatief proces dat op gang werd gezet om het neutraliteitsbeleid binnen de MIVB te herzien.

Bespreking – Sprekers:

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 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 rallongement des délais de rendez-vous pour le contrôle technique des véhicules.

Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 18

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

concernant le chantier dans le quartier Stalingrad-Lemonnier.

Question orale de M. Jamal Ikazban 21

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

concernant les toilettes publiques gérées par la STIB strictement réservées au personnel et celles qui sont partagées.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 24

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

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

concernant la chute des feuilles et la sécurité sur les trottoirs et les pistes cyclables.

Question orale jointe de Mme Lotte Stoops 24

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

betreffende de verlenging van de termijnen voor de afspraken voor de autokeuring.

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 18

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

betreffende de bouwplaats in de wijk Stalingrad-Lemonnier.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 21

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

betreffende de door de MIVB beheerde openbare toiletten die strikt voorbehouden zijn aan het personeel, en de toiletten die worden gedeeld.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 24

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

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

betreffende het vallen van de bladeren en de veiligheid op de voet- en fietspaden.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops 24

concernant le ramassage et le traitement des feuilles d'automne sur les voiries régionales.

betreffende het opruimen en verwerken van herfstbladeren op de gewestwegen.

1103 Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.

1105 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1105 **concernant l'accès des véhicules plus longs et plus lourds ou écocombis au ring de Bruxelles.**

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 toegang voor langere en zwaardere voertuigen of ecocombi's tot de Brusselse Ring.

1107 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Dans le cadre d'un projet pilote supervisé par le gouvernement wallon, qui a débuté le 1er janvier 2017 et se terminera au plus tard le 30 septembre 2025, le service public de Wallonie délivre des autorisations permettant aux véhicules plus longs et plus lourds (VLL) d'emprunter le réseau routier et autoroutier wallon pour transporter des marchandises. Cette autorisation fixe, entre autres, les itinéraires de ces convois afin de préserver les infrastructures et assurer la sécurité routière et la mobilité.

Pour rappel, ces VLL sont des combinaisons de véhicules pouvant mesurer jusqu'à 25,25 m de long (au lieu de 18,75 m) et avoir une masse totale jusqu'à 60 T (au lieu de 44 T maximum). Il convient par ailleurs de noter que leur poids plus lourd est compensé par un plus grand nombre d'essieux (de six à neuf au lieu de cinq). La charge est donc proportionnellement mieux répartie.

Deux de ces véhicules peuvent remplacer trois camions, ce qui a un impact positif puisque les émissions de dioxyde de carbone (CO2) sont moindres pour un même volume de marchandises transportées, raison pour laquelle on parle également d'écocombis.

Un groupe de travail poids et mesures a été mis en place par le Secrétariat général Benelux. Des discussions s'y tiennent notamment sur la circulation des VLL. En janvier 2019, la Flandre, la Wallonie et les Pays-Bas ont signé un accord technique relatif à ces véhicules, qui circulent également en Allemagne. Par contre, Bruxelles, tout comme le Luxembourg, ne participe pas à ce type de projet pilote, ce qui rend aujourd'hui impossible le passage de ces véhicules sur le ring.

1109 En juillet 2018, j'avais interrogé votre prédécesseur à ce sujet. La Région bruxelloise avait commencé à élaborer un projet de réglementation prévoyant l'accès uniquement aux parties du ring relevant de sa compétence. Toutefois, des objections relatives à la sécurité routière ont été émises :

- la possibilité insuffisante pour d'autres véhicules de s'insérer sur le ring lorsqu'un véhicule circule au niveau de la voie d'accès ;

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- In Wallonië loopt een proefproject met langere vrachtwagens voor het vervoer van goederen. Twee van die voertuigen kunnen drie normale vrachtwagens vervangen, waardoor minder CO2 wordt uitgestoten voor hetzelfde volume vervoerde goederen. Daarom worden die lange vrachtwagens ook ecocombi's genoemd.*

Het Secretariaat-Generaal van de Benelux heeft een werkgroep opgericht waarin het gebruik van ecocombi's wordt besproken. In januari 2019 ondertekenden Vlaanderen, Wallonië en Nederland een technisch akkoord over die voertuigen, die ook in Duitsland rondrijden. Brussel neemt echter, net als Luxemburg, niet deel aan het proefproject, waardoor die voertuigen momenteel niet over de Ring kunnen rijden.

In juli 2018 antwoordde uw voorganger dat het Brussels Gewest begonnen was met het opstellen van een wettekst om ecocombi's toegang te verlenen tot het Brusselse gedeelte van de Ring, maar dat de problemen inzake verkeersveiligheid te groot waren.

Zo is het moeilijk voor andere voertuigen om de Ring op te rijden wanneer een ecocombi ter hoogte van de oprit passeert. Bovendien is het moeilijk om ecocombi's weg te takelen of om te leiden. Tot slot zou dergelijk verkeer problemen opleveren bij twee bruggen en de bocht in Vorst.

Voor zover ik weet, is er nog altijd geen beslissing genomen in dit dossier. Het Waals en het Vlaams Gewest willen dat Brussel

- les difficultés de désassemblage des combinaisons VLL et de leur déviation en cas d'incident ;

- les problèmes au niveau de deux ponts et du virage de Forest.

À ma connaissance, nous en sommes toujours là et le sujet n'a pas encore été tranché. De leur côté, les Régions wallonne et flamande sont désireuses que Bruxelles donne son feu vert. Par exemple, les trams-bus de De Lijn roulant à Bruxelles mesurent 24 m, soit 1,25 m de moins que la longueur maximale des VLL, et ce, sans poser de problème.

Enfin, s'il y a un intérêt pour les VLL à pouvoir circuler plus facilement entre le nord et le sud de la Belgique, l'accès au ring - et plus particulièrement, par exemple, à l'usine Audi - peut également être intéressant pour certains acteurs bruxellois, en veillant toutefois à ce que ces camions n'entrent pas davantage dans Bruxelles.

1111 Où en sont les débats internes à Bruxelles sur l'accès des VLL au ring, voire à certaines zones à proximité du ring permettant de desservir certaines entreprises ?

Où en sont les discussions au sein du groupe de travail du Benelux, ou plus directement avec la Flandre et la Wallonie ?

S'il est essentiel d'assurer la sécurité routière sur le ring, comment expliquer que Bruxelles évoque certains problèmes, mais pas la Flandre ni la Wallonie ? Pourquoi Bruxelles met-elle en avant des problèmes d'insertion dans la circulation, de désassemblage et de déviation, tandis que la Flandre et la Wallonie ne semblent pas s'en soucier ?

Pourquoi la circulation de tram-bus longs de 24 m est-elle acceptée, tandis qu'un problème de longueur est invoqué pour les VLL, d'une taille maximale de 25,25 m ?

Comment résoudre les problèmes soulevés au niveau de deux ponts et du virage de Forest ? Ces VLL, comptant davantage d'essieux qui répartissent la charge de manière proportionnelle, ne pourraient-ils pas être une solution ?

1113 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Les véhicules plus longs et plus lourds (VLL) pourraient constituer une solution pour certains types de transport de marchandises sur autoroute lorsqu'il n'existe pas d'autre méthode que la multiplication des convois. Le chemin de fer et les voies d'eau sont en effet à privilégier pour les transports massifs de marchandises.

Les VLL ne sont toutefois pas adaptés aux rues de Bruxelles, urbanisées, étroites et au trafic dense. C'est pour cette raison que leur circulation n'est envisagée qu'en transit sur les autoroutes de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est-à-dire sur le ring.

La circulation de ces véhicules doit se faire dans des conditions de sécurité suffisantes. À cet effet, Bruxelles Mobilité a mandaté un bureau d'études indépendant, qui a conclu qu'au moins deux ponts de la portion du ring située sur les communes de Forest et

groen licht geeft. De trambussen van De Lijn in Brussel zijn maar 1,25 m korter dan de maximale lengte van de ecocombi's en dat is geen probleem.

Hoe staat het met de interne besprekingen in Brussel over de toegang van ecocombi's tot de Ring en de bedrijvenzones in de buurt?

Hoever staan de besprekingen binnen de Benelux-werkgroep, of met Vlaanderen en Wallonië?

Waarom wijst alleen Brussel op verkeersveiligheidsproblemen en lijken Vlaanderen en Wallonië zich daar geen zorgen over te maken?

Waarom aanvaardt Brussel wel dat er 24 m lange trambussen rondrijden, maar geen ecocombi's van maximaal 25,25 m?

Hoe kunnen de problemen bij de twee bruggen en de bocht in Vorst worden opgelost?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ecocombi's kunnen een oplossing zijn voor bepaalde soorten vrachtvervoer op snelwegen, en dus op de Ring, maar ze zijn niet geschikt voor de smalle en drukke straten in Brussel.*

Ecocombi's moeten in voldoende veilige omstandigheden kunnen rijden. Volgens het onafhankelijke studiebureau dat de kwestie in opdracht van Brussel Mobiliteit onderzocht heeft, zijn minstens twee bruggen op de Ring in Vorst en Anderlecht niet geschikt voor dit soort voertuigen.

d'Anderlecht n'étaient pas adaptés à la circulation de ce type de véhicules.

1115 Nous allons demander à Bruxelles Mobilité de procéder à une nouvelle analyse des infrastructures en question à la lumière des expériences wallonnes et flamandes, pour déterminer avec certitude si les VLL peuvent être autorisés sur le ring avec des garanties suffisantes de sécurité. Des problèmes techniques et de capacité doivent donc être résolus avant de pouvoir discuter d'une intégration avec les Régions voisines.

Enfin, concernant la circulation du tram-bus mis en service par De Lijn, s'il est en effet d'une longueur comparable aux VLL, ses autres dimensions et son intégration dans le trafic sont bien différentes. Les comparaisons sont donc limitées. La stabilité, d'un point de vue technique, du tracé du tram-bus est également en cours d'analyse. Nous parlons ici des autres tronçons et ponts au sujet desquels le bureau d'études a posé des questions.

We zullen Brussel Mobiliteit vragen een nieuwe analyse van de infrastructuur uit te voeren om te kunnen bepalen of ecocombi's met voldoende veiligheidsgaranties op de Ring kunnen worden toegelaten. De technische en capaciteitsproblemen moeten worden opgelost voor we de kwestie verder bespreken met de andere gewesten.

De trambussen van De Lijn zijn qua lengte vergelijkbaar met ecocombi's, maar de overige afmetingen en de integratie in de verkeersstroom zijn zeer verschillend.

1117 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Les VLL constituent en effet une solution, mais cette option n'est pas la seule. Le transport par voie navigable ou par train doit également être encouragé. Il n'entre pas dans mes intentions de privilégier un mode de déplacement par rapport aux autres. Ils sont bel et bien complémentaires.

En outre, il n'est pas du tout envisageable que des VLL circulent en ville. Je ne l'ai d'ailleurs jamais dit. Sont évoquées ici, les parcelles du ring qui appartiennent à la Région bruxelloise.

Enfin, j'entends que Bruxelles Mobilité doit analyser la situation au regard de ce qui est en vigueur en Flandre et en Wallonie. C'était déjà la réponse que Pascal Smet m'avait donnée en 2018 ! Quatre ans plus tard, nous en sommes toujours au même point.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).-. Ecocombi's zijn inderdaad maar een deel van de oplossing. Ook het vervoer over water of per trein moet worden aangemoedigd.*

Bovendien zijn ecocombi's niet mogelijk in de stad. Ze kunnen wel nuttig zijn om terreinen langs de Ring te bevoorraden.

Pascal Smet antwoordde in 2018 al dat Brussel Mobiliteit de situatie opnieuw zou onderzoeken. Vier jaar later staan we nog geen stap verder.

1117 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous avons fait réaliser une étude par un bureau externe, qui a révélé l'existence d'un problème de stabilité sur deux ponts.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- We hebben een extern onderzoek laten uitvoeren, waaruit bleek dat er een stabiliteitsprobleem was bij twee bruggen.*

1117 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Mais vous avez dit dans votre réponse que Bruxelles Mobilité devait encore analyser la situation sur la base de l'évolution de la situation dans les Régions flamande et wallonne.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- U zei dat Brussel Mobiliteit een nieuwe studie zou uitvoeren.*

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Ladite étude porte sur des éléments qui concernent spécifiquement Forest et Anderlecht. Il faudra l'approfondir et voir avec Bruxelles Mobilité si certaines de ses conclusions peuvent être contestées.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De studie heeft problemen in Vorst en Anderlecht aan het licht gebracht. Die moeten nader worden bekeken.*

1125 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Quatre années se sont écoulées depuis la première question sur le sujet. Il mérite d'être à nouveau creusé. L'objectif n'est pas de détruire les deux ponts concernés, mais de travailler en concertation avec les deux autres Régions et de veiller à ce que l'outil soit efficace pour tout le monde, sans nuire à la sécurité routière.

- L'incident est clos.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Het lijkt mij inderdaad nuttig om te overleggen en te kijken welke veilige oplossingen er mogelijk zijn.*

- Het incident is gesloten.

1129 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1129 **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,**

1129 **concernant les nombreux dysfonctionnements des scan-cars lors du contrôle du stationnement.**

1131 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Depuis quelques années, comme dans d'autres grandes villes, les scan-cars circulent à Bruxelles. Cependant, depuis la mise en place du système en avril 2019 à l'initiative de parking.brussels, de nombreux dysfonctionnements nous sont rapportés.

En effet, il apparaît qu'un certain nombre de professionnels, notamment les entrepreneurs en bâtiment, se voient notifier une amende lors du passage d'une scan-car, même en ayant réservé un emplacement pour leurs véhicules. Le système, en ne prenant pas en considération le fait qu'un entrepreneur a déjà réservé l'emplacement, facture systématiquement une amende de stationnement.

À ces amendes injustifiées s'ajoute une perte de temps pour l'entrepreneur, qui doit faire systématiquement une demande d'annulation pour chaque contravention reçue. De plus, il apparaît que les démarches afin de réserver un emplacement de stationnement souffrent d'une certaine lenteur, ce qui ajoute une lourdeur administrative aux amendes à répétition.

1133 Ces différents éléments s'ajoutent aux difficultés que rencontrent les professionnels en ces temps de crise et découragent également un certain nombre d'entre eux à travailler en Région bruxelloise.

Une évaluation des dysfonctionnements que rencontrent actuellement les professionnels en Région de Bruxelles-Capitale est-elle en cours ?

Quels sont les principaux problèmes donnant lieu à des contestations, aujourd'hui encore ? Quelles sont les solutions apportées afin de réduire ces amendes injustifiées ?

Combien de contestations parking.brussels a-t-elle reçues en 2022 ?

Que mettez-vous en œuvre depuis la révélation de ces dysfonctionnements, afin de garantir la qualité du contrôle humain ?

Depuis avril 2021, un système de gestion de la relation client a été mis en place afin de personnaliser le contact et le suivi des demandes. Une évaluation de ce système a-t-elle été réalisée ? Si oui, quels sont les résultats que vous pouvez nous communiquer ? Si non, pourquoi cette évaluation n'a-t-elle toujours pas été réalisée ?

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 talrijke storingen van de scanauto's tijdens de parkeercontrole.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Sinds april 2019 werkt parking.brussels met scanauto's, maar dat systeem leidt tot veel problemen.*

Door de systematische facturatie krijgen vooral aannemers vaak een boete, ook al hadden ze vooraf een parkeerplaats aangevraagd.

Zowel de reservatie van een parkeerplaats als de vraag om de onterechte boete te schrappen zorgt dus voor administratieve rompslomp voor de betrokkene.

Dergelijke fouten zijn extra vervelend in deze crisistijden. Sommige aannemers werken daarom ook liever niet meer in het Brussels Gewest.

Welke problemen zijn er, en worden die bestudeerd? Is er een oplossing om het aantal betwiste boetes te beperken?

Hoeveel betwistingen heeft parking.brussels in 2022 ontvangen?

Wat hebt u ondernomen sinds de problemen aan het licht kwamen? Komt er een manuele controle?

In april 2021 werd een nieuw systeem voor het klantenbeheer in gebruik genomen. Is dat al geëvalueerd? Met welke uitkomst?

Werkt u samen met de gemeenten om de reservatie van een parkeerplaats te versnellen en de prijs eenvormig te maken?

Komt er een gegevensbank met informatie over de reservaties? Hoe wordt die gelinkt aan de informatie van de scanauto's?

Heeft parking.brussels met nog andere problemen te maken, bijvoorbeeld als het gaat om mensen met een beperkte mobiliteit? Hoe worden die problemen aangepakt?

Travaillez-vous actuellement avec les différentes communes bruxelloises afin de réduire le délai relatif aux demandes de réservation de stationnement et d'uniformiser leur prix ?

Que mettez-vous en œuvre afin de compiler les données relatives aux réservations de stationnement avec le système des scan-cars, notamment en créant une base de données commune centralisant les différentes réservations d'emplacements ?

Existe-t-il d'autres dysfonctionnements auxquels parking.brussels doit apporter des solutions ? Comment l'agence s'y prend-elle ? A-t-elle avancé dans la résolution des dysfonctionnements qui touchent les personnes à mobilité réduite ?

1135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je pense que vous faites allusion au sujet traité le 7 octobre dernier par le journal télévisé de RTL-TVI. La journaliste n'y a malheureusement pas relayé une information complète. En réalité, une solution assez simple est proposée par parking.brussels aux entrepreneurs travaillant sur des chantiers dans la capitale, à savoir la carte de dérogation régionale destinée aux professionnels en intervention.

Cette carte coûte 90 euros par mois et est déductible à 100 %. Elle offre une solution aux entreprises en fonction de leur agenda puisqu'elle peut être acquise mensuellement.

Pour ce qui est des contestations, 5.074 redevances ont été annulées, pour le motif évoqué, sur les neuf premiers mois de 2022. Un chiffre à mettre en rapport avec le nombre total de véhicules contrôlés sur la même période, soit 28 millions. Il s'agit donc de 0,018 % des véhicules contrôlés.

1137 Afin d'augmenter la qualité du contrôle humain, parking.brussels a amélioré la formation et le suivi des stewards nouvellement recrutés dans leur apprentissage des outils de travail et dans leur découverte du terrain. Parking.brussels a également multiplié les recyclages périodiques de ses agents et mis en place un suivi sur le terrain par du personnel encadrant.

L'Agence du stationnement va par ailleurs recruter un manager de la qualité et des procédures (quality and process manager) au sein de son service « de terrain » et reverra ses cahiers des charges pour l'acquisition de nouveaux outils de travail en se basant sur l'expérience acquise.

Le système de gestion de la relation client mis en place par parking.brussels est toujours en phase de développement et d'amélioration. Le développement d'un tel système demande du temps. Le service s'est toutefois déjà amélioré ces derniers mois. Les objectifs en matière d'approche client et de suivi des questions et contestations figurent également dans le contrat de gestion, dont l'article 22 reprend clairement les missions de parking.brussels dans ce domaine.

Les demandes de réservation de stationnement, ainsi que les prix de ces réservations, relèvent de la compétence des communes. Il serait évidemment souhaitable que la compilation des données

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- U verwijst naar het journaal van RTL-TVI van 7 oktober, maar de journaliste gaf jammer genoeg onvolledige informatie. Parking.brussels biedt namelijk een vrijstellingskaart aan voor professionelen in interventie. Die kost 90 euro per maand en is volledig aftrekbaar.*

In de eerste negen maanden van 2022 zijn er 5.074 boetes geannuleerd. In dezelfde periode werden 28 miljoen voertuigen gecontroleerd. Het gaat dus om 0,018% van het totale aantal.

Met het oog op een betere manuele controle heeft parking.brussels de opleiding en opvolging van de stewards verbeterd en de omkadering op het terrein verbeterd.

Het agentschap zal ook een kwaliteitsmanager in dienst nemen om de procedures op het terrein te bestuderen en denkt na over mogelijke nieuwe tools.

Aan het systeem voor het klantenbeheer wordt nog gesleuteld. Dat vraagt nu eenmaal tijd. Alle doelstellingen staan in het beheerscontract. Artikel 22 omschrijft de missie van parking.brussels inzake klantrelaties en de opvolging van vragen en klachten.

Het gewest, Brussel Mobiliteit en parking.brussels dringen er bij de gemeenten op aan om hun gegevens over de reservaties vlotter ter beschikking te stellen.

relatives aux réservations de stationnement centralise les différentes réservations faites auprès des communes. Cependant, la Région, Bruxelles Mobilité et parking.brussels dépendent fortement de la collaboration de ces dernières pour la mise à disposition des données. Toutes les communes ne les partagent pas de la même manière.

1139 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Les questions qui nous intéressent sont celles des dysfonctionnements qui persisteraient et des redevances remboursées.

Qui se cache derrière les 5.074 redevances remboursées, sans compter ceux qui n'ont pas pu prouver qu'ils étaient en droit ?

Parking.brussels disposait de six mois à partir de septembre pour procéder à des adaptations en faveur des PMR. Pourra-t-elle respecter ce délai ? Les 5.000 personnes remboursées sont-elles toutes des PMR ? Les chiffres sont-ils en diminution par rapport à l'année précédente ? S'il n'y a pas d'amélioration, nous avons un problème !

1141 Tous les horodateurs permettent-ils aujourd'hui à toutes les PMR de se manifester ? L'accès à la liste blanche a-t-il été simplifié ?

Se dirige-t-on enfin vers un plus grand respect de tout ce qui est lié à la carte PMR ? Pour l'instant, les PMR sont obligées de faire une série de démarches qui n'améliorent pas leur quotidien. Il me paraît évident que c'est aux scan-cars qu'il revient de s'adapter aux personnes handicapées, et non le contraire.

1143 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La question des PMR et des scan-cars, qui sort un peu de votre question, est pertinente. Il est important d'y veiller. Comme vous le dites, jusqu'en mars, il faut travailler sur les solutions. L'Agence du stationnement y travaille. Le cabinet est aussi en contact avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles pour que cela se passe au mieux et que les délais soient respectés. Je vous renvoie par ailleurs aux autres questions sur les PMR et les scan-cars auxquelles il a récemment été répondu.

1145 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Qui sont les milliers de personnes ayant reçu une demande de redevance indue ? Quel type de profession exercent-elles ? S'agit-il uniquement de PMR ?

Il serait sage que vous puissiez répondre à ces questions. Je reviendrai donc vers vous avec des questions écrites.

1147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je vous ai donné le chiffre de 5.074, ainsi que le nombre total. J'essaye de vous donner le plus possible d'éléments.

- L'incident est clos.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Parking.brussels heeft tot maart de tijd om aanpassingen voor personen met een beperkte mobiliteit door te voeren. Zal het die termijn halen? Waren alle 5.074 personen van wie de boete werd terugbetaald personen met een beperkte mobiliteit? Zijn de cijfers beter dan vorig jaar?*

Kunnen personen met een beperkte mobiliteit zich bij alle parkeermeters registreren? Is ervoor gezorgd dat de scanauto's voortaan de gehandicaptenkaarten herkennen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Parking.brussels werkt aan een oplossing voor de problemen met de scanauto's. Er zijn contacten met de gehandicaptenvereniging Cawab om ervoor te zorgen dat dat zo goed mogelijk gebeurt en dat de termijnen worden gerespecteerd.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Het zou nuttig zijn om meer informatie te hebben over de duizenden mensen die ten onrechte een boete ontvingen. Wat voor beroep hebben zij? Gaat het uitsluitend om personen met een beperkte mobiliteit? Ik zal daarom een schriftelijke vraag indienen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik heb u al zoveel mogelijk cijfers bezorgd.*

- Het incident is gesloten.

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

1153 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. FOUAD AHIDAR**

1153 **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,**

1153 **concernant le processus participatif entamé afin de revoir la politique de neutralité à la STIB.**

1155 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).- La STIB a pris acte du jugement du tribunal du travail francophone de Bruxelles la condamnant pour discrimination fondée sur les convictions religieuses et le genre. Elle avait en effet signalé à une femme voilée qu'elle était tenue de respecter la politique de neutralité en vigueur dans l'entreprise et qu'elle devait donc retirer son foulard pendant ses heures de travail.*

Le comité de gestion a demandé à la STIB de lancer un processus participatif pour actualiser cette politique. Le port de certains signes convictionnels serait autorisé pour autant que le service fourni au citoyen reste neutre.

1157 *Ce processus participatif a-t-il déjà été lancé ? La STIB a-t-elle déjà adopté des mesures en faveur d'une politique de neutralité plus ouverte ?*

Les consultants ont-ils rencontré des difficultés ? Ont-ils formulé des recommandations ? Unia a-t-il été associé au processus ?

Quand le rapport final nous sera-t-il soumis ?

1159 **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- Je voudrais faire deux remarques concernant la demande d'explications de M. Ahidar.

La première concerne le fait que, dans sa demande d'explications, on dirait qu'à la suite de l'accord relatif à la STIB, on prône une politique de neutralité dite ouverte. Or, ce n'est pas le cas, puisque cet accord réaffirme l'interdiction des signes convictionnels

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

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

betreffende het participatief proces dat op gang werd gezet om het neutraliteitsbeleid binnen de MIVB te herzien.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Meer dan een jaar geleden veroordeelde de Franstalige arbeidsrechtbank van Brussel de MIVB wegens discriminatie op grond van religieuze overtuiging en geslacht. Een vrouw die een hoofddoek draagt, werd bij twee aanwervingsprocedures binnen de MIVB gediscrimineerd. Tot tweemaal toe hebben de aanwervingsbureaus haar er formeel aan herinnerd dat de MIVB een beleid van neutraliteit voert dat geen enkel teken van overtuiging toelaat en dat zij zich daaraan moet houden door haar hoofddoek af te doen tijdens het werk.

Zoals u ongetwijfeld weet, heeft de MIVB akte genomen van die uitspraak. Bijgevolg heeft het beheerscomité aan de MIVB gevraagd een participatief proces op gang te brengen om haar neutraliteitsbeleid te herzien. Het doel zou zijn om een grotere neutraliteit te bevorderen in een participatieve aanpak die essentieel is om het draagvlak binnen de onderneming te garanderen. Zo zal het dragen van bepaalde tekenen van overtuiging in het bedrijf worden toegestaan met de garantie dat de dienstverlening aan de burger neutraal zal blijven en dat de vrijheid van meningsuiting van iedereen op de werkplek zal worden gewaarborgd.

Is dat participatieproces al gestart binnen de MIVB? Zo ja, welke methode werd daarvoor gebruikt en welke resultaten werden er al geboekt?

Heeft de MIVB al maatregelen genomen om een opener neutraliteitsbeleid te garanderen?

Hebben de betrokken consulenten tijdens het participatieproces moeilijkheden ondervonden? Zo ja, welke?

Heeft het adviesbureau al aanbevelingen gedaan? Zo ja, welke?

Werd Unia geraadpleegd en/of betrokken bij dat participatieproces?

Wanneer kunnen we het eindverslag verwachten? Zult u dat in dit parlement voorstellen?

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).- Met zijn vraag om uitleg laat de heer Ahidar uitschijnen dat het akkoord over de MIVB een zogeheten open neutraliteitsbeleid bepleit, maar in feite bevestigt het akkoord het verbod op tekens van overtuiging, met ruimte voor enkele kleine uitzonderingen voor mensen zonder gezagsfunctie en zonder direct contact met het*

comme étant la règle, en imaginant un processus participatif pour se pencher sur les petites exceptions pour les personnes ne disposant pas d'une fonction d'autorité et pour celles qui ne sont pas en contact direct avec le public. Je tenais ainsi à préciser le cadre dans lequel nous évoluons.

publiek. Dat akkoord is tot stand gekomen door een participatief proces.

1161 Ensuite, le tribunal du travail de Bruxelles, statuant comme en référé, vient de statuer en sens inverse de l'affaire évoquée dans la demande d'explications de M. Ahidar. Ainsi, une personne souhaitant porter le foulard pendant son temps de travail a été déboutée de son action. Le tribunal a réaffirmé que les restrictions à la liberté de religion du personnel peuvent se justifier eu égard au principe constitutionnel de neutralité des services publics.

Aujourd'hui, le tribunal du travail de Bruxelles semble en proie à des jurisprudences divergentes. Cette situation ne se serait pas produite si la STIB avait été autorisée à interjeter appel du précédent jugement afin qu'une jurisprudence puisse se dessiner. Cette jurisprudence aurait garanti à différents acteurs, et surtout la STIB, de la sécurité juridique dans l'adoption de décisions en la matière.

Verder heeft de arbeidsrechtbank van Brussel onlangs in kortgeding een uitspraak gedaan die tegengesteld is aan degene die de heer Ahidar aanhaalde: de eis van de persoon in kwestie om een hoofddoek te mogen dragen tijdens de werkuren, werd afgewezen in naam van het grondwettelijk neutraliteitsbeginsel dat in openbare diensten geldt.

Als het de MIVB was toegestaan tegen de vorige uitspraak in beroep te gaan, dan hadden deze uiteenlopende uitspraken voorkomen kunnen worden en had er een eenduidige jurisprudentie kunnen ontstaan, die tot rechtszekerheid had geleid.

1163 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Cette affaire prouve qu'il est regrettable que la STIB n'ait pas pu interjeter appel. Il est ressorti des auditions que les juridictions supérieures auraient rejeté cette jurisprudence. De plus, le tribunal du travail de Bruxelles a déjà rendu des jugements contradictoires.*

Je me réjouis de prendre connaissance du cadre, car je m'interroge sur la marge de manœuvre de la STIB

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Deze zaak toont nogmaals aan hoe jammer het is dat de MIVB niet in beroep is mogen gaan tegen die uitspraak. Uit de hoorzittingen is heel duidelijk gebleken dat de hogere rechtspraak niet akkoord zou zijn gegaan met die lagere rechtspraak. Nu zegt mevrouw Maison dat de arbeidsrechtbank van Brussel ook zelf tegenstrijdige vonnissen heeft geveld. Dat toont nogmaals aan hoe fout het was om niet alle juridische procedures in deze belangrijke materie te volgen om een goede rechtspraak te krijgen. Zo ontstaat er alleen maar twijfel.

Ik ben blij om te horen wat het kader is, want ik vraag me af welke bewegingsruimte de MIVB heeft om een antwoord te bieden op die uitspraak.

1165 *On a du mal à s'y retrouver dans les positions défendues par les partis de la majorité. Pour Vooruit, tout devrait être autorisé. Le PS veut limiter l'interdiction aux personnes travaillant aux guichets. Groen ne veut autoriser que les signes convictionnels. D'autres partis sont plus stricts.*

Que se passe-t-il au juste à la STIB ? Les signes convictionnels sont-ils les seuls visés ?

Nous devons nous en tenir à une neutralité stricte. Les auditions m'ont confortée dans cette opinion. Le processus participatif pourrait d'ailleurs déboucher sur la même conclusion.

Ik heb de standpunten die de meerderheidspartijen innamen bij discussies over neutraliteit bij de overheid, zeer aandachtig gevolgd en daar is geen touw aan vast te knopen. Volgens Vooruit moet werkelijk alles mogelijk zijn. De PS lijkt op haar beurt het model van de stad Antwerpen te volgen. Ze vindt dat uiterlijke tekens toegestaan moeten worden voor personen die niet aan het loket werken. Andere meerderheidspartijen pleiten dan weer voor strengere maatregelen. Groen vindt dat alle religieuze tekens toegestaan moeten worden, maar andere tekens niet. Kortom, het is volstrekt onduidelijk wat de krijtlijnen zijn.

Kunt u toelichten wat er precies aan de hand is bij de MIVB? Welke afspraken werden er gemaakt? Hebben die alleen betrekking op religieuze tekens of zijn ook andere tekens toegestaan?

Mijn standpunt is dat we ons in Brussel moeten houden aan een strikte neutraliteit. De vele hoorzittingen hebben mij alleen maar gesterkt in de overtuiging dat we een verkeerd signaal zouden afgeven als we aan de overheidsneutraliteit zouden raken. Het

1167 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- La STIB exécute une décision du gouvernement. Elle cherche à rendre sa politique de neutralité plus ouverte à la faveur d'un processus participatif censé renforcer l'adhésion du personnel. Le bureau C-Lever fait office de conseiller et de facilitateur.*

1169 *L'avis du personnel a été recueilli au moyen d'une enquête qualitative et quantitative. L'enquête qualitative visait à cerner les besoins et les attentes. Les participants ont été répartis en quatre groupes en fonction de leur conception de la neutralité, pour leur permettre de s'exprimer en toute franchise.*

L'enquête quantitative porte sur l'importance de certaines variables. Elle a été envoyée à tous les agents et ses résultats sont en cours d'analyse.

Les agents de la STIB ont aussi eu l'occasion de dialoguer sur des affirmations provocantes, afin de renforcer la compréhension mutuelle. La formation conçue pour les cadres a déjà été suivie par 200 d'entre eux.

1171 *(poursuivant en français)*

Étant donné que le trajet est toujours en cours, la STIB n'a pas encore pu prendre de mesures pour adapter sa politique de neutralité. Les anciennes règles restent dès lors en vigueur.

Le trajet comprend trois phases : la collecte d'informations, la décision et la mise en œuvre. La STIB a terminé la première phase et les responsables du projet passent maintenant à la phase de conseil à la direction sur les possibilités d'une nouvelle politique de neutralité.

is overigens niet uitgesloten dat het participatieve proces een gelijkaardig standpunt opleverde.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De MIVB werkt binnen het kader van een regeringsbeslissing. De heer Ahidar heeft daar in zijn vraag ook naar verwezen. De MIVB werkt die beslissing uit. Ze herbekijkt haar neutraliteitsbeleid om het op een sterke basis opener te maken. Dat gebeurt vanuit een participatieve aanpak, die noodzakelijk is om het draagvlak binnen het bedrijf te verzekeren. De MIVB is in maart 2022 aan een participatief traject begonnen met het bureau C-Lever als adviseur en facilitator. Sindsdien heeft de MIVB al verschillende stappen ondernomen om de personeelsleden te betrekken bij het ontwerpen van een nieuw neutraliteitsbeleid.

Een eerste stap was de organisatie van terreinbezoeken om C-Lever kennis te laten maken met de personeelsleden en de werkzaamheden van de MIVB. De tweede fase bestond uit het verzamelen van de meningen van de personeelsleden van de MIVB. De maatschappij heeft dat aangepakt aan de hand van een kwalitatief en kwantitatief onderzoek.

Het kwalitatieve onderzoek focust op het verwerven van diepgaande inzichten in bijvoorbeeld noden en verwachtingen. Het bestond uit de organisatie van focusgroepen waarvoor alle personeelsleden van de MIVB zich konden inschrijven. De deelnemers werden ingedeeld in vier groepen naargelang hun kijk op neutraliteit in het bedrijf: inclusief, exclusief en twee posities daartussenin. De bedoeling was om de mensen zo openhartig mogelijk te laten spreken in een veilige omgeving.

Het kwantitatieve onderzoek richt zich op een groter aantal deelnemers om het relatieve belang van bepaalde variabelen te bepalen. Dat onderdeel bestond uit een enquête en werd onder alle medewerkers van de MIVB verspreid. De resultaten ervan worden momenteel gedetailleerd geanalyseerd.

Op 26 oktober organiseerde de MIVB ook een projectdag waarop de deelnemers met elkaar in dialoog gingen over uitdagende statements. Dat bevorderde het wederzijdse begrip voor de verschillende overtuigingen. Verder heeft de MIVB ook een opleiding voor het management ontwikkeld over het omgaan met de diversiteit aan overtuigingen op de werkplek. Tweehonderd managers volgden de opleiding al en die zal wellicht ook worden opgenomen in het vaste opleidingsaanbod.

(verder in het Frans)

Aangezien het traject nog loopt, heeft de MIVB haar neutraliteitsbeleid nog niet kunnen aanpassen en blijven de oude regels van kracht.

Het traject bestaat uit drie fasen: informatie verzamelen, beslissen en uitvoeren. De eerste fase is afgerond. De projectleiders zullen nu de directie van de MIVB advies geven over een nieuw neutraliteitsbeleid. Gelet op het ontbreken van

En raison de l'importance du dossier et de l'absence de cadre juridique au niveau fédéral et régional, ce trajet a certainement constitué un défi pour les consultants et les accompagnateurs du trajet de C-Lever, comparativement à d'autres missions d'accompagnement sur des sujets de politique du personnel qui disposent d'un cadre juridique clairement défini.

Unia a également été impliqué dans ce processus participatif avec les membres du personnel de la STIB. Concrètement, Unia a été consulté par C-Lever pour la conception de l'enquête. Le but était de vérifier que l'enquête était suffisamment détaillée.

Il n'est pas prévu de présenter la nouvelle politique de neutralité de la STIB au Parlement.

Je propose que les éventuelles prochaines questions soient posées lorsque le trajet sera terminé.

een wettelijk kader op federaal en gewestelijk niveau was het traject een hele uitdaging voor C-Lever.

Unia werd door C-Lever geraadpleegd over de enquête om er zeker van te zijn dat ze voldoende gedetailleerd was.

Ik stel voor om te wachten met verdere vragen over dit onderwerp tot het traject voltooid is.

1173 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).- Quand le sera-t-il ?*

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Is er een einddatum? De geplande termijn van achttien maanden is bijna voorbij.

1173 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- La décision est attendue dans les prochains mois. Les résultats de l'enquête sont déjà connus.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De informatieve fase wordt nu afgerond. De workshops hebben plaatsgevonden. De resultaten van de enquête zijn beschikbaar en in de komende weken en maanden wordt er gewerkt aan een beslissing. Nadien wordt die ingevoerd.

1177 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)**.- Comme disait Mme Maison, il existe des dizaines de décisions de justice et elles sont chaque fois différentes. À un moment, le pouvoir législatif doit prendre ses responsabilités et clarifier les règles une fois pour toutes. Le tribunal ne dit pas qu'il faut interdire, mais que l'on peut interdire ! Il nous revient de prendre cette décision.

Chaque parti a sa manière de voir les choses. Mon groupe est pour la liberté aussi bien dans les services de guichet (« front office ») et d'appui (« back office ») que dans les fonctions d'autorité, tandis que d'autres partis sont d'un avis différent.

Il y a effectivement une discussion sur le cadre de la STIB au gouvernement, mais le sujet reviendra ensuite à notre table. À ce moment-là, nous en débattrons et prendrons chacun nos responsabilités.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(in het Frans).- De rechterlijke uitspraken zijn telkens anders. Het wordt dus tijd dat de wetgevende macht haar verantwoordelijkheid neemt en de regels voor eens en voor altijd verduidelijkt. De rechtbank zegt niet dat we tekens van overtuiging moeten verbieden, maar dat we die kunnen verbieden. Het is aan ons om de knoop door te hakken.*

De regering bespreekt de kwestie intern, maar het dossier zal nadien aan het parlement worden voorgelegd. Op dat ogenblik moet elke partij haar verantwoordelijkheid nemen.

1179 *(poursuivant en néerlandais)*

Je me réjouis qu'Unia ait été associé au processus dès le départ et j'attends avec impatience les conclusions.

(verder in het Nederlands)

Ik ben blij dat Unia vanaf het begin bij het proces is betrokken. Ik hoop dat het niet lang meer zal duren voordat het parlement over de conclusie van het onderzoek zal kunnen discussiëren.

1181 **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- Avant que ce dossier ne soit soumis au Parlement, une orientation devra être donnée au sein du comité de direction de la STIB, puis au conseil d'entreprise. Ce n'est donc pas pour tout de suite !

M. Ahidar, Mme Van Achter et d'autres encore sont, comme moi, convaincus qu'il est plus facile d'évoluer dans un cadre

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).- Het zal nog een tijdje duren voordat het dossier aan het parlement wordt voorgelegd, aangezien er eerst een beslissing moet worden genomen door het directiecomité en de raad van bestuur van de MIVB.*

clair, tant pour les juridictions qui ne sont pas de dernier ressort que pour toutes les entreprises publiques et les organismes d'intérêt public concernés.

Indépendamment du contenu, je juge complètement absurde, en tant que juriste et ex-avocate, d'avoir empêché une entreprise publique d'interjeter appel d'une décision. Je l'ai déjà dit et je le redirai encore. Bon nombre de malentendus auraient pu être dissipés.

En l'état, nous ne pouvons qu'espérer une législation dans le prochain accord de gouvernement, ou du moins une entente entre les partis autour desquels une majorité se dessine, sur une politique claire en la matière. Les administrations, les organismes d'intérêt public, les entreprises publiques et toutes les personnes qui en dépendent pourront ainsi bénéficier enfin d'un cadre clair et précis.

Net zoals een aantal andere sprekers ben ik ervan overtuigd dat het gemakkelijker is om vooruitgang te boeken als er duidelijke regelgeving bestaat, zowel voor de rechtbanken als voor de overheidsbedrijven.

As jurist en ex-advocaat vind ik het volkomen absurd dat u een overheidsbedrijf hebt verhinderd om beroep tegen een vonnis aan te tekenen, want daardoor hadden veel misverstanden uit de weg kunnen worden geruimd.

Hopelijk maakt de volgende meerderheid werk van een duidelijk kader.

1183 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Je n'ai pas tout compris. Il semble que le processus participatif ne soit pas ouvert aux usagers de la STIB.*

J'espère que le Parlement pourra consulter le rapport du processus pour prendre connaissance des questions posées. De quels signes parle-t-on ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een aantal zaken is me niet duidelijk. Vooreerst lijkt het alsof het participatief proces alleen binnen de MIVB plaatsvindt en dat er geen gebruikers van het openbaar vervoer bij betrokken zijn.

Ik hoop dat het parlement inzage kan krijgen in het verslag van het proces, zodat we kunnen nagaan welke vragen er zijn gesteld. Gaat het over vakbondskledij, over levensbeschouwelijke of over alleen religieuze tekens? Het is belangrijk om te weten hoe het proces verloopt, want op onze vragen daarover krijgen we geen antwoorden.

Ik kijk uit naar de uiteindelijke beslissing en hoop dat het parlement op een transparante manier wordt geïnformeerd.

1185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- Je voudrais nuancer ce que M. Ahidar vient de dire. C'est C-Lever, et non Unia, qui a accompagné le processus.*

Pour la publication des documents, il faut attendre que le processus s'achève.

- L'incident est clos.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik wil even nuanceren wat de heer Ahidar zegt over het feit dat Unia vanaf het begin bij het participatief proces werd betrokken. Op een bepaald moment was er een aanbesteding voor externe begeleiding, waarvoor de opdracht werd toegewezen aan de onderneming C-Lever, die op haar beurt contact heeft opgenomen met Unia. Unia heeft het proces dus niet begeleid.

Wat het publiek maken van de documenten betreft, ga ik ervan uit dat de parlementsleden vragen zullen stellen als het traject is afgelopen. Op dit moment is het proces binnen de MIVB nog volop bezig. Het is belangrijk dat het sereen kan verlopen om het debat tot een goed einde te brengen. Ik kan u dus nu geen extra informatie over de verschillende fasen geven, maar zal dat doen, zodra het proces is afgerond en de beslissing is genomen.

- Het incident is gesloten.

1189 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1189 **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,**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant le rallongement des délais de rendez-vous pour le contrôle technique des véhicules.

betreffende de verlenging van de termijnen voor de afspraken voor de autokeuring.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Le contrôle technique est obligatoire en Belgique pour tous les véhicules âgés de plus de quatre ans. Depuis la pandémie de Covid-19, ces contrôles se font uniquement sur rendez-vous. Cependant, il me revient que de nombreux automobilistes n'arrivent pas à obtenir de rendez-vous avant la date d'échéance du contrôle. Or, en cas de présentation tardive, la réglementation impose aux centres de contrôle technique d'appliquer des pénalités. Et plus l'automobiliste a du retard, plus la pénalité est élevée.

À Bruxelles, il n'est pas rare de devoir attendre un mois, voire plus, pour obtenir un premier rendez-vous. Ces rendez-vous tardifs peuvent entraîner des difficultés, à la fois pour les personnes ne s'y prenant pas à temps, mais aussi pour les personnes dont l'activité en dépend, tels que les vendeurs de voitures d'occasion.

Ainsi, des personnes m'ont contacté pour se plaindre de ces retards. Ils ne comprennent pas ce qu'il se passe et leur activité professionnelle est ralentie.

Comment expliquez-vous un temps d'attente aussi élevé pour les rendez-vous obligatoires de contrôle technique ? Y a-t-il un plan pour le réduire ?

Selon vous, au vu de la situation sanitaire actuelle, l'obligation de rendez-vous est-elle encore nécessaire ou bénéfique ?

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).- Sinds de coronapandemie wordt de autokeuring alleen nog op afspraak uitgevoerd, maar veel automobilisten slagen er niet in om tijdig een afspraak vast te leggen. In Brussel is het niet ongewoon om een maand of langer te moeten wachten op een eerste afspraak. Dat kan problemen veroorzaken, niet alleen voor wie tot het laatste ogenblik wacht om een afspraak te maken, aangezien de autokeuringscentra een toeslag moeten aanrekenen als een voertuig te laat wordt aangeboden, maar ook voor handelaars in tweedehandsvoertuigen.*

Hoe verklaart u de lange wachttijd voor verplichte keuringsafspraken? Is er een plan om de wachttijd te verkorten?

Is de verplichte afspraak volgens u nog nodig of nuttig in de huidige gezondheidssituatie?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pendant la crise sanitaire, le contrôle technique a été confronté à de nombreux enjeux. Je me suis donc informée de la situation vécue dans les centres bruxellois. Il faut savoir que les centres de contrôle technique ont des listes d'attente différentes selon qu'ils sont situés en Flandre ou à Bruxelles.

Durant le deuxième trimestre 2022, les centres de contrôle technique dépendant de la société ACT (Schaerbeek et Haren) ont connu des délais plus élevés pour une prise de rendez-vous en raison d'un problème informatique. Hormis cette situation exceptionnelle, le temps d'attente est généralement de quelques jours à deux semaines au maximum. D'après mes informations, cette situation serait spécifique à Schaerbeek, tandis que le problème serait résolu à Haren. Dans les autres centres, il n'y aurait pas de temps d'attente. Il est même parfois possible d'obtenir un rendez-vous le jour même pour un contrôle périodique.

La prise de rendez-vous - système instauré lors de la crise sanitaire - permet aux centres d'optimiser leurs ressources et aux utilisateurs d'éviter des heures d'attente. Les files de plusieurs centaines de mètres devant les centres ont donc disparu pour le plus grand bonheur des riverains, de la STIB et des personnes travaillant à proximité. Ce problème concernait tout particulièrement la rue Colonel Bourg à Evere.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- In het tweede kwartaal van 2022 waren de wachttijden in Schaarbeek en Haren wat langer door een computerprobleem, maar doorgaans bedraagt de wachttijd enkele dagen tot maximaal twee weken. Bovendien is de situatie specifiek voor Schaarbeek. In de andere centra is er geen wachttijd. Soms is het zelfs mogelijk om op de dag zelf een afspraak te maken.*

Dankzij het afspraaksysteem kunnen de centra hun middelen optimaliseren en moeten de gebruikers minder lang wachten. De lange rijen voor de centra zijn verdwenen, tot grote vreugde van de buurtbewoners, de MIVB en al wie in de buurt werkt.

Het systeem met tijdsblokken zonder afspraak in Vlaanderen verliep niet goed. Die oplossing wordt daarom niet overwogen in Brussel. De centra zijn geen voorstander van een terugkeer naar de oude werkwijze en willen liever op afspraak blijven werken. Daarom zullen wij ervoor zorgen dat de wachttijden niet langer dan twee weken bedragen.

Het is mogelijk om een terugbetaling van de toeslag voor laattijdige keuring te vragen in geval van overmacht, zoals bij een ziekenhuisopname.

L'ouverture de créneaux horaires sans rendez-vous en Flandre s'est plutôt mal déroulée, avec une saturation complète des disponibilités et l'apparition de tensions ayant même nécessité ponctuellement l'intervention de la police. Cette solution n'est donc pas envisagée à Bruxelles. Tout retour au fonctionnement précédent semble refusé par les centres, qui préfèrent continuer à travailler sur rendez-vous.

Nous veillerons par conséquent à ce que les temps d'attente pour obtenir un rendez-vous n'excèdent pas les deux semaines, voire qu'un rendez-vous puisse être pris le jour même.

S'agissant de la majoration pour présentation tardive au contrôle technique, il est possible de demander son remboursement en cas de force majeure, comme l'impossibilité de prendre rendez-vous ou l'hospitalisation du propriétaire du véhicule. Cependant, le citoyen qui attend le dernier jour de validité de son certificat pour prendre rendez-vous s'expose au paiement d'une majoration de 8,80 euros pour le premier mois de retard.

1197 **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- J'entends que le système hybride de présentation avec et sans rendez-vous ne fonctionne pas. Je compte sur vous pour réduire au maximum les délais d'attente, car le secteur économique en dépend directement.

Je comprends le désarroi des riverains face à ces longues files d'attente, mais j'ai l'impression que pareille situation a toujours existé, déjà avant la crise sanitaire.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).- Ik reken op u om de wachttijd voor een afspraak zoveel mogelijk te verkorten, want de economische sector is daar rechtstreeks afhankelijk van.*

Ik begrijp de onvrede van de omwonenden, maar er zijn altijd lange wachtrijen geweest, ook voor de gezondheidscrisis.

1197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La crise du Covid-19 aura au moins apporté quelque chose de positif.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De gezondheidscrisis heeft gelukkig ook iets positiefs teweeggebracht.*

1197 **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- Et certains sont plus réticents au changement que d'autres. L'essentiel est que les délais soient les plus courts possible pour la présentation des véhicules au contrôle technique.

- L'incident est clos.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).- Sommigen zijn nog terughoudend over het nieuwe systeem. Daarom is het belangrijk om de wachttijd zo kort mogelijk te houden.*

- Het incident is gesloten.

1205 **QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

1205 **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,**

1205 **concernant le chantier dans le quartier Stalingrad-Lemonnier.**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende de bouwplaats in de wijk Stalingrad-Lemonnier.

1207 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- Il me revient que les vastes travaux entamés par Bruxelles Mobilité pour l'extension du métro sous le quartier Stalingrad-Lemonnier auraient pris du retard, alors que ce quartier commerçant est déjà lourdement affecté par la crise sanitaire, l'explosion des coûts de l'énergie et de grandes difficultés d'accès.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).- Naar verluidt hebben de metrowerken in de wijk Stalingrad-Lemonnier vertraging opgelopen. Dat is slecht nieuws voor de handelaars, die nu al 60 tot 85% van hun klanten hebben verloren.*

Outre ce retard, qui pourrait s'avérer fatal pour nombre de commerçants - qui déclarent d'ores et déjà une perte de clientèle de l'ordre de 60 à 85 % - une nouvelle crainte vient peser sur ce dossier déjà fort compliqué. Ainsi, plusieurs commerçants et riverains auraient eu vent d'un problème de stabilité au niveau du Palais du Midi, édifice classé appartenant à la Ville de Bruxelles, sous lequel sont effectués une partie des travaux.

Si cette rumeur est fondée, il s'agirait d'un drame, non seulement sur le plan patrimonial, mais aussi en matière d'exemplarité des pouvoirs publics. En effet, ceux-ci n'ont eu de cesse de répéter que travailler en sous-œuvre sous la structure de cet édifice ne poserait pas de problème et que les techniques à mettre en œuvre pour ce type de travaux étaient largement maîtrisées.

Bovendien zou er een stabiliteitsprobleem zijn ter hoogte van het beschermde Zuidpaleis.

1209 Pourriez-vous dresser un état des lieux précis de ce chantier, ainsi que des éventuels retards pris par rapport au calendrier annoncé des travaux ? Quand le chantier devrait-il être finalisé en surface ?

Qu'en est-il des rumeurs quant à un risque pour le Palais du Midi et sa stabilité ? Des complications sont-elles possibles pour ce patrimoine ? Si oui, quelles mesures sont-elles mises en œuvre pour tenter de résoudre le problème, et quels sont les coûts inhérents ?

Si cela se justifiait, comment la Région interviendrait-elle pour éviter un drame du point de vue patrimonial ? Serait-elle entièrement couverte par les assurances en cas de complication ?

Comment les riverains et commerçants sont-ils valablement informés de la situation du chantier, de son évolution et de ses différentes phases ? S'agit-il d'une information régulière ? Un médiateur a-t-il été désigné pour coordonner les contacts avec les personnes fréquentant ce quartier ?

Étant donné les lourdes pertes subies par les commerçants ayant souhaité rester sur place, et ce, malgré la gratuité de loyers, la Région a-t-elle prévu des aides spécifiques pour soutenir au mieux les commerçants les plus touchés ?

Connaissant le budget prévu originellement pour ce chantier, pouvez-vous me préciser si des augmentations ont été constatées ? Si oui, pour quel montant et à quel pourcentage cela correspond-il ?

Kunt u ons een precies overzicht geven van het project en de eventuele vertragingen? Wanneer zullen de bovengrondse werken voltooid zijn?

Zijn er problemen met de stabiliteit van het Zuidpaleis? Welke maatregelen worden genomen om het probleem op te lossen? Welke kosten zijn daaraan verbonden? Worden die kosten door de verzekering gedekt?

Hoe worden omwonenden en handelaars op de hoogte gehouden van de evolutie van de werken? Is er een bemiddelaar aangesteld om de contacten met de omwonenden te coördineren?

Plant het gewest specifieke steun voor de zwaarst getroffen handelaars?

Is het budget voor het project overschreden? Met welk bedrag of percentage?

1211 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La dalle de toiture est en cours d'installation au boulevard Jamar. Les travaux dans l'avenue de Stalingrad et à la station Albert vont également bon train. Pour être informé de l'avancée des travaux, je vous invite à consulter le site internet metro3.be, où des actualités sont régulièrement publiées.

La création d'un métro reste un projet d'envergure, qui amène des défis au fur et à mesure du chantier, la structure du sous-sol bruxellois réservant son lot de surprises. C'était déjà le cas dans les années 1970, lors de la construction de la première ligne de métro à Bruxelles. Au niveau du Palais du Midi, les sous-sols

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Alle informatie over de voortgang van de werken is terug te vinden op de website metro3.be.*

De aanleg van een metrolijn brengt heel wat uitdagingen met zich mee, onder meer door de Brusselse ondergrond. Bij het Zuidpaleis stellen de moerassige ondergrond en de bedding van de Zenne de hoofdaannemer voor enkele technische uitdagingen. Er worden tests uitgevoerd om te bepalen welke techniek het meest geschikt is. Het gaat om een sectie van ongeveer 120 meter.

du marais de Bruxelles et du lit de la Senne posent actuellement certains défis techniques à l'entreprise générale. Des tests sont en cours pour vérifier l'étanchéité des différentes techniques de construction envisagées. Un tronçon d'environ 120 mètres est concerné.

Er zijn momenteel onderhandelingen met de aannemer aan de gang over de mogelijke gevolgen van die problemen voor het tijdschema en het budget. De extra kosten hangen dus af van die onderhandelingen. De MIVB doet al het mogelijke om het geplande tijdschema op de rest van het traject aan te houden.

À ce stade, des négociations sont en cours avec l'entrepreneur afin d'objectiver l'impact éventuel des difficultés rencontrées sur le calendrier et le budget prévus pour la réalisation des travaux sur ce tronçon. Vos questions liées au surcoût dépendent donc du suivi de ces négociations. Concernant le reste du chantier, la STIB met tout en œuvre pour s'en tenir au calendrier prévu.

De informatie over de voortgang van de werken wordt verspreid via verschillende kanalen: website, gratis nummer, WhatsApp-groep, enzovoort. Iedereen kan ook een vraag stellen of een opmerking doorgeven via die kanalen. Voorts is er een ombudsman aangesteld en worden er regelmatig informatievergaderingen georganiseerd.

De nombreux canaux d'information sont mis à la disposition des riverains et commerçants : site internet, numéro vert, groupe WhatsApp, etc. Des informations au sujet de l'avancée des travaux y sont disponibles. Ces canaux permettent aussi de disposer d'un point de contact pour quiconque aurait une question ou une remarque.

Un ombudsman a également été désigné depuis le début de ce chantier d'envergure. Il assure une présence humaine à proximité du chantier et est à disposition, au plus proche du terrain. Des réunions d'information sont régulièrement organisées.

1213 Des mesures d'accompagnement ont été mises en place pour les commerçants. Pour une explication détaillée, je vous invite à consulter la réponse à la question écrite n° 1193 de M. Weytsman concernant les compensations pour les désagréments liés au chantier dans le quartier Stalingrad-Lemonnier.

Ook voor de handelaars werden begeleidende maatregelen genomen. Voor meer details verwijs ik naar het antwoord op schriftelijke vraag nr. 1193 van de heer Weytsman.

Le gouvernement bruxellois a décidé le 21 mars 2019 d'intégrer un budget supplémentaire de 10 millions d'euros dans les coûts d'investissement du projet pour financer les mesures d'accompagnement supplémentaires décrites dans les deux pactes conclus avec la commune de Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles.

De Brusselse regering besliste op 21 maart 2019 om 10 miljoen euro extra vrij te maken voor de aanvullende begeleidingsmaatregelen die in de overeenkomsten met de gemeenten Sint-Gillis en Brussel-Stad zijn opgenomen. Dat bedrag komt bovenop de budgetten die Brussel-Stad en de MIVB beschikbaar hadden gesteld voor de begeleidingsmaatregelen. Het totale bedrag voor de begeleidingsmaatregelen bedraagt 17,5 miljoen euro.

Ce montant s'ajoute aux budgets dégagés par la Ville de Bruxelles pour exonérer les loyers du Palais du Midi et par la STIB pour financer les mesures d'accompagnement prévues dans les marchés publics relatifs au génie civil et à la communication. Le total s'élève à 17,5 millions d'euros et couvre donc toutes les mesures d'accompagnement.

Je n'ai pas pu répondre à toutes vos questions techniques car des appréciations et des analyses sont en cours.

1215 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- Vous n'avez effectivement pas répondu à toutes mes questions. J'entends cependant qu'il y a des éléments techniques.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).- U bevestigt de geruchten over de stabiliteitsrisico's, die zeer waarschijnlijk extra kosten en vertragingen zullen veroorzaken. De complexiteit van het dossier is ook problematisch voor de handelaars.*

Je vais me permettre d'interpréter vos réponses devant vous afin de ne pas travestir vos propos. Il me semble vous avoir entendu admettre l'existence d'éléments problématiques dans le sous-sol à cet endroit, qui risquent fortement d'engendrer un surcoût, un

Hopelijk volstaan 18 miljoen euro om de problemen te verhelpen en de vertraging te dekken. Ik hoop ook dat er geen andere onaangename verrassingen zullen opduiken.

allongement des délais et un problème de stabilité pour le Palais du Midi. Cela confirme les rumeurs.

Cette complexification du dossier est aussi problématique pour les commerçants. Les 120 mètres mentionnés ne sont pas un détail. Aussi, les 18 millions avancés ne sont pas non plus anecdotiques. J'espère que cette somme permettra de remédier aux problèmes découverts et de couvrir la prolongation du calendrier. J'espère aussi que nous n'aurons pas de nouvelles mauvaises surprises.

1217 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Il est vrai que la question se pose de savoir quelle technologie utiliser dans le sous-sol marécageux. Actuellement, il n'y a pas de risque pour la stabilité, mais des analyses sont en cours pour s'assurer que les travaux peuvent continuer.

Effectivement, 120 mètres, ce n'est pas rien, mais quelle que soit la longueur du tronçon problématique, le tunnel de métro doit être entièrement achevé.

1219 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)**.- Je disais que 120 mètres n'est pas une distance anecdotique, car il s'agit à peu près de la longueur du Palais du Midi. Auriez-vous travaillé sur deux ou trois mètres que cela n'aurait pas été problématique, car cela arrive partout dans le sous-sol bruxellois, mais avec une telle distance, il faudra travailler sérieusement sur des techniques spécifiques. J'espère que l'on tiendra compte des éléments patrimoniaux.

- *L'incident est clos.*

1223

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

1223 **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,**

1223 **concernant les toilettes publiques gérées par la STIB strictement réservées au personnel et celles qui sont partagées.**

1225 **M. Jamal Ikazban (PS)**.- La STIB possède actuellement en surface une petite cinquantaine de sanitaires uniquement accessibles au personnel de la STIB, grâce à leur badge, et une trentaine de sanitaires accessibles au public. Il y a un an, je vous interrogeais sur l'inventaire complet des commodités accessibles au public. Cet inventaire, commandé fin 2020, n'était alors pas disponible, car les toilettes étaient exploitées par différents opérateurs.

Le personnel de la STIB peut utiliser les toilettes publiques situées en station ou celles exclusivement réservées aux agents via un badge d'accès. Considérées comme des lieux de travail, les stations de métro sont pourvues de sanitaires pour le personnel de la STIB. Les commodités de la STIB sont mixtes et, pour certains

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Momenteel is er geen stabiliteitsrisico, maar er worden analyses uitgevoerd om na te gaan welke technologie het meest geschikt is, zodat de werken voortgezet kunnen worden.*

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).- Als het over twee of drie meter zou gaan, was er geen probleem, maar 120 meter vormt een technische uitdaging. Ik hoop dat er rekening wordt gehouden met de erfgoedelementen van het Zuidpaleis.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende de door de MIVB beheerde openbare toiletten die strikt voorbehouden zijn aan het personeel, en de toiletten die worden gedeeld.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- Toegang tot toiletten in en rond metrostations blijft een nijpend probleem. Voor MIVB-medewerkers, maar ook voor taxichauffeurs, gaat het om een essentieel onderdeel van welzijn op het werk, waarover duidelijke regels staan in de arbeidsreglementering. Je behoefte niet kunnen doen kan tot heel wat problemen leiden, van urineweginfecties of misselijkheid over nierstenen tot chronische constipatie.*

MIVB-medewerkers kunnen gebruikmaken van een dertigtal openbare toiletten in de stations, alsook van een vijftigtal toiletten waar ze met behulp van een badge in kunnen. Over zo'n badge beschikken ook de handelaars die in de stations gevestigd

sanitaires accessibles au public, une partie est adaptée aux PMR et gérée par la direction de l'infrastructure des transports publics.

Par ailleurs, les exploitants des commerces situés dans les stations de métro ont non seulement accès aux toilettes publiques, mais ils possèdent aussi un badge d'accès aux sanitaires réservés au personnel de la STIB.

Dans ce contexte, aux abords de certaines stations de métro, les chauffeurs de taxi bruxellois, ne disposant toujours pas de commodités réservées, pourraient également y avoir accès avec un tel badge. Ce problème d'absence de sanitaires pour des travailleurs qui rendent un service d'utilité publique reste pesant, même s'ils parviennent parfois, entre deux courses, à utiliser les toilettes publiques, voire d'autres moyens, pour se soulager.

La question du bien-être au travail est essentielle et implique forcément la satisfaction de ce besoin, mais aussi la possibilité d'utiliser des sanitaires strictement destinés à un corps de métier.

Les règles en la matière sont très claires : le personnel doit avoir à sa disposition des vestiaires et des sanitaires et lavabos correctement équipés et en nombre suffisant, et ce pour chaque type d'environnement de travail : bureau, atelier, magasin, chantier, etc. Par exemple, pour les cabinets d'aisance, il en faut au moins un, et un urinoir, pour vingt hommes et deux pour vingt femmes. Des installations séparées doivent être prévues pour les travailleurs masculins et féminins. Quant aux personnes porteuses d'un handicap, elles doivent pouvoir disposer d'installations sanitaires appropriées.

Les risques lorsqu'on se retient sont nombreux et réels : infection urinaire, calculs rénaux, douleurs ou coliques néphrétiques, dérèglement du rythme digestif, côlon douloureux, constipation chronique ou encore nausées.

L'inventaire complet des commodités publiques en Région Bruxelloise gérées par la STIB est-il disponible aujourd'hui ?

Quels sont les projets en cours sur l'installation et la répartition de nouvelles toilettes strictement réservées au personnel de la STIB, ainsi que leur partage avec d'autres travailleurs, et de toilettes accessibles au public ? Quels sont les chiffres pour la Région bruxelloise ?

La question de l'accès des chauffeurs de taxi à des sanitaires restant d'intérêt public, la direction de l'infrastructure des transports publics s'est-elle penchée sur la question pour envisager l'octroi d'un badge d'accès à ce corps de métier au même titre que les employés des commerces situés dans les stations de métro ? S'est-elle intéressée à une autre solution ? Un appel à projet est-il envisageable ?

1229 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La STIB dispose de la liste des différents sanitaires répartis sur son réseau. Tous ne sont pas accessibles au public, pour des raisons souvent opérationnelles.

zijn, maar de taxichauffeurs niet. Een deel van die toiletten zijn toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit.

Eind 2020 werd een volledig overzicht opgevraagd van de door de MIVB beheerde openbaar toegankelijke toiletten, maar die was eind 2021 nog steeds niet beschikbaar. Is die inmiddels klaar?

Welke projecten zijn in uitvoering voor het plaatsen van nieuwe toiletten voorbehouden aan MIVB- en ander personeel enerzijds, en openbare toiletten anderzijds? Wat zijn de cijfers voor het gewest

Overweegt de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer de taxichauffeurs een toegangsbadge te geven voor de MIVB-toiletten? Denkt ze aan andere oplossingen? Is een projectoproep een optie?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De MIVB beschikt over een lijst van de sanitaire voorzieningen op haar netwerk, waarvan er 43 publiek toegankelijk zijn: 9 in metrostations Beurs, Merode, Roodebeek en De Brouckère en 34 bovengronds. In het toekomstige metrostation Toots Thielemans*

Actuellement, sur l'ensemble du réseau de la STIB, 43 toilettes sont accessibles au public : 9 dans le métro, réparties sur les 4 stations Bourse, Merode, Roodebeek et De Brouckère, et 34 sur le réseau de surface. Je ne vais pas toutes les citer ici, mais vous donner quelques exemples, tels que les arrêts Gare Vivier d'Oie, Héros, Cimetière de Bruxelles, Westland Shopping, Drogenbos Château, Dansaert, Jacqmain, Albert, Forest National, Wiener, Sainte-Anne, Tervuren Station.

En plus de cela, des projets sont en cours dans le métro au niveau de la station Toots Thielemans, où se trouvent deux sanitaires automatiques accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), de la station Gare Centrale et de la station Albert, dans laquelle se trouvent également deux sanitaires automatiques accessibles aux PMR. Il en va de même à Montgomery. Des toilettes sont par ailleurs prévues dans les sept nouvelles stations de l'extension de la future ligne 3.

Afin de combler le manque, il a été décidé que, lors de chaque rénovation lourde d'une station, la STIB prévoirait l'installation de sanitaires accessibles au public.

Au niveau du réseau de surface, sauf contraintes techniques ou urbanistiques, tous les nouveaux sanitaires installés seront accessibles au public, y compris aux PMR. Quatre projets sont en attente de l'obtention du permis d'urbanisme au niveau du terminus Tervuren, de Vivier d'Oie, d'Heiligenborre et de Sainte-Anne, et quatre projets sont en cours d'étude.

Le déploiement futur se fait en accord avec les besoins opérationnels. Ces derniers sont revus de manière trimestrielle avec les modes bus et tram.

Comme indiqué en réponse à votre question écrite n° 1058, les commerçants des magasins situés dans les stations de métro ont accès, comme les voyageurs, aux toilettes publiques. Ils ont également accès aux sanitaires réservés au personnel de la STIB, grâce à un badge d'accès. Les tiers peuvent utiliser les toilettes publiques situées sur le réseau.

En ce qui concerne parking.brussels, seul le park and ride Ceria dispose de deux toilettes : une PMR mixte et une toilette mixte. Dans le futur park and ride Stalle, il est prévu que le hall d'accueil du parking dispose de sanitaires destinés au public, y compris aux PMR.

Enfin, le plan monoparental de Mme Ben Hamou prévoit également une action en vue d'offrir un meilleur accès aux toilettes publiques sur le territoire bruxellois.

1231 **M. Jamal Ikazban (PS)**.- J'entends que la situation progresse en matière de création de toilettes accessibles au public.

Envisagez-vous d'étendre aux chauffeurs de taxi, considérant qu'ils remplissent également une mission d'utilité publique, la possibilité d'accéder aux toilettes réservées au personnel, notamment aux endroits de grande affluence ?

komen er twee automatische toiletten die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, net als in de stations Centraal Station, Albert en Montgomery. Ook in de 7 nieuwe stations van de uitgebreide metrolijn 3 komen er toiletten en bij elke ingrijpende stationsrenovatie zal de MIVB openbare toiletten installeren.

Bovengronds zullen, behoudens uitzonderingen om technische of stedenbouwkundige redenen, alle nieuwe sanitaire voorzieningen publiek toegankelijk zijn, ook voor personen met een beperkte mobiliteit. De uitrol daarvan is gebaseerd op de operationele behoeften, die ieder kwartaal geanalyseerd worden.

Bij parking.brussels heeft alleen de park-and-ride Coovi twee toiletten, waarvan één toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Ook de toekomstige park-and-ride Stalle zal over zulke toiletten beschikken.

Daarnaast voorziet het plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen van mevrouw Ben Hamou in een betere toegankelijkheid van openbare toiletten.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- Er zit kennelijk schot in de zaak. Overweegt u de taxichauffeurs, die toch een publieke dienst verlenen, ook met een badge toegang tot de aan het MIVB-personeel voorbehouden toiletten te geven?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce n'est pas toujours possible sur le plan opérationnel, notamment pour des questions de sécurité et d'utilisation de badges. Quand c'est possible, nous ouvrons alors les toilettes à l'ensemble du public.

Je poserai à nouveau la question à la STIB.

M. Jamal Ikazban (PS).- La STIB doit intégrer le fait que les taxis font partie des transports d'utilité publique en Région bruxelloise. Je reviendrai sur cette question.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

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

concernant la chute des feuilles et la sécurité sur les trottoirs et les pistes cyclables.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME LOTTE STOOPS

concernant le ramassage et le traitement des feuilles d'automne sur les voiries régionales.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je ne vous apprendrai pas qu'avec l'automne vient la chute des feuilles. Bien que celles-ci nous fournissent de merveilleuses couleurs dorées, orangées, cuivrées et pourpres, elles représentent, une fois humides, un réel danger pour les piétons et les cyclistes.

Des citoyens bruxellois ont signalé, via l'application Fix My Street, des pistes cyclables et trottoirs jonchés de feuilles sur des voiries régionales. La piste cyclable du boulevard du Souverain, par exemple, est tellement jonchée de feuilles qu'on ne l'aperçoit même plus. Ces signalements sont restés lettre morte, malgré les risques de chute encourus par les cyclistes et piétons empruntant ces voies. J'imagine bien que ces risques ne vous laissent pas indifférente.

D'après mes informations, Bruxelles Propreté refuse de nettoyer les feuilles encombrant les pistes cyclables des voiries régionales, arguant que, les feuilles n'étant pas des déchets, ce ramassage n'est pas de son ressort, et que les plaintes touchent non pas à la propreté, mais à la sécurité publique. Cela relèverait donc de la compétence du gestionnaire de la route. Voilà pourquoi ces plaintes ne sont pas traitées en priorité. Les différentes instances se renvoient donc la balle !

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Dat is om veiligheidsredenen niet altijd evident. Waar het wel kan, maken we de toiletten algemeen toegankelijk. Ik zal de vraag opnieuw aan de MIVB stellen.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- De MIVB moet rekening houden met het feit dat taxichauffeurs een openbare dienst verlenen. Ik kom hier later op terug.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

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

betreffende het vallen van de bladeren en de veiligheid op de voet- en fietspaden.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS

betreffende het opruimen en verwerken van herfstbladeren op de gewestwegen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- Bladeren op de weg kunnen een echt gevaar vormen voor voetgangers en fietsers. Het fietspad op de Vorstlaan is zelfs zo bedolven onder de bladeren dat het niet meer zichtbaar is.*

Burgers kunnen op de app Fix My Street melding maken van probleemzones, maar aan die meldingen wordt geen gevolg gegeven. Net Brussel zou weigeren om de bladeren op de fietspaden op gewestwegen op te ruimen, met als argument dat de bladeren geen afval zijn en dat dat de klachten geen betrekking hebben op de netheid, maar op de openbare veiligheid en dus onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder vallen.

Net Brussel heeft nochtans 65 veegmachines en meer dan 600 mensen in dienst om de gewestwegen schoon te maken. Het agentschap beschikt dus over voldoende middelen om die taak uit te voeren. Het heeft overigens al 175 ton dode bladeren verzameld met behulp van twee tractoren die zijn uitgerust met een stofzuiger.

Dit geschil tussen Brussel Mobiliteit en Net Brussel brengt voetgangers en fietsers in gevaar. Wie is verantwoordelijk is voor het verwijderen van bladeren op de voet- en fietspaden

Par ailleurs, on me signale que Bruxelles Propreté possède 65 balayeuses et emploie plus de 600 agents affectés à la propreté des voiries régionales. L'agence a dès lors les moyens d'assumer cette tâche. En automne, 175 tonnes de feuilles mortes sont collectées à l'aide de deux tracteurs équipés d'un aspirateur. Cette action assure la propreté des rues et la sécurité des usagers de la route.

Cette petite dispute bien bruxelloise entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté fait encourir des risques aux piétons et aux cyclistes. Au final, les Bruxellois paient donc les pots cassés.

Pouvez-vous m'indiquer qui est en charge du nettoyage et du retrait des feuilles des trottoirs et des pistes cyclables situées sur les voiries régionales ? Pour quelles raisons Bruxelles Propreté ne veut-elle pas nettoyer les feuilles sur ces mêmes trottoirs et pistes cyclables ?

Combien d'accidents dénombre-t-on chaque année sur les voiries, trottoirs et pistes cyclables des voiries régionales à la suite de la chute des feuilles ? Qu'est-il mis en place en automne pour la sécurité des cyclistes et des piétons ?

1249 **Mme Lotte Stoops (Groen)** *(en néerlandais).- S'il est judicieux d'enlever les feuilles pour éviter les accidents et assurer le passage des piétons et cyclistes, il peut être intéressant de ne pas les ramasser aux endroits où elles forment une couche isolante et un engrais pour les arbres et les plantes. En outre, les feuilles mortes constituent un abri idéal pour les insectes.*

Un article publié récemment dans Bruzz mentionnait le projet Carbone, qui consiste à étudier les moyens de réutiliser les déchets verts ainsi que l'incidence des gaz d'échappement sur les feuilles mortes. Il ressort des résultats préliminaires de ce projet que le compostage permet de réduire la pollution et ne présente aucun risque pour la santé humaine ou le sol.

Par ailleurs, certaines communes ont placé des corbeilles à feuilles à l'attention des riverains. Le contenu de ces corbeilles peut également être utilisé dans les composts de quartier.

Les résultats du projet seront-ils intégrés dans l'ensemble de la politique de Bruxelles Mobilité en la matière ?

Sur l'ensemble des feuilles collectées, quelle proportion est-elle destinée au compostage et quelle proportion à l'incinération ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle cartographié les endroits où les feuilles ne doivent pas être ramassées ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle fourni des corbeilles à feuilles ? Qu'advient-il de leur contenu ?

op gewestwegen? Waarom wil Net Brussel die bladeren niet opruimen?

Hoeveel ongelukken gebeuren er jaarlijks op de voet- en fietspaden op gewestwegen door gevallen bladeren? Welke maatregelen worden in het najaar genomen om de veiligheid van fietsers en voetgangers te waarborgen?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Het is herfst en dus de tijd van het jaar om het over de vallende bladeren te hebben. Buiten de poëzie en het kleurenpalet ervan hebben we te maken met een dagelijks afstervende natuur, maar onder die dode bladeren zit er heel veel leven.

Op trottoirs, fietspaden en wegen van het gewest is het logisch dat bladeren worden verwijderd om ongelukken te voorkomen en de doorgang voor voetgangers, minder mobiele personen en fietsers te verzekeren. Maar op andere plekken, naast de weg of op pleinen, kunnen bladeren een perfecte isolatielaag vormen voor bomen en planten en de bodem bevruchten door de humus die ze vormen. Daarnaast bieden dode bladeren een fijn huis voor insecten. Door bladeren te laten liggen, helpen we dus op een heel eenvoudige manier de insectenpopulatie om zich te herstellen. De insecten die tussen de bladeren kruipen, trekken op hun beurt weer vogels aan die daar in de winter voedsel vinden. Hoe meer bladeren mogen blijven liggen, hoe minder kans dat bladblazers, vaak met tweetaktmotoren, luchtvervuiling, geur en geluid veroorzaken.

In een recent artikel van Bruzz was er sprake van het project Carbone dat onderzoekt hoe groenafval benut kan worden. Het project is een samenwerking van Brussel Mobiliteit, de ULB en de gemeenten Anderlecht, Sint-Gillis, Sint-Pieters-Woluwe en Ukkel. Voor het project wordt de invloed van uitlaatgassen op dode bladeren onderzocht. Uit voorlopige resultaten blijkt dat de vervuiling voldoende afneemt en dat composteren dus geen risico inhoudt voor de menselijke gezondheid of voor de bodem. De bladeren laten liggen, kan dus minder kwaad dan vroeger werd gedacht.

Brussel Mobiliteit beslist over de gewestwegen. De gemeenten beslissen zelf wat ze met de bladeren doen op de gemeentewegen. Sommige gemeenten laten ze liggen of

composteren ze, anderen verbranden een deel. Sommige gemeenten hebben bladkorven geplaatst waarin buurtbewoners de bladeren kunnen deponeren, want burgers zijn verplicht om het voetpad vrij te maken. De inhoud van bladkorven kan ook gebruikt worden bij buurtcomposten, waar een laag droog blad de compostkwaliteit kan verhogen.

Zullen de resultaten van het project geïntegreerd worden in het volledige bladbeleid van Brussel Mobiliteit?

Is geweten welk deel van de opgehaalde bladeren op gewestwegen blijft liggen, welk deel voor compostering wordt opgehaald en welk deel om te verbranden?

Brengt Brussel Mobiliteit in kaart waar bladeren kunnen blijven liggen en niet opgeruimd moeten worden, ook niet voor compostering of verbranding? Heeft de administratie zicht op een evolutie doorheen de jaren?

Heeft Brussel Mobiliteit ook bladkorven ter beschikking gesteld? Waar staan die dan en wat gebeurt er met de inhoud?

1251 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Les trois organismes (Bruxelles Propreté, la STIB et Bruxelles Mobilité) objectivent actuellement les éléments liés aux activités de nettoiement et d'entretien concernées (éléments opérationnels ou techniques, budgétaires et ressources humaines). Cela a trait au nettoiement des sites propres, à la gestion des avaloirs et des espaces verts, ainsi qu'à d'autres activités de nettoiement, comme l'enlèvement des feuilles mortes.

Le but est de clarifier les activités qui font actuellement l'objet ou non d'une prise en charge régulière par un des opérateurs. Les textes législatifs ne sont pas clairs et différentes interprétations existent en fonction des juristes consultés. Je m'attelle à clarifier le tout avec mon collègue Alain Maron, chargé des questions de propreté publique. Notre objectif à tous est bien sûr d'avoir une ville plus propre, des arrêts de transports publics sains, des pistes cyclables sans feuilles et des avaloirs qui ne sont pas bouchés.

En outre, il convient aussi de rappeler que le règlement de police, désormais commun au sein des dix-neuf communes, indique que le ramassage des feuilles mortes est de la responsabilité des riverains devant leur habitation.

Pour l'instant, le ministre Maron m'informe qu'avec les moyens qui lui sont alloués pour le nettoiement des voiries, lors de ses opérations de balayage, Bruxelles Propreté procède en toute logique au ramassage des feuilles mortes sans faire la distinction entre celles-ci et les dépôts sauvages.

Pour la sécurité de tout le monde, il est évidemment indispensable que les pistes cyclables et les trottoirs soient dégagés. Et comme je l'ai dit, nous travaillons à clarifier les tâches de Bruxelles Propreté et de Bruxelles Mobilité pour que ce dégagement soit mieux effectué.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Net Brussel, de MIVB en Brussel Mobiliteit objectiveren de verschillende schoonmaak- en onderhoudsactiviteiten. Dat moet ons een beter beeld geven van de activiteiten die zij al dan niet regelmatig uitvoeren. De wetteksten zijn niet duidelijk en er bestaan verschillende interpretaties, afhankelijk van de geraadpleegde juristen. Ik zal daarom samen met minister Maron trachten de taakverdeling te verduidelijken.*

Voorts staat in het algemeen politiereglement dat de bewoners dode bladeren voor hun huis moeten verwijderen.

Herfstbladeren zijn niet opgenomen in de oorzaken van ongevallen. Voor voetgangers worden in de ongevallencijfers geen valpartijen opgenomen, maar enkel ongevallen waarbij minstens een voertuig betrokken is. Voor bestuurders van auto's, vrachtwagens, fietsen en motorfietsen worden de ongevallen waarbij geen andere partij betrokken is, wel geregistreerd, maar het is niet mogelijk om vast te stellen of ze door bladeren worden veroorzaakt.

In afwachting dat de taken en verantwoordelijkheden worden verduidelijkt, verwijdert Net Brussel de dode bladeren tijdens zijn veegoperaties. Het huurt bovendien twee tractoren om de verwijdering te versnellen. Gelet op de benodigde middelen is het in dit stadium evenwel niet mogelijk om onmiddellijk op alle meldingen te reageren.

Een ander groot probleem in de herfst is de vermindering van de wederzijdse zichtbaarheid. Daarom organiseert Brussel Mobiliteit al enkele jaren campagnes over goede fietsverlichting en heeft het ook aandacht voor zichtbaarheid in de Operatie Boekentas.

En ce qui concerne les accidents, la variable des feuilles automnales n'est pas reprise dans les causes de ceux-ci. En ce qui concerne les piétons, les chutes d'usagers ne sont pas reprises dans la base de données des accidents. Seuls les accidents impliquant au moins un véhicule y sont repris. Pour les conducteurs (de voiture, de poids lourd, de vélo ou de moto), les accidents d'usagers seuls sont bien enregistrés. Il n'est cependant pas possible de savoir s'ils sont dus à des feuilles.

Actuellement, en attendant la clarification des tâches et des responsabilités, Bruxelles Propreté participe à l'enlèvement des feuilles mortes avec ses balayeuses et son personnel, en fonction des moyens qui lui sont alloués. Bruxelles Propreté loue aussi, à sa propre initiative, deux tracteurs pour augmenter la vitesse de ramassage des feuilles mortes. Cela participe à la sécurité.

À ce stade, il est difficile, au vu des moyens nécessaires, de répondre instantanément à toutes les demandes de ramassage d'urgence des feuilles mortes. Mon intention est donc bien de clarifier les rôles des opérateurs et de garantir la sécurité des usagers.

La grande problématique de l'automne est aussi la diminution de la visibilité mutuelle, avec les changements de l'éclairage naturel. Les périodes où l'heure de pointe coïncide avec les levers et couchers de soleil sont les plus critiques. Bruxelles Mobilité organise une action éclairage à destination des cyclistes. Cette action est régulière depuis plusieurs années. Pour les piétons, l'opération « cartable » intègre depuis plusieurs années également une dimension relative à la visibilité. Cette année, les élèves ont été sensibilisés à l'importance de la visibilité mutuelle à l'occasion d'un événement organisé fin novembre.

1253 *(poursuivant en néerlandais)*

Sur l'ensemble des feuilles collectées par Bruxelles Mobilité, environ 10 % restent sur place dans les parterres de fleurs et les 90 % restants sont compostés.

Bruxelles Mobilité participe au projet Carbone, aux côtés de quatre communes bruxelloises. Par un cycle d'expériences, d'évaluations et d'ajustements, son objectif est de contrôler la collecte et le traitement des déchets verts afin d'arriver à une évolution impliquant des éléments écologiques, sociaux, économiques, administratifs et juridiques.

Chaque participant expérimente différentes techniques pour différents flux de déchets afin de parvenir à des conclusions transversales. L'administration utilisera bien sûr aussi les conclusions des expériences menées par les communes en matière de recyclage des feuilles.

(verder in het Nederlands)

Van de bladeren die Brussel Mobiliteit inzamelt, blijft ongeveer 10% ter plaatse in de bloembedden liggen. De overige 90% wordt gecomposteerd. De groenzones die Brussel Mobiliteit langs de gewestwegen beheert, zijn immers vrij smal. Daardoor zijn er maar weinig plekken waar bladeren kunnen blijven liggen. Voor de komende jaren zal Brussel Mobiliteit zich uiteraard baseren op de conclusies van het project Carbone om aanpassingen aan te brengen. Dat geldt ook voor de bladkorven. Brussel Mobiliteit heeft er nog geen, maar zal voortbouwen op de experimenten van het project om ze te installeren.

Het project Carbone is gericht op experimenten met circulaire technieken voor alle groenafvalstromen: bladeren, gemaaid gras, takken en groot hout. Brussel Mobiliteit werkt mee aan dat project, net als vier gemeenten, namelijk Ukkel, Sint-Gillis, Sint-Pieters-Woluwe en Anderlecht. Via een cyclus van experimenten, evaluaties en aanpassingen proberen ze de inzameling en verwerking van hun groenafval te controleren om ecologischer te werk te gaan en een evolutie te bewerkstelligen waarbij ecologische, sociale, economische, bestuurlijke en juridische elementen een rol spelen.

Elke deelnemer experimenteert met verschillende technieken voor de verschillende afvalstromen om tot transversale conclusies te komen. Zo experimenteert Anderlecht met bladkorven, terwijl de drie andere gemeenten compostplekken voor bladeren inrichten. Brussel Mobiliteit experimenteert met circulaire technieken voor groot hout, houtsnippers en maaisel. De administratie zal uiteraard ook gebruikmaken van de conclusies van de experimenten van gemeenten om bladeren te recycleren.

1255 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- S'agissant du problème signalé par des citoyens sur Fix My Street, j'entends que Bruxelles Mobilité a renvoyé la balle vers Bruxelles Propreté, qui a renvoyé la balle vers Bruxelles Mobilité, qui a finalement renvoyé les citoyens vers la commune.

Bref, que doit faire le citoyen au milieu de cette mauvaise partie de ping-pong ? Il semble que la question ne soit toujours pas réglée sur le boulevard du Souverain. En effet, la commune n'a pas voulu s'en occuper, car la piste cyclable située au milieu de l'artère est une voirie régionale.

Certes, chaque citoyen est responsable de l'entretien du trottoir devant son habitation. Toutefois, en l'occurrence, il s'agit d'une voirie régionale. La piste cyclable est toujours jonchée de feuilles et, compte tenu de la luminosité et des journées décroissantes, la visibilité est de moins en moins bonne et le site est dangereux.

La STIB - autre instance publique - a quant à elle pris ses responsabilités en envoyant régulièrement des camions pour assurer la sécurité de son réseau, notamment en répandant du sable sur les rails couverts de feuilles.

Les problèmes ne datant pas d'hier, je ne comprends pas pourquoi il est question d'objectiver la situation seulement maintenant. Je regrette, pour les citoyens, que vous n'ayez pas de réponse claire à nous donner.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- Het probleem op de Vorstlaan is nog altijd niet opgelost. Brussel Mobiliteit schuift de verantwoordelijkheid door naar Net Brussel, die de burgers op zijn beurt doorverwijst naar de gemeente. Die wil het probleem evenwel niet aanpakken, omdat het fietspad in het midden van een gewestweg ligt.*

De burgers mogen niet de dupe van dit pingpongspel worden. Aangezien de problemen niet nieuw zijn, begrijp ik niet waarom er nu pas een objectivering van de taken komt.

1257 **Mme Lotte Stoops (Groen)** *(en néerlandais).- Les choses évoluent clairement dans la bonne direction. Ces feuilles peuvent servir de matières premières et s'inscrivent parfaitement dans un cycle circulaire.*

Si j'ai bien compris, les feuilles que Bruxelles Mobilité ramasse ne sont pas brûlées mais deviennent du compost ?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Het gaat duidelijk de goede kant op. Het is ongelooflijk dat we zo lang afgevallen bladeren als zwerfvuil hebben beschouwd. Die bladeren kunnen immers dienen als waardevolle grondstof en passen perfect in een circulaire cyclus, terwijl zwerfvuil een bron van verontreiniging is.

Als ik u goed begrepen heb, worden de bladeren die Brussel Mobiliteit inzamelt, niet verbrand, want ze blijven liggen of worden gecomposteerd? Klopt dat?

1257 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- Selon les informations dont je dispose, oui.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Volgens de informatie die ik heb gekregen wel, maar misschien moet ik het voor alle zekerheid dubbelchecken.

1257 **Mme Lotte Stoops (Groen)** *(en néerlandais).- Cela me semble approprié. Je me réjouis également de l'avancement du projet Carbone. Ne pas ramasser les feuilles mortes est bénéfique*

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Dat lijkt me aangewezen, want dat is bijna te mooi om waar te zijn.

Voorts zei u dat het juridische kader niet erg duidelijk is en het is goed dat u daarover overlegt met minister Maron. Ik heb hem

pour les arbres et la biodiversité, mais permet également d'économiser du temps et du travail.

- Les incidents sont clos.

ook al gevraagd wat er precies gebeurt met de herfstbladeren in parken. Als we de afgevallen boombladeren laten liggen waar het mogelijk is, is dat niet alleen gunstig voor de bomen en de biodiversiteit, maar sparen we er ook tijd en werkkrachten mee uit. Die laatsten kunnen dan prioritair ingezet worden op plekken waar de bladeren om veiligheidsredenen zo snel mogelijk verwijderd moeten worden.

Ten slotte ben ik heel blij met de vorderingen van het project Carbone. Hopelijk zullen de bevindingen later ook in andere gemeenten ingevoerd worden.

- De incidenten zijn gesloten.