



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 16 APRIL 2024**

ZITTING 2023-2024

**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 16 AVRIL 2024**

SESSION 2023-2024

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

ACTUALITEITSDEBAT	5
De werken aan het Leonardkruispunt	
Sprekers:	
Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer Francis Dagrín (PTB)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	15
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de bestrijding van het zwartrijden op het MIVB-net in 2023.	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	17
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het beperkte succes van de S-trein en de synergieën met de MIVB.	

SOMMAIRE

DÉBAT D'ACTUALITÉ	5
Le chantier au carrefour Léonard	
Orateurs :	
Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Francis Dagrín (PTB)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	15
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant la lutte contre la fraude sur le réseau de la STIB en 2023.	
Question orale de M. David Weytsman	17
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le faible succès de l'offre S et les synergies avec la STIB.	

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p>	<p>22</p>	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p>	<p>22</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>		<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p>	
<p>en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p>		<p>et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,</p>	
<p>betreffende de rol van de bouwmeester bij de vormgeving van de openbare ruimten en de gewest- en gemeentewegen.</p>		<p>concernant l'esthétique des espaces publics et des voiries régionales et communales et le rôle du maître-architecte (BMA).</p>	
<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p>	<p>26</p>	<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p>	<p>26</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>		<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p>	
<p>betreffende de aangekondigde schrapping van 140 parkeerplaatsen in de Maritiemwijk.</p>		<p>concernant la suppression annoncée de 140 places de parking dans le quartier Maritime.</p>	
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic</p>	<p>26</p>	<p>Question orale de Mme Leila Agic</p>	<p>26</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>		<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p>	
<p>betreffende de afschaffing van 149 parkeerplaatsen in de buurt van de Belgicalaan.</p>		<p>concernant la suppression de 149 places de parking dans le quartier Belgica.</p>	

1103 Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste
ondervoorzitter.

Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.

1105 **ACTUALITEITSDEBAT**

DÉBAT D'ACTUALITÉ

1105 *De werken aan het Leonardkruispunt*

Le chantier au carrefour Léonard

1107 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Vorig jaar startten er ingrijpende werken aan het Leonardkruispunt. Door eenzijdige beslissingen van de Vlaamse overheid veroorzaken die aanzienlijke mobiliteitsproblemen.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les travaux majeurs qui ont démarré l'an dernier à la hauteur du carrefour Léonard entraînent des perturbations importantes pour les usagers de la route. La récente fermeture du tourne-à-droite vers Waterloo depuis Auderghem, en raison de problèmes de stabilité dans les tunnels, vient s'ajouter au passage à une bande pour tourner à droite vers l'autoroute E411 depuis Zaventem. La décision unilatérale des autorités flamandes de fermer partiellement le tunnel du ring et de dévier le trafic en surface exacerbe les problèmes de mobilité, auxquels s'ajoute la perspective de l'impossibilité de faire le tourne-à-gauche depuis Waterloo vers Auderghem.

Eens te meer blijkt dat de gewesten te weinig overleggen. Dat leidt niet alleen tot verkeersproblemen en onveilige situaties, het belemmert ook de toegang tot Brussel en tast de levenskwaliteit van de omwonenden aan. Ten slotte geraken de hulpdiensten bij een ongeval moeilijker ter plaatse.

Cet état de fait met une fois de plus en exergue un manque récurrent de communication et de concertation entre les trois Régions, et en particulier entre les Régions bruxelloise et flamande, au détriment des usagers. Il met en péril la fluidité du trafic et la sécurité des usagers, tout en ayant un impact très négatif sur l'accès à la capitale et la qualité de vie des riverains. Il compromet également la capacité d'intervention des services d'urgence en cas d'accident, comme l'ont signalé le Siamu et les pompiers.

Er vonden twee overlegvergaderingen met het Vlaams Gewest plaats, waarop weinig werd beslist.

Face à cette crise, deux réunions de concertation ont eu lieu avec la Région flamande. Celle d'hier a simplement reporté de deux jours la fermeture du tourne-à-droite vers Waterloo, dans l'attente de mesures d'accompagnement.

Wat ondernam u naar de Vlaamse overheid toe om de problemen te vermijden en aan te pakken? Wanneer nam u het dossier in handen en met welk resultaat? Welke acties overwoog u om de verkeersproblemen zoveel mogelijk te beperken? Welke middelen kunt en zult u daarvoor inzetten?

Quelles démarches avez-vous entreprises auprès des autorités flamandes pour anticiper et résoudre la crise ? Quand avez-vous pris le dossier en main et avec quels résultats ? Quelles actions concrètes envisagez-vous pour garantir la fluidité du trafic à l'entrée de Bruxelles et réduire au maximum les perturbations ? De quels moyens disposez-vous et lesquels allez-vous mettre en œuvre ?

1109 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het beheer van de werken aan het Leonardkruispunt grenst aan het bespottelijke. Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters wist sinds begin februari dat de afslag naar Waterloo moest worden afgesloten, maar ondernam niets om monsterfiles te voorkomen.*

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- La gestion des travaux au carrefour Léonard frise le ridicule depuis quelques jours. Environ 100.000 véhicules le traversent tous les jours et Lydia Peeters, la ministre flamande de la Mobilité, a confirmé être au courant depuis début février de la nécessité de fermer le tourne-à-droite vers Waterloo. Pourtant, rien n'a été mis en place pour éviter les embouteillages monstres auxquels Flamands, Wallons et Bruxellois doivent faire face.

Sinds wanneer weet u dat die afslag dicht moet? Wat ondernam u om chaos te voorkomen?

En tant que mandataire public, je ressens de la honte à cause de la légèreté avec laquelle ce dossier est géré. Madame la ministre, depuis quand votre cabinet est-il au courant de la nécessité de fermer cette bretelle vers Waterloo ? Qu'avez-vous fait depuis

Volgens de technische dienst van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe kan de aansluiting voor lichte voertuigen open blijven. Liet u die mogelijkheid onderzoeken? Verdedigde u ze in

de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie?

De werkzaamheden vinden om veiligheidsredenen alleen 's nachts plaats, wat begrijpelijk is, maar waarom wordt er niet tijdens het weekend gewerkt?

Het verkeer wordt deels naar de Tervurenlaan omgeleid, maar ook daar wil het Vlaams Gewest twee weken lang twee rijstroken afsluiten om een fietsersbrug aan te leggen. Overlegde u met Vlaanderen over een nieuwe datum om bijkomende problemen te voorkomen?

¹¹¹³ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Het verkeer liep al moeilijk op het Leonardkruispunt, en binnenkort gaat een nieuwe fase van de werken in. Het beheer van de Vlaamse overheid lijkt nergens op, terwijl de gevolgen voor de omliggende gemeenten aanzienlijk zijn. Voor zover ik weet, is er geen sprake van een Vlaams mobiliteitsplan of van begeleidingsmaatregelen. Zelfs de brandweer raakt bij een ongeval niet meer ter plaatse. Het is rampzalig.*

DéFI pleit ervoor om de werken uit te stellen tot er een aangepast mobiliteitsplan en begeleidingsmaatregelen zijn. Voorts moeten alle betrokken partijen dringend samenzitten om oplossingen te zoeken.

Bij de zesde staatshervorming is er een hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel opgericht, die de mobiliteit rond Brussel moest organiseren. DéFI keurde die hervorming niet goed, en terecht, want ze blijkt niet te werken.

Welke mogelijkheden onderzocht u om de bijzondere wet van 8 augustus 1980 te doen naleven? Daarin staat dat de uit- en inritten van de Brusselse Ring uitsluitend na overleg tussen de gewesten mogen worden afgesloten.

pour éviter ce chaos sur l'un des principaux axes d'entrée et sortie de Bruxelles ?

Des solutions sont peut-être envisageables. Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, Benoît Cerexhe, et son échevin de la mobilité, Alexandre Pirson, accompagnés de leur service technique, se sont rendus sur place. Ce service affirme qu'il est possible de garder cette bretelle ouverte pour les véhicules légers, même avec les deux mètres nécessaires pour assurer la sécurité du chantier. Ce serait déjà précieux. Cette option a-t-elle été étudiée ? L'avez-vous défendue lors de la conférence interministérielle de la Mobilité ?

Pourquoi un chantier d'une telle ampleur n'est-il actif qu'en semaine ? Nous comprenons que, pour des raisons de sécurité, il ne soit possible d'y travailler que de nuit, mais il faudrait que ce soit toutes les nuits.

Le trafic est en partie reporté sur l'avenue de Tervueren. Or, deux bandes de cette avenue devraient aussi être fermées par la Région flamande pour installer une passerelle pour vélos au-dessus du carrefour des Quatre Bras. Cette fermeture devait durer quinze jours, dont tout un week-end. Le chantier a donc été reporté, vu le chaos actuel. Avez-vous discuté d'une nouvelle date avec vos homologues, afin d'éviter des problèmes supplémentaires ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- La mobilité au niveau du carrefour Léonard était déjà extrêmement compliquée, et une nouvelle phase doit être mise en place, malgré un répit de deux jours - je ne comprends d'ailleurs pas très bien ce que ce délai va changer.

La gestion de ce dossier par les autorités flamandes est nulle, alors que l'impact est considérable pour les communes, notamment pour Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et Watermael-Boitsfort.

D'après mes informations, aucun plan de mobilité ni mesure d'accompagnement n'ont été prévus par les autorités flamandes et la ministre Open Vld de la Mobilité. Face à l'ampleur des embouteillages et à la difficulté d'accès, même le Siamu aurait déjà averti qu'il ne serait plus en mesure d'intervenir en cas d'accident. C'est grave et même catastrophique !

DéFI plaide pour une suspension des travaux et l'élaboration d'un plan de mobilité adapté, ainsi que pour des mesures d'accompagnement. Nous plaidons également pour l'organisation urgente d'une réunion de concertation rassemblant tous les acteurs concernés : police, communes touchées, sociétés de transport, Régions et services de secours. Il faut en effet trouver une solution tous ensemble.

La sixième réforme de l'État prévoyait la mise en place d'une Communauté métropolitaine de Bruxelles, dont nous parlons souvent dans cette commission. Elle devait servir à organiser la mobilité autour de Bruxelles. Force est de constater que cela ne

fonctionne pas et qu'il s'agit d'une coquille vide. DéFI n'avait pas voté cette réforme et a eu raison.

J'ai déposé une demande d'explications pour pouvoir aborder la question de manière un peu plus large, puisque le cadre des questions d'actualité ne nous permet de poser qu'une seule question. Quelles sont les différentes options étudiées, comme, à l'instar de la commune d'Auderghem et de sa bourgmestre Sophie de Vos, l'activation de tous les instruments juridiques possibles visant à faire respecter l'article 92 bis de la loi spéciale du 8 août 1980 ? Celui-ci dispose que les accès et sorties du ring autoroutier de Bruxelles (R0) ne peuvent être fermés ou rendus inutilisables qu'après concertation entre les Régions au sein de la communauté métropolitaine. Cela n'a pas été respecté par la Flandre. Qu'allons-nous faire ?

¹¹¹⁵ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De situatie was al rampzalig en daar komt de afsluiting van de afslag richting Waterloo bovenop. De Vlaamse ingenieurs stelden immers vast dat de tunnels er slechter aan toe zijn dan gedacht, waardoor bijkomende werken vereist zijn. Het afsluiten van de afslag richting Waterloo zal aanzienlijke hinder veroorzaken voor de pendelaars.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Alors que la situation de la mobilité est déjà catastrophique, nous apprenons que les travaux entrent aujourd'hui dans une nouvelle phase et qu'ils pourraient durer jusqu'à la fin de l'année, d'après l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer). Il serait désormais interdit de tourner à droite pour gagner Waterloo en provenance de Bruxelles.

Volgens het samenwerkingsakkoord mogen de op- en afritten van de Brusselse Ring alleen na overleg tussen de gewesten worden afgesloten. Bepaalde gemeenten, die een toename van het verkeer op gemeentewegen vaststellen, overwegen het Vlaams Gewest in gebreke te stellen in de hoop uitstel van de tweede fase te verkrijgen.

Cette aggravation de la situation est due au fait que les ingénieurs de la Région flamande ont constaté que les dommages causés aux murs latéraux des entrées et aux dalles des tunnels sont plus importants que prévu. Je ne sais pas si leurs rapports sont parvenus entre-temps à Bruxelles Mobilité et à la Région wallonne. Des travaux supplémentaires doivent dès lors être menés à partir de ce mardi 16 avril, ce qui implique la fermeture de la bretelle d'accès de l'autoroute E411 au ring intérieur en direction de Waterloo. Les navetteurs seront donc fortement gênés.

Overweegt u gerechtelijke stappen te zetten als het overleg tussen de gewesten mislukt?

L'accord de coopération prévoit que « les accès et sorties du ring autoroutier de Bruxelles ne peuvent être fermés ou rendus inutilisables qu'après concertation entre les Régions ». Certaines communes bruxelloises, constatant une augmentation de la circulation sur leur voirie, laquelle n'est pas prévue pour accueillir un tel charroi, envisagent d'adresser une mise en demeure à la Région flamande afin d'obtenir le report de cette deuxième phase. Je crois qu'Auderghem a déjà franchi le pas.

En cas d'échec de la concertation entre les Régions, envisagez-vous, Madame la Ministre, d'ester en justice afin de faire respecter l'accord de coopération ?

¹¹¹⁷ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *U was bezorgd toen u vernam dat de werken ingrijpender zouden zijn dan gepland. Tijdens de interministeriële conferentie van gisteren is beslist om de afslag twee dagen later af te sluiten, wat zeker niet voldoende is om problemen te vermijden.*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Votre homologue wallon M. Henry et vous-même, vous êtes inquiétés des travaux au carrefour Léonard lorsque vous avez appris il y a quinze jours que ceux-ci seraient beaucoup plus complexes et auraient un impact beaucoup plus important que prévu.

Hoe stimuleert Vlaanderen autobestuurders om tijdens de werken voor een ander vervoermiddel te kiezen?

Vous avez participé hier à la commission interministérielle, qui a pu obtenir un aménagement minime pour deux jours, ce qui n'est

Welke bijkomende maatregelen kunt u voorstellen?

certainement pas suffisant pour éviter les gros soucis auxquels on s'attend.

Qu'est-ce que la Flandre a prévu pour inciter les automobilistes qui empruntent ce carrefour à choisir un autre mode de transport durant la période des travaux ?

Que pourriez-vous proposer comme mesures complémentaires, en espérant que vous ayez une oreille attentive de la ministre Lydia Peeters ?

¹¹¹⁹ **Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ik sta verstomd van sommige vragen. Er wordt gevraagd of u via de rechtbank overleg zult afdwingen. Daar zou echter geen enkele Brusselaar, Vlaming of Waal baat bij hebben. Ik ken het dossier niet ten gronde, maar ik hoop dat u met alle betrokkenen rond de tafel zit en dat u oplossingen vindt om de hinder te beperken. Ik heb de indruk dat er niet veel maatregelen in die zin werden genomen. Ik heb er alleszins geen informatie over gevonden.

Mme Cielkje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Forcer la concertation par voie de justice ne profiterait à aucun Bruxellois, Flamand ou Wallon. J'espère que vous vous mettrez autour de la table avec toutes les parties prenantes et que vous trouverez des solutions pour limiter les nuisances.*

Quelles solutions de remplacement peuvent être proposées ? Des discussions sont-elles en cours avec la SNCB, De Lijn et la STIB pour offrir des transports publics supplémentaires, par exemple ?

Welke alternatieven kunnen er aangeboden worden? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan bijkomend openbaar vervoer. Lopen er gesprekken met de NMBS, De Lijn en de MIVB om mensen de mogelijkheid te bieden om over te stappen op het openbaar vervoer?

Vu l'importante couverture médiatique, presque tout le monde est déjà au courant des problèmes, mais cela n'enlève rien à la nécessité de communiquer très clairement sur la question.

Door de grote media-aandacht voor het onderwerp zal nagenoeg iedereen al wel op de hoogte zijn van de problemen. Misschien waren de files vandaag daarom niet zo heel erg. Dat neemt echter niet weg dat er zeer duidelijk gecommuniceerd moet worden over de moeilijke situatie en de alternatieven.

Als ik het goed begrepen heb, is het om veiligheidsredenen werkelijk nodig dat er werken worden uitgevoerd in die tunnel, maar natuurlijk is overleg noodzakelijk en moet er voorzien worden in alternatieven in de mate van het mogelijke. Ik hoor graag van u wat er in die zin op tafel ligt.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Ces travaux de rénovation indispensables entraîneront de nombreux désagréments, de sorte qu'une concertation est plus que nécessaire, car les trois Régions sont concernées. Je me fais donc l'écho des questions de mes collègues.*

Selon Le Soir, des concertations ont eu lieu et un accord a été trouvé sur quelques points. Quelle est la prochaine étape ?

¹¹²¹ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Zoals mevrouw Van Achter zegt, is de herstelling van de Leonardtunnel noodzakelijk.

Ook in het Brussels Gewest worden bij de minste twijfel werken uitgevoerd. Denk maar aan de Troontunnel. Uiteraard zullen die werken heel wat hinder veroorzaken. Als inwoner van Sint-Pieters-Woluwe heb ik daar ook een brief over ontvangen. De oostkant is ondertussen al een sluiptweg geworden. Overleg is dan ook meer dan nodig, hoewel ik me kan inbeelden dat dat niet gemakkelijk is. De drie gewesten zijn er immers bij betrokken. In het Waals Gewest zijn er dan ook nog eens, als ik me niet vergis, twee ministers bevoegd, een voor Mobilité en een voor Openbare Werken. Een dergelijke situatie hebben we in Brussel ook meemaakt.

Ik sluit me dus aan bij de vragen van de collega's. Volgens Le Soir was er overleg en werd er een miniakkoord bereikt. Hoe moet het nu verder?

¹¹²³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *De situatie op het Leonardkruispunt is slechter dan ooit. De PTB pleit voor een schorsing van de werken en dringend overleg met alle betrokkenen over een aangepast mobiliteitsplan en begeleidende maatregelen.*

De regionalisering van de mobiliteit blijkt eens te meer een fiasco. Elk gewest begint zonder overleg aan wegwerkzaamheden, waarvan de werkmensen van alle gewesten uiteindelijk de dupe zijn.

Welke maatregelen neemt u om de lijdensweg van de pendelaars op het Leonardkruispunt te stoppen?

¹¹²⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het Leonardkruispunt is een van de pijnpunten op het Belgische snelwegennet. Er rijden dagelijks 80.000 voertuigen over. Het kleinste probleem heeft dan ook meteen gevolgen voor het verkeer van en naar Brussel en op de Ring.*

Het Vlaams Gewest kondigde de renovatie van het kruispunt tijdig aan. Tijdens de werkzaamheden ontdekte het echter dat de infrastructuur er slechter aan toe was dan gedacht. De werken zijn dus noodzakelijk, maar moeten met de nodige begeleidingsmaatregelen gepaard gaan.

¹¹²⁷ *Bovendien vinden er werkzaamheden plaats op het Vierarmenkruispunt en de Tervurenlaan, waardoor autobestuurders door Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem of Watermaal-Bosvoorde moeten rijden, wat problematisch is. Bij de uitvoering van fase 2 zal dat nog toenemen.*

Vlaanderen bracht Brussel pas op 29 maart 2024 van de problemen op de hoogte. Het gaf aan dat er in beide rijrichtingen

M. Francis Dagrín (PTB).- *La situation au carrefour Léonard a toujours été pénible, mais nous atteignons un sommet dans le calvaire que subissent les travailleurs navetteurs, qui n'ont d'autre choix que de venir en voiture, et les Bruxellois touchés dans les communes concernées.*

Mon groupe plaide lui aussi pour une suspension des travaux et une concertation urgente sur l'élaboration d'un plan de mobilité adapté, ainsi que des mesures d'accompagnement. Et ce, avec tous les intervenants, à savoir les autorités régionales, la police, les services de secours, les communes touchées, ainsi que les sociétés de transport.

Une fois de plus, nous constatons que la régionalisation de la compétence de la mobilité est un fiasco et une absurdité. Chaque entité fédérée lance des travaux de son côté, sans planification, coordination, ni concertation. Ce sont finalement les travailleurs des trois Régions qui en font les frais.

Quelles mesures allez-vous prendre pour mettre un terme au calvaire des navetteurs qui empruntent ce carrefour ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Le carrefour Léonard est l'un des points névralgiques du réseau autoroutier du pays. À l'entrée de la Région bruxelloise - ou à sa sortie, selon le cas -, ce carrefour voit se croiser le ring et l'autoroute E411. En moyenne, 80.000 véhicules y passent chaque jour. Cet équipement est fortement sollicité et souvent en tension. Des perturbations, même minimes, affectent directement la circulation à l'entrée et à la sortie de la Région bruxelloise, mais aussi sur le ring.*

La Région flamande avait annoncé bien à l'avance la nécessité de rénover ce carrefour. Toutefois, lors du chantier, on a découvert que les tunnels et les voiries étaient beaucoup plus vétustes que prévu. Même si ce chantier est nécessaire, il est clair que ce type d'interventions sur un ouvrage localisé de manière stratégique impose des mesures d'accompagnement adaptées.

La Région flamande a été confrontée à des soucis techniques imprévus qui l'obligent à revoir dans l'urgence les phases de travaux. C'est ainsi qu'une intervention qui était initialement présentée comme peu problématique, concentrée sur des fermetures de nuit, s'est soudainement transformée en intervention conséquente impliquant la neutralisation d'une bande de circulation par sens sur le ring en surface et la fermeture pour plusieurs mois du tourne-à-droite venant d'Auderghem vers Waterloo et du tourne-à-gauche venant de Waterloo vers Auderghem.

Ceci s'inscrit, en outre, dans un contexte de travaux en cours au niveau du carrefour des Quatre Bras et de l'avenue de Tervuren. Cette situation incite les automobilistes qui quittent la Région à éviter cette partie du ring, et donc à traverser les communes bruxelloises de Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert, Auderghem ou Watermael-Boitsfort. Cela crée un important report sur le réseau bruxellois, non programmé et donc problématique.

een rijstrook dicht moet en dat de afslag naar Waterloo van 22 april tot het einde van het jaar wordt afgesloten. Vorige week vervroegde het die datum naar 16 april.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen liet daarop meteen weten dat er in dat geval aangepaste begeleidingsmaatregelen nodig waren. Ze vroeg om de organisatie van de werkzaamheden te herzien.

Vlaanderen had de nodige maatregelen moeten nemen, zoals in bepaalde fasen de klok rond werken om de overlast op de betrokken assen leefbaar te houden. Het had bovendien rekening moeten houden met de andere werken op de Ring, in Brussel en bij Infrabel. Dat deed het echter niet.

¹¹²⁹ *Bovendien moeten de werkzaamheden zo gepland worden dat zowel Vlaanderen als Brussel zijn geplande werken kan uitvoeren.*

Uiteraard nam ik contact op met Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters. Vorige week vond er spoedoverleg plaats. Het Agentschap Wegen en Verkeer weigert echter om de werken uit te stellen en begeleidingsmaatregelen te nemen.

Een tweede vergadering vorige vrijdag, waarbij ook de gemeenten betrokken waren, leverde evenmin wat op. Voorts werd er gisteravond in allerijl een interministeriële conferentie georganiseerd.

¹¹³¹ *(verder in het Nederlands)*

La mise en œuvre de la phase 2, qui consiste en la fermeture du tourne-à-droite vers Waterloo, va encore renforcer le report ailleurs, y compris en Région flamande.

La Région flamande n'a informé la Région bruxelloise que le 29 mars dernier des problèmes soudainement rencontrés. C'est à ce moment qu'elle a exposé qu'une bande par sens en surface devait être neutralisée et que le tourne-à-droite vers Waterloo serait fermé à partir du 22 avril jusqu'en fin d'année. La semaine dernière, elle a indiqué que la fermeture du tourne-à-gauche serait finalement avancée au 16 avril.

La sous-commission Delta de coordination des chantiers a été informée le 29 mars et a immédiatement souligné l'impossibilité de mener ces opérations sans mesures d'accompagnement adaptées et en travaillant de la sorte. Elle a demandé aux représentants du maître d'ouvrage de revoir leur organisation et de prévoir des sous-phases permettant d'isoler les périodes plus contraignantes des autres, de mettre à disposition des ressources appropriées pour accélérer les phases les plus perturbantes durant des périodes choisies, d'établir des déviations de trafic appropriées et d'intégrer dans son approche des mesures prenant en considération d'autres solutions que la mobilité automobile.

La Flandre, qui est à la manœuvre dans ce chantier, aurait dû prévoir des mesures d'accompagnement compatibles avec les besoins actuels, en envisageant par exemple la possibilité de travailler 24 heures sur 24 durant certaines phases adéquatement planifiées, pour assurer la viabilité des axes concernés. Elle aurait également dû tenir compte des grands chantiers prévus sur le ring et sur le territoire bruxellois, ainsi que ceux d'Infrabel, ce qui n'a pas été le cas.

Par conséquent, il est également essentiel de planifier des créneaux de travail permettant aux Régions flamande et bruxelloise de mener à bien les travaux prévus.

Mon cabinet a évidemment pris contact avec le cabinet de Mme Peeters dès qu'il a pris conscience des problèmes. Une réunion d'urgence a eu lieu la semaine dernière. Il en est ressorti que l'administration compétente, l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV), refusait de reporter le chantier et de prendre en main les mesures d'accompagnement telles que les déviations, la protection des quartiers, la communication et le renforcement des transports en commun.

Une seconde réunion, associant les communes, a eu lieu vendredi dernier, mais elle n'a pas permis d'avancer sur des mesures concrètes, l'AWV campant sur sa position. Aussi une conférence interministérielle de la Mobilité a-t-elle été convoquée en urgence hier soir, à la demande de M. Henry, afin de convenir de mesures concrètes.

(poursuivant en néerlandais)

Het Waals Gewest werd vertegenwoordigd door de heer Henry, die bevoegd is voor Mobiliteit, en door mevrouw De Bue, die bevoegd is voor Verkeersveiligheid.

Les ministres Henry (Mobilité) et De Bue (Sécurité routière) représentaient la Région wallonne.

¹¹³³ *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

De interministeriële conferentie leverde geen compromis op, maar maakte de zaken wel bespreekbaar. Minister Peeters was bereid om de afslag naar Waterloo op 16 en 17 april 2024 open te houden en ondertussen aangepaste begeleidingsmaatregelen uit te werken, die we vanavond bespreken. Het Brussels en het Waals Gewest stellen zich constructief op wat de uitvoering betreft. Ik vroeg bovendien om uitstel van de werken tot de maatregelen van kracht zijn.

Cette conférence interministérielle n'a abouti à aucun compromis, mais a permis une discussion. La ministre Peeters s'est montrée disposée à ce que le tourne-à-droite vers Waterloo reste fonctionnel aux heures de pointe les mardi 16 et mercredi 17 avril. Dans l'intervalle, elle s'est engagée à établir les mesures d'accompagnement les plus adaptées.

Er is voorgesteld om maatregelen te nemen in verband met intergewestelijke omleidingsschema's, de bescherming van de omliggende wijken, het gebruik van andere vervoersmodi en communicatie met omwonenden, pendelaars en hulpdiensten. Het Waals en het Brussels Gewest boden ondersteuning aan, maar het Agentschap Wegen en Verkeer leidt de uitvoering van de maatregelen.

Nous avons rappelé qu'y parvenir en deux jours nous semblait ambitieux, mais elle s'est engagée à essayer de le faire dans ce délai. Pour nous en assurer, nous nous reverrons ce soir. Les Régions bruxelloise et wallonne seront naturellement constructives pour mettre ces mesures d'accompagnement en œuvre. Nous avons aussi rappelé que nous demandions un report jusqu'à ce qu'elles soient effectivement opérationnelles.

Ook de gemeenten worden vandaag op een vergadering verwacht. Voorts neemt de interministeriële conferentie vanavond op basis van de situatie opnieuw een standpunt in.

Parmi les propositions figurent l'identification et la mise en œuvre de schémas de déviation interrégionaux, l'identification et la mise en œuvre de mesures de protection des quartiers, l'identification et la mise en œuvre de mesures complémentaires par rapport à d'autres comportements - déplacements en transports publics ou à vélo, recours au télétravail, adaptation des horaires, etc. -, et l'identification et la mise en œuvre de mesures de communication intégrées et ventilées par public, à savoir vers les riverains, les navetteurs et les services de secours.

Les Régions wallonne et bruxelloise se sont montrées disposées à apporter leur assistance constructive au déploiement de ces mesures. C'est cependant l'AWV qui pilotera leur mise en œuvre.

Nous avons aussi insisté pour que les communes prennent part à ces réflexions. En conséquence, parmi les réunions prévues aujourd'hui, une se fera avec les communes concernées.

Tout cela est très ambitieux et essentiel pour la poursuite de ce chantier. La conférence interministérielle se repositionnera ce soir sur la base de l'évaluation de la situation qui lui sera présentée.

¹¹³⁵ *Minister Peeters is bereid om de werken uit te stellen als de maatregelen niet binnen de twee dagen klaar zouden zijn. Uiteraard volg ik de situatie nauwlettend op en zoek ik mee naar oplossingen.*

Mme Peeters a aussi laissé entrevoir la possibilité de différer le chantier si elle n'arrivait pas à mettre en œuvre les mesures nécessaires en deux jours, tout en espérant ne pas devoir en arriver là. Nous avons exprimé nos inquiétudes et allons évidemment suivre la situation de près, mais aussi rechercher des solutions. Il est entendu que nous exigeons ce soir le report du démarrage de la deuxième phase tant que les mesures d'accompagnement ne seront pas opérationnelles.

¹¹³⁷ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Mevrouw Van Achter, u zegt dat u weinig gevonden hebt over maatregelen om de hinder te beperken. Dat is ook precies ons verwijt. Het project valt zwaarder uit dan was aangekondigd. Nu

gebeurt het wel vaker dat tijdens werkzaamheden blijkt dat de schade groter is dan verwacht, maar dan moet je ook flexibel zijn. Zodra wij eind maart vernamen dat dat het geval was, hebben we gevraagd om veel meer begeleidende maatregelen. De administraties van de gemeenten en de drie gewesten werken daar momenteel aan.

Er is geen manier om een dergelijke renovatie uit te voeren zonder zware gevolgen voor de omgeving. Het is nu zaak om die zo goed mogelijk te begeleiden. Geen enkele gemeente of geen enkel gewest betwist de noodzaak van het project, maar iedereen vraagt wel een korte adempauze om die begeleiding uit te werken en ervoor te zorgen dat alle opties bekeken worden.

¹¹³⁹ (verder in het Frans)

Volgens het Vlaams Gewest is het onmogelijk om de weg open te houden voor verkeer. Ik vroeg Brussel Mobilité om dat te onderzoeken.

De beslissing om naar de rechtbank te stappen, ligt bij de Brusselse regering, die dat donderdag bespreekt. De gemeente Oudergem stelde het Vlaams Gewest inderdaad in gebreke, maar kan geen interministeriële conferentie bijeenroepen, zoals het gewest. Ik hoop dat overleg mogelijk blijft en dat minister Peeters de nodige maatregelen wil nemen.

¹¹⁴¹ (verder in het Nederlands)

Als oorzaken voor de huidige situatie gaf minister Peeters aan dat er tijdens de werken werd ontdekt dat de schade veel groter is dan aanvankelijk werd ingeschat en dat de herstelling dus ook een veel grotere impact zal hebben. Haar voornaamste argument om de werken niet uit te stellen, is dat in dat geval een nog zwaardere fase, die nu tijdens de zomervakantie gepland staat, naar de periode na de zomervakantie zou verschuiven. Zij wil de totale sluiting van de tunnel voornamelijk beperken tot tijdens de zomervakantie. Een uitstel nu zou betekenen dat we in september en oktober met zware gevolgen voor het verkeer zitten.

Gisteren bevestigde minister Peeters tijdens de interministeriële conferentie dat ze ervan uitgaat dat ze in twee dagen tijd begeleidende maatregelen kan uitwerken én uitvoeren. Ze maakte wel het voorbehoud om de werken alsnog te kunnen uitstellen als dat niet zou lukken in twee dagen, maar dan bestaat de vrees dat andere fasen van de werken buiten de schoolvakanties vallen en dat een aantal onderaannemers zich terugtrekken uit het project.

Dat waren een aantal van de argumenten die werden gegeven, maar ik wil niet te veel namens Vlaanderen spreken. De

Mme Van Achter, pour ce qui est de limiter les nuisances, les administrations communales et des trois Régions travaillent à augmenter les mesures d'accompagnement.

Personne ne conteste la nécessité de cette rénovation impliquant par essence de fortes perturbations. Les communes et Régions concernées demandent simplement un répit pour en élaborer l'accompagnement.

(poursuivant en français)

La question du maintien du trafic automobile a été étudiée. La Région flamande affirme que ce n'est pas possible techniquement et nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de le confirmer. Il est important d'analyser chaque idée en profondeur et de chercher des solutions pour réduire l'impact du chantier.

La décision d'entamer une procédure en justice doit être prise par le gouvernement bruxellois. Nous discuterons ce jeudi en gouvernement. Je tiens évidemment le ministre-président au courant de la situation. Il est vrai que la commune d'Auderghem a envoyé une mise en demeure, ce qui constitue la première étape de la procédure en justice. La commune n'a pas la possibilité de convoquer une conférence interministérielle. La Région en a déjà organisé une et une autre aura lieu ce soir. J'espère que la concertation pourra se poursuivre et que nous arriverons à convaincre la ministre Peeters de mettre en œuvre les mesures indispensables.

(poursuivant en néerlandais)

La ministre Peeters a expliqué que le chantier avait révélé des dégâts plus importants qu'attendu et donc une réparation plus lourde de conséquences. Elle désire ne pas différer les travaux, afin de limiter la fermeture totale du tunnel aux vacances d'été.

Hier, lors de la conférence interministérielle, elle a confirmé pouvoir élaborer et mettre en œuvre des mesures d'accompagnement en deux jours, acceptant encore un délai si elle n'y parvenait pas. Elle craint cependant que certains sous-traitants se retirent du projet s'il débordait de la période estivale.

Le gouvernement bruxellois continuera à faire pression.

Brusselse regering zal druk blijven uitoefenen en tot nu toe gebeurde dat naar mijn aanvoelen in overeenstemming met de gemeenten en met het Waals Gewest.

1141 **De voorzitter.-** Bedankt voor uw uitgebreide uitleg over een project dat, alles welbeschouwd, een project van Vlaanderen is.

1145 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Waarom kwam de interministeriële conferentie niet vroeger bijeen? De problemen waren toch al langer bekend. Waarom waren er geen begeleidende maatregelen genomen?*

Kunt u de komende weken niet beter een wekelijkse vergadering tussen de kabinetten organiseren om de werken te begeleiden en verrassingen te voorkomen?

U zei niet welke maatregelen u van Vlaanderen vraagt of welke u zelf neemt. U antwoordde evenmin op de vraag over het afsluiten van het Vierarmenkruispunt. Vraagt u om uitstel?

1147 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Dat minister Peeters u zo laat op de hoogte bracht, is in mijn ogen een politieke fout.*

Maakt u de bevindingen van Brussel Mobiliteit over het openhouden van de weg openbaar?

Het is hallucinant dat er nog geen maatregelen bestaan voor omleidingen, communicatie en bescherming van de omliggende wijken. Uiteraard steunt Les Engagés uw vraag om uitstel tot die begeleidingsmaatregelen zijn ingevoerd. De fietsersbrug die over het Vierarmenkruispunt komt, ligt klaar. Uitstel van die werkzaamheden is dus onwaarschijnlijk of gaat u toch uitstel vragen? Indien niet, weet u dan hoe de werken op de twee sites op elkaar worden afgestemd?

1149 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Er was al langer chaos. Vlaanderen pakt het dossier amateuristisch aan, zonder overleg met of respect voor de Brusselsaars.*

M. le président.- Merci pour votre explication de ce projet flamand.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Personne ne nie que la rénovation des tunnels est nécessaire, mais elle affecte la mobilité, la qualité de vie et la vie économique de tout l'est de Bruxelles. Je ne comprends pas pourquoi la commission interministérielle s'est réunie aussi tard, alors que le problème causé par le mur de soutènement était connu depuis février. Pourquoi ne pas avoir mis en place des mesures d'accompagnement ?*

Pour les prochaines semaines, ne faudrait-il pas organiser une réunion intercabine hebdomadaire pour accompagner le chantier ? Cela permettrait d'éviter les surprises et de ne plus mettre en difficulté tous ceux qui passent par là.

Vous n'avez pas précisé les mesures d'accompagnement que vous demandez à la Région flamande et que vous prenez au niveau de la Région bruxelloise. Je vous invite à prendre le dossier à bras-le-corps. Vous n'avez pas non plus répondu au sujet de la fermeture du carrefour des Quatre Bras à Tervueren. Allez-vous demander un report ?

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- *Je suis très surpris que vous n'ayez été informée que le 29 mars, alors que la ministre libérale flamande caressait ce projet depuis début février. J'y vois une erreur politique de sa part.*

Vous dites que Bruxelles Mobilité étudie la possibilité de laisser la bretelle ouverte pour les véhicules légers. Pouvez-vous nous garantir que le résultat de son analyse sera rendu public et que nous en serons informés ?

Vous parlez d'un schéma de déviation, de communication et de protection des quartiers. Je trouve hallucinant que ces mesures d'accompagnement n'aient pas encore été mises en place, alors que la ministre flamande était consciente depuis deux mois de ce qui allait se passer. Cette gestion m'apparaît très préoccupante.

Nous soutenons évidemment votre demande de report jusqu'à ce que les mesures d'accompagnement soient opérationnelles, car c'est bien la moindre des choses. Quant à la passerelle qui doit traverser l'avenue de Tervueren, elle a déjà été transportée au carrefour des Quatre Bras. Il est difficilement imaginable que ces travaux soient reportés de plusieurs mois. Or, ils auront de lourdes conséquences. Allez-vous demander leur report ? Si non, savez-vous comment les deux chantiers seront coordonnés ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *Le chaos préexistait à la phase 2 et à notre débat d'aujourd'hui. La Flandre fait preuve d'amateurisme et d'une absence totale de concertation et de*

U hebt nog twee dagen om oplossingen te vinden. U moet om uitstel van de tweede fase vragen zolang er geen maatregelen zijn genomen. Het is uw plicht om de belangen van de Brusselaars te verdedigen, ook als dat via een gerechtelijke procedure moet.

¹¹⁵¹ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Dit probleem is door Vlaanderen veroorzaakt, al betwijfel ik niet dat u tracht onze bezorgdheden over te brengen.*

De media besteedden veel aandacht aan de verkeersproblemen, maar hadden het niet over alternatieve vervoersvormen. Daar moet u in ieders belang over communiceren.

U moet bovendien streng zijn tegenover Vlaanderen en ervoor zorgen dat zo weinig mogelijk verkeer zich naar de gemeenten verplaatst. Is het mogelijk om bussen van De Lijn op speciale rijstroken te laten rijden?

¹¹⁵³ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- *Van onvoorziene omstandigheden kennen we in Brussel nagenoeg alles.*

Het is goed dat er constructief wordt vergaderd, dat de opties worden opengehouden en dat er snel begeleidende maatregelen worden getroffen.

¹¹⁵⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Aangezien ik pas op 29 maart 2024 op de hoogte werd gebracht, kon ik niet vroeger reageren. Ik vroeg meteen om een dringende bijeenkomst. Omdat verscheidene vergaderingen geen resultaat opleverden, beslisten we om het overleg binnen de interministeriële conferentie voort te zetten.*

De kabinetten vergaderen nu dagelijks. Ik krijg rechtstreeks de recentste informatie.

respect des Bruxellois dans ce dossier, ce qui est proprement scandaleux.

Vous nous dites que la Flandre est à la manœuvre, mais qu'en est-il exactement ? Il nous reste deux jours pour trouver des solutions. Je vous engage à demander un report de cette deuxième phase, tant que nous n'aurons pas de garanties sur la suite et sur les mesures qui doivent être prises - et auraient d'ailleurs déjà dû l'être.

Il y a quelques années, lorsqu'un incendie s'est déclaré au niveau du viaduc Herrmann-Debroux, des solutions alternatives ont rapidement été mises en place. Cela prouve que c'est possible, même si la situation actuelle est d'une tout autre ampleur.

Vous avez le devoir de faire respecter l'intérêt des Bruxellois et des Bruxelloises dans ce dossier, y compris en intentant des actions en justice. Cela peut s'avérer nécessaire pour mettre la pression sur une autre Région qui ne respecte pas Bruxelles.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *Le problème vient de la Région flamande, la ministre n'a pas toutes les clés pour le régler, mais nul doute qu'elle fait ce qu'elle peut pour transmettre nos inquiétudes.*

Les médias ont abondamment relayé les problèmes de mobilité causés par le chantier, mais je n'ai rien vu concernant les solutions alternatives, comme les transports en commun ou le vélo. Je vous encourage à renforcer la communication sur le sujet. Cela enchante peu d'automobilistes de subir des embouteillages pendant des mois. Dans leur intérêt et celui du trafic, il serait bon de les informer précisément sur les possibilités d'effectuer ce trajet par d'autres moyens que la voiture individuelle.

Il faut se montrer exigeant vis-à-vis de la Région flamande qui nous met dans cette situation et veiller à limiter le report de trafic. Serait-il possible de mobiliser des bus De Lijn sur des bandes dédiées pour effectuer des trajets fort empruntés par les utilisateurs de ce carrefour ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Il est positif que les réunions soient constructives et que des mesures d'accompagnement arrivent rapidement.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je rappelle que nous avons été mis au courant le 29 mars, ce qui explique que nous n'ayons agi qu'à ce moment. Nous avons tout de suite demandé une réunion en urgence, qui a eu lieu. La conférence interministérielle (CIM) s'est tenue dès le moment où la réunion entre les Régions flamande et bruxelloise et la commune d'Auderghem et la réunion avec toutes les communes bruxelloises concernées n'ont pas abouti à un résultat positif. C'est à ce moment que nous avons décidé de porter la*

Het Vlaams Gewest zou het einde van de werken aan het Leonardkruispunt afwachten om de fietsersbrug op het Vierarmenkruispunt te installeren.

Ik vroeg om de gemeenten uit te nodigen op de vergadering van vandaag, waar alle beschikbare studies worden voorgesteld. Ook de experts van Brussel Mobiliteit zullen aanwezig zijn. Aangezien zij maar 24 uur de tijd hadden, zijn die studies relatief beperkt.

¹¹⁵⁷ *Mevrouw Parmentier, in de namiddag is er een vergadering met de openbaarvervoersmaatschappijen, die een deel van de oplossing vormen. Pendelaars moeten weten dat er alternatieven voor de auto zijn om Brussel te bereiken.*

De communicatie met de omwonenden en de hulpdiensten moet beter, en uitwijkend verkeer naar de omliggende wijken is te vermijden.

- De incidenten zijn gesloten.

¹¹⁶¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

¹¹⁶¹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁶¹ **betreffende de bestrijding van het zwartrijden op het MIVB-net in 2023.**

¹¹⁶³ **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Uit cijfers die ik van u mocht ontvangen als antwoord op een schriftelijke vraag, blijkt dat de MIVB vorig jaar maar liefst 72.651 boetes aan zwartrijders gaf. Bij de 1,4 miljoen gecontroleerde reizigers gaat het vooral om eerstegraadsovertredingen (54.459), gevolgd door recidivisten (17.967) en in mindere mate reizigers die vervalste documenten gebruikten (225). Tot hiertoe zijn dat gebruikelijke cijfers voor een hoofdstad als Brussel.

Wat wel opvalt, is dat de MIVB toegeeft dat slechts 40% van de boetes rechtstreeks geïnd wordt. Door gerechtsdeurwaarders

concertation au niveau de la CIM et nous poursuivrons dans cette direction.

Vous demandez que les cabinets se voient de manière hebdomadaire, mais ils se voient quotidiennement actuellement. Je reçois des informations en direct à propos de ce qu'il se passe dans ces réunions.

Concernant le carrefour des Quatre Bras et la construction de la passerelle, je viens de recevoir une information de mon cabinet selon laquelle la Région flamande attendrait la fin du chantier au carrefour Léonard pour lancer celui de la passerelle. Même si cette passerelle permettrait aux cyclistes de disposer d'une autre solution, il est préférable de postposer ce chantier.

Nous avons demandé d'inviter les communes à la réunion qui se déroule aujourd'hui, lors de laquelle seront présentées toutes les études dont nous disposons. Les experts de Bruxelles Mobilité seront également présents. Vu le délai de 24 heures, ces études ne sont évidemment pas aussi étendues que si les experts avaient disposé de plusieurs mois.

Madame Parmentier, une réunion est prévue cet après-midi avec les opérateurs de transport en commun, car ils font partie des solutions. L'un des enjeux consiste en effet à communiquer auprès des navetteurs au sujet des solutions qui s'offrent à eux pour se rendre à Bruxelles et en repartir.

La communication auprès des riverains doit également être renforcée. En résumé, toutes les parties concernées, y compris les services de secours, doivent faire l'objet d'une communication ciblée pour faire en sorte d'éviter le report du trafic dans les quartiers avoisinants.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant la lutte contre la fraude sur le réseau de la STIB en 2023.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *En 2023, la STIB a infligé 72.651 amendes pour fraude.*

Toutefois, seules 40 % des amendes sont perçues directement. En faisant appel à des huissiers de justice, la STIB peut faire passer ce pourcentage à 50 %. En d'autres termes, un fraudeur sur deux qui reçoit une amende ne la paie pas. Il s'agit non seulement d'une gifle pour le voyageur qui paie son billet, mais aussi d'un mauvais signal pour les resquilleurs.

in te zetten kan de openbaarvervoermaatschappij dat percentage doen stijgen tot 50%. Met andere woorden: een op de twee gecontroleerde zwartrijders die een boete ontvangen, betaalt die niet! Dat is niet enkel een slag in het gezicht voor de reiziger die zijn vervoersbewijs keurig betaalt, maar ook een verkeerd signaal naar de zwartrijders. Hun wordt impliciet meegedeeld dat ze hun asociale gedrag ongestoord kunnen voortzetten op kosten van de samenleving.

Ik kan me voorstellen dat de MIVB door die boetes niet te innen enkele honderdduizenden euro's misloopt, en dan weten we nog niet hoeveel ongecontroleerde zwartrijders er door de mazen van het net glippen en op kosten van de samenleving gratis het openbaar vervoer gebruiken. Dat gebeurt dan nog in een periode waar zware investeringen aan de gang zijn, zoals metrolijn 3, de vernieuwing van de tram- en busvloot of de uitbreiding van het tramnet.

¹¹⁶⁵ Bovendien hebt u tijdens deze regeerperiode het sociaal tarief uitgebreid naar meerdere doelgroepen, die daardoor bijna gratis kunnen reizen. Het argument dat mensen zwartrijden omdat ze geen vervoersbewijs kunnen betalen, houdt dan ook geen steek. Er moet dus een andere oorzaak zijn en volgens mij ligt het voor een groot stuk aan asociaal gedrag, egoïsme en het feit dat sommigen gewoon lak hebben aan de samenleving.

Hoe worden de kosten van het zwartrijden in rekening gebracht als de begroting van de MIVB wordt opgesteld? Hoeveel geld loopt de MIVB jaarlijks mis door zwartrijden? Ik ga ervan uit dat u daar toch enige informatie of op z'n minst prognoses over hebt.

Hoe verklaart u dat de helft van de boetes die de MIVB in 2023 uitschreef, niet geïnd werd? Wat is het profiel van de wanbetalers? Om welk soort overtredingen gaat het meestal?

Welke stappen zet de MIVB wanneer de wanbetaler een persoon zonder verblijfsvergunning is? Wordt de politie er dan automatisch bij gehaald? Dat zou logisch zijn, want anders kan elke wanbetaler zeggen dat hij geen verblijfsvergunning heeft.

Welke acties wilt u samen met de MIVB ondernemen om het percentage niet-geïnde boetes terug te dringen? Wanneer asociaal gedrag niet bestraft wordt, zal het immers steeds herhaald worden en zal het aantal zwartrijders nooit dalen. Hopelijk kunt u ons enig uitzicht op verbetering geven.

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De begroting van de verkeersinkomsten van de MIVB wordt elk jaar evolutief gemaakt. Fraude wordt dus op recurrente basis in rekening gebracht.

In 2022 bedroeg de zichtbare fraude 7,1%. Sommige boetes zijn niet geïnd omdat de MIVB niet altijd over de exacte identiteit van de overtreder beschikt of omdat veel overtreders niet solvabel zijn. De MIVB doet een beroep op een deurwaarder om niet-betaalde boetes zoveel mogelijk te recupereren.

En outre, la non-perception de ces amendes représente une perte financière importante eu égard aux lourds investissements en cours (ligne de métro 3, renouvellement du parc de trams et de bus...).

Par ailleurs, sous cette législature, vous avez étendu le tarif social à plusieurs groupes cibles. L'argument selon lequel les gens fraudent car ils n'ont pas les moyens de se payer un billet ne tient donc pas la route.

Combien d'argent la STIB perd-elle chaque année à cause de ce phénomène ? Pourquoi la moitié des amendes infligées en 2023 n'ont-elles pas été perçues ? Quel est le profil des mauvais payeurs et de quel type d'infraction s'agit-il le plus souvent ?

Quelles mesures sont prises par la STIB face à un fraudeur sans titre de séjour ?

Quelles mesures comptez-vous prendre avec la STIB pour réduire le pourcentage d'amendes non perçues ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Il arrive souvent que certaines amendes ne puissent pas être perçues en raison de l'insolvabilité des contrevenants.*

Il n'existe pas de profil type du contrevenant. L'infraction principale est le fait de voyager sans titre de transport valable. Si la personne refuse de décliner son identité en cas de contrôle, la police peut être appelée.

Er bestaat geen typisch profiel van de overtreder. De voornaamste overtreding is reizen zonder geldig vervoerbewijs. De controleurs vragen de identiteit van elke reiziger zonder geldig vervoerbewijs. Als de persoon in kwestie weigert zijn identiteit te geven, kan de politie worden opgeroepen.

1169 **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Mijn vraag omvatte verschillende aspecten. Ik heb niet op alles een antwoord gekregen.

De voornaamste vraag is hoe we die situatie in de toekomst zullen verbeteren. U zegt dat sommige mensen geen geldig vervoerbewijs hebben omdat ze niet solvabel zijn. Zoals ik al zei, is dat een weinig geloofwaardig argument gezien de voorkeurtarieven die grote groepen mensen, en in het bijzonder mensen met weinig middelen, genieten: het moet voor hen geen probleem zijn hun bijdrage te betalen.

Als mensen weigeren hun identiteit kenbaar te maken, "kan" volgens u de politie erbij worden gehaald. Ik had u liever horen zeggen dat de politie er dan bij gehaald wordt. Op welke basis wordt bepaald of dat al dan niet gebeurt? Het zou de regel moeten zijn dat als iemand de spelregels niet naleeft, de politie ingrijpt om het probleem aan te pakken.

U geeft nergens in uw antwoord uitzicht op verbetering. De helft van de betrapte zwartrijders betaalt geen boete. Als die mensen de indruk hebben dat ze daarmee wegkomen, zal het zwartrijden niet afnemen. Zo lost u het probleem niet op. Als u het zwartrijden op zijn beloop laat, zal het fenomeen alleen maar toenemen. Straffeloosheid leidt tot meer inbreuken, zo simpel is dat. Ik hoop dat u alsnog uitzicht kunt bieden op verbetering, bijvoorbeeld in een bijkomend antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

1173 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1173 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1173 **betreffende het beperkte succes van de S-trein en de synergieën met de MIVB.**

1173 **De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag door mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel voorgelezen.

1177 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *De spoorwegen zijn weliswaar een federale bevoegdheid, maar als we de modal shift willen bewerkstelligen, moeten we de spoorweginfrastructuur meer benutten voor verplaatsingen binnen het gewest. Momenteel is het spoor slechts goed voor 1% van die verplaatsingen.*

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Vous n'avez pas répondu à tout. Ma principale question était de savoir comment améliorer la situation. L'argument de l'insolvabilité des contrevenants est peu crédible, dans la mesure où les personnes qui ont peu de moyens bénéficient de tarifs préférentiels.*

Vous dites que si une personne refuse de décliner son identité, la police « peut » être appelée. J'aurais préféré entendre que la police est effectivement appelée. Sur quelle base décide-t-on de le faire ?

Rien dans votre réponse ne laisse entrevoir une amélioration. Si la moitié des contrevenants s'en sort sans payer d'amende, la fraude ne fera qu'augmenter.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 faible succès de l'offre S et les synergies avec la STIB.

M. le président.- En l'absence de M. David Weytsman, sa question orale est lue par Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Si l'on parle souvent de vélos, de voitures ou encore de transports en commun dans cette commission, on parle assez peu des trains. Bien sûr, la SNCB et la circulation ferroviaire dépendent du niveau fédéral, mais, si l'on souhaite aussi ardemment qu'on le dit le report modal à Bruxelles, il est grand temps d'utiliser l'infrastructure ferroviaire

Er zijn grote verschillen in gebruik tussen de 35 treinstations die het gewest telt. De grote drie trekken ruim 60.000 bezoekers per dag, terwijl de kleinste twee stations minder dan 100 dagelijkse gebruikers hebben. Dat toont aan dat pendelaars en bezoekers gretig gebruikmaken van de trein, maar de Brusselaars zelf niet.

Gezien die teleurstellende resultaten vroeg ik me af hoe u tijdens deze regeerperiode hebt samengewerkt met uw federale ambtgenoot om het S-aanbod op de oost-westverbinding uit te breiden. Dat was een van de voorgestelde projecten in het kader van de Recovery and Resilience Facility. Hoever staat het daar nu mee?

¹¹⁷⁹ *Good Move bevat een aantal doelstellingen om het S-aanbod te verbeteren. Zo wordt er gemikt op een trein per kwartier in beide richtingen tijdens de spitsuren en twee treinen per uur tijdens de daluren. Daarnaast zouden de S-treinen 's avonds later rijden, er zou een stopplaats komen op het Verboekhovenplein, de haltes zouden comfortabeler ingericht worden enzovoort.*

Wat hebt u gedaan in samenwerking met uw federale ambtgenoot, de NMBS en de MIVB om die doelstellingen te realiseren?

De federale minister van Mobiliteit had zelf ook doelstellingen geformuleerd voor het treinaanbod in Brussel, waaronder een nationale tariefintegratie en 500 m bijkomende spoorbanen.

Hoe hebt u die thema's aangekaart in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit of in de GEN-stuurgroep?

Welke gevolgen zullen die plannen hebben voor de MIVB? Wat doet de MIVB om het S-aanbod meer te ondersteunen, bijvoorbeeld door er meer zichtbaarheid aan te geven op intermodale knooppunten? Waarom worden de realtimevertrek- en aankomsttijden van de treinen daar bijvoorbeeld nog altijd niet getoond?

déjà existante pour proposer aux Bruxellois et à leurs visiteurs de se déplacer au sein de la Région.

Le train ne représente aujourd'hui que 1 % des déplacements dans Bruxelles. La fréquentation des gares de notre Région, au nombre de 35, en est la preuve. Une réelle différence existe entre les gares dites « névralgiques », soit la gare du Nord, la gare Centrale et la gare du Midi, qui attirent plus de 60.000 visiteurs par jour, et les gares « moyennes » comme Bruxelles-Schuman ou Etterbeek, qui attirent quelque 6.000 visiteurs, et enfin les gares plus petites, comme celles de Haren (80 passagers par jour), Arcades (90), Simonis, Evere, Bruxelles-Ouest, qui comptent toutes moins de 1.000 passagers par jour.

Ces fréquentations très faibles semblent démontrer que nos grandes gares fonctionnent très bien, notamment grâce aux navetteurs et visiteurs, mais que l'utilisation du train pour se déplacer dans Bruxelles reste assez peu développée. Au vu de ces résultats décevants, pouvez-vous expliquer comment vous avez travaillé durant cette législature avec le ministre fédéral de la Mobilité ?

Le renforcement de l'axe est-ouest des trains S et les travaux de mise à double voie, nécessaires à l'augmentation de la fréquentation sur cette ligne, faisaient partie des projets présentés dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience.

La mise en service était planifiée d'ici la fin de la législature. Où en est-on ?

Le plan Good Move identifie une série d'objectifs afin d'améliorer l'offre S :

- disposer en heure de pointe, en semaine et le samedi, a minima d'une offre ferroviaire de quatre trains par heure et par sens, cadencés au quart d'heure, pour l'ensemble des liaisons S, et de deux trains par heure en période creuse ;

- faciliter les déplacements en train en soirée entre la Région et sa périphérie en réalisant une extension de la plage horaire de circulation des trains S pour que les derniers trains partent des gares principales après 0h30 ;

- renforcer la relation est-ouest en reliant le quartier européen, le quartier Nord, Jette et Berchem-Sainte-Agathe ;

- créer une halte à la place Verboekhoven, aussi appelée « Cage aux ours », pour permettre la connexion entre le réseau S et la future ligne 3 du métro ;

- déplacer la halte d'Evere afin de l'intégrer dans le développement de la zone Josaphat, ou encore déplacer la gare de Moensberg pour permettre la connexion entre les lignes 124 et 26 ;

- aménager des haltes et du matériel roulant (confort, accessibilité, information) ;

- assurer la connaissance de l'offre ferroviaire par les Bruxellois.

Qu'avez-vous mis en place, en collaboration avec votre homologue fédéral, la SNCB et la STIB au sujet de ces différents objectifs ?

De son côté, le ministre fédéral avait souligné son ambition de réaliser :

- le renforcement de l'axe est-ouest en complément de l'axe nord-sud ;

- une intégration tarifaire nationale ;

- 500 mètres de voies supplémentaires avec un nouvel ouvrage d'art proche de l'usine Audi Bruxelles ;

- la création éventuelle de nouveaux points d'arrêt.

Comment avez-vous abordé cette thématique au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) ou au sein du comité de pilotage du RER ?

Quelles conséquences générales ces projets auront-ils pour la STIB ? Que prévoit la STIB pour soutenir davantage l'offre S, notamment en améliorant sa visibilité aux nœuds intermodaux ? Il ne s'agit pas de savoir qu'il y a une gare, mais plutôt si on peut y avoir une connexion rapide. Mon groupe proposait, par exemple, des systèmes d'affichage en temps réel des heures d'arrivée des trains sur les écrans digitaux des bus, métros et trams afin d'améliorer la lisibilité des connexions. Pourquoi cela ne le fait-on toujours pas à Bruxelles alors que cela existe ailleurs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'axe est-ouest des trains S, qui relie le quartier européen à Jette, présente en effet un immense potentiel en raison des temps de parcours imbattables. Le renforcement de cette connexion figure aujourd'hui dans les différents plans d'investissement et de transport.

Sur le plan pratique, les travaux visant à doubler la voie unique de cette section sont prévus pour l'été prochain. À partir de juin 2025, la relation S4 sera exploitée à une fréquence de deux trains par heure et par sens. Elle sera alors redirigée vers Ottignies - Louvain-la-Neuve et circulera également le week-end.

Au cours de la législature, les services ont été renforcés, entre autres avec la mise en service puis le doublement de la desserte de la gare d'Anderlecht. En 2022, 17 gares sur 35 avaient atteint l'objectif minimal de desserte, tandis que 11 l'avaient atteint partiellement, la fréquence devant être améliorée en heures de pointe ou en heures creuses, selon le cas. Enfin, 7 ne l'avaient pas encore atteint, notamment les 3 gares de la ligne 28.

La SNCB va répondre favorablement à la demande bruxelloise d'augmenter l'amplitude de la circulation des trains S. Dès décembre 2024, les vendredis et samedis en soirée, le dernier départ des relations S1, S2, S8 et S10 depuis la gare Centrale aura lieu, selon le cas, entre 00h56 et 1h52. Il s'agit d'une

¹¹⁸¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het S-aanbod op de oost-westverbinding heeft een enorm potentieel, want de reistijd is onklopbaar. Daarom werd de versterking van de verbinding opgenomen in de verschillende investerings- en vervoersplannen.*

Volgende zomer starten de werken om het enkelspoor er te vervangen door een dubbelspoor. Vanaf juni 2025 zal de S4-verbinding een frequentie hebben van twee treinen per uur in beide richtingen. De trein zal ook tijdens het weekend rijden.

Tijdens deze regeerperiode werd er heel wat werk verricht. Zo werd het station Anderlecht in gebruik genomen. In 2022 hadden 17 van de 35 stations de minimumdienstdoelstelling inzake frequentie bereikt, terwijl 11 stations die doelstelling gedeeltelijk hadden bereikt.

Vanaf december 2024 zullen verschillende S-treinen op vrijdag- en zaterdagavond tot 1 à 2 uur vertrekken vanuit Brussel-Centraal. Zo wil de NMBS de trein nog meer positioneren als een geloofwaardig vervoermiddel voor culturele en vrijetijdsactiviteiten voor Brusselaars en bewoners van de omgeving rond Brussel.

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

avancée considérable de la SNCB qui permet de positionner le train comme un mode de transport crédible pour assurer des déplacements liés aux activités culturelles et aux loisirs au sens large, tant pour les Bruxellois que pour les habitants de la périphérie.

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

¹¹⁸⁵ *Sinds het begin van de regeerperiode is het gebruik van de trein in Brussel tijdens het weekend toegenomen met gemiddeld 15%. De stijging was het grootst in de kleinere stations.*

Le potentiel de croissance reste très élevé mais l'utilisation du train à Bruxelles durant le week-end a déjà augmenté d'environ 15 % depuis le début de la législature, malgré le Covid-19. La tendance est d'autant plus marquée dans les petites gares : sans les cinq grandes gares bruxelloises (celles de la jonction Nord-Midi, Schuman et Bruxelles-Luxembourg), les montées en gares ont grimpé de 80 % entre 2019 et 2023. Nous souhaitons poursuivre sur cette voie encourageante !

De investeringsplannen van de NMBS en Infrabel tot 2032 bevatten tal van investeringen in de Brusselse stations en haltes. Die investeringen worden telkens besproken met het Brussels Gewest en betreffen onder meer de renovatie van parkings in verband met het gewestelijk expresnet, de aanleg van meer fietsparkings in stations enzovoort.

Les plans d'investissements de la SNCB et d'Infrabel jusqu'en 2032 prévoient de nombreux investissements dans les gares et haltes bruxelloises. Ils font l'objet d'une concertation avec la Région bruxelloise et comprennent notamment la rénovation de parkings de voitures en lien avec le projet de réseau express régional, la création ou le renforcement de l'offre de stationnement pour les vélos dans treize gares, la rénovation des quais ou le placement d'ascenseurs dans une vingtaine de gares, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité.

Het aanbod van de NMBS is ook te zien op alle netplannen van de MIVB en op de digitale routeplanners van de MIVB en Floya. In de meeste bussen en trams worden ook de haltes aangekondigd waar op het spoor overgestapt kan worden. Bij sommige MIVB-haltes worden er ook al realtimegegevens getoond over het intermodale aanbod en dat aantal wordt nog uitgebreid.

L'offre de la SNCB figure sur tous les plans du réseau de la STIB et est intégrée dans le moteur de recherche d'itinéraire de son site et son application, ainsi que sur l'application Floya. Les bus et trams, à l'exception des plus anciens, annoncent également les correspondances avec la SNCB. L'offre intermodale de transports publics est déjà affichée en temps réel à certains arrêts de la STIB. Pour d'autres arrêts, le travail est en cours.

Met Brupass en Brupass XL is ook een belangrijke stap gezet in de tariefintegratie van de verschillende vervoersnetten in Brussel en omgeving. Voor het Brupass XL-aanbod voerden de vier openbaarvervoermaatschappijen een gezamenlijke campagne.

L'intégration billettique et tarifaire réalisée avec les titres Brupass et Brupass XL constitue également un grand pas vers l'intégration des différents réseaux de transport en Région bruxelloise et dans la périphérie proche. Une campagne commune des quatre opérateurs de transports publics a été réalisée pour l'offre Brupass XL.

¹¹⁸⁷ *Onlangs heeft de MIVB eveneens meerdere nieuwe buslijnen ingevoerd die vertrekken vanuit een station van het S-net en alle lopende tramprojecten omvatten overstapmogelijkheden op het spoornet.*

Plusieurs lignes de bus créées récemment par la STIB ont d'ailleurs comme point de chute une gare du réseau S. Les projets de tram en cours comportent tous la dimension d'interconnexion avec le train : le tram 10 relie Neder-Over-Heembeek à la gare du Nord, le tram de Tour & Taxis ira à la gare du Nord et à la gare Centrale, le tram de l'aéroport aura son terminus juste au-dessus de l'entrée de la gare, etc.

Er is nog veel werk aan de winkel, maar er werd een positieve dynamiek op gang gebracht waarbij de vervoersmaatschappijen beter samenwerken. Brussel heeft de laatste decennia aangetoond dat het de moeite loont om te investeren in openbaar vervoer. Het feit dat de federale overheid de Brusselse verzoeken ook liet opnemen in het beheerscontract van de NMBS, kan ik alleen maar toejuichen.

Même s'il reste beaucoup à faire, une dynamique très positive est à l'œuvre entre les opérateurs de transports en commun, ce qui fait en sorte que tous les gouvernements prennent leurs responsabilités et investissent. Bruxelles a démontré dans les décennies précédentes qu'investir dans ses transports en commun valait la peine. Nous pouvons être fiers de notre réseau.

1189 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Is het aandeel van de S-treinen in de verplaatsingen ook werkelijk toegenomen? Weet u of het S-aanbod meer gebruikt wordt in vergelijking met tien jaar geleden?*

Communicatie is ontzettend belangrijk om Brusselaars en pendelaars aan te moedigen om zich vaker te verplaatsen met de trein. De leesbaarheid van de overstapmogelijkheden van het MIVB-net op het spoornet laat nog steeds te wensen over. Toen de MR-fractie zelf op onderzoek uitging, stelden we onder meer vast dat de aanwezigheid van een treinstation in de buurt van sommige metrostations erg slecht werd aangegeven.

Wij vragen dat de wachttijden voor de treinen worden getoond op de metroperrons. Zo weten de Brusselaars ook dat ze dat vervoermiddel kunnen gebruiken in Brussel.

1191 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Bij onze tienjarige onderzoeken volgen we ook het aantal treinreizigers. Daarvoor moeten de andere gewesten ook wel deelnemen, zodat we ook rekening kunnen houden met de pendelaars.*

Telkens wanneer het S-aanbod wordt uitgebreid, voeren het geweest en de NMBS gezamenlijke campagnes om dat aanbod te promoten. Ook Floya draagt daartoe bij.

In het contract voor openbare dienstverlening werd opgenomen dat er in 2024 onderzocht wordt welke voorwaarden er vervuld moeten worden om de intermodale overstap te verzekeren.

Ten slotte heeft mijn kabinet ook gezorgd voor een eenvoudig en regelmatig overlegstelsel met alle partijen die betrokken zijn bij het spoorwegaanbeleid in Brussel.

- Het incident is gesloten.

Je suis contente du changement au niveau fédéral, avec cette nouvelle dynamique et le contrat de gestion de la SNCB, où les demandes de la Région bruxelloise ont été incluses. J'espère évidemment que le prochain gouvernement continuera en ce sens.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos réponses témoignent d'une légère amélioration. Une augmentation de la part modale des trains S a-t-elle été constatée ? Les résultats de la dernière enquête sur les comportements de déplacement à Bruxelles viennent d'être publiés. Ils devraient permettre d'affiner les chiffres relatifs à l'utilisation du train pour les déplacements à l'intérieur de Bruxelles, et de mesurer l'évolution de ceux-ci en dix ans. Une légère amélioration est à noter au niveau des horaires et de la fréquence de ces trains.

Un autre élément extrêmement important pour inciter les Bruxellois et les navetteurs à utiliser davantage le train est l'information et la communication. La campagne sur l'offre Brupass XL est certes un élément fondamental, mais un problème demeure au niveau de la lisibilité des connexions possibles au sein du réseau.

Le groupe MR avait réalisé un état des lieux des signalétiques en place sur le réseau de métro, tram et bus. Il avait notamment mis en évidence la mauvaise signalisation des gares jouxtant certaines stations de métro. Nous avons également réalisé un micro-trottoir pour demander aux usagers s'ils étaient au courant de leur existence. C'était rarement le cas, y compris parmi les employés de la STIB.

La STIB ne pourrait-elle pas afficher sur les quais de métro les temps d'attente pour le train, pour informer les Bruxellois de la possibilité d'utiliser ce moyen de transport dans Bruxelles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nos études décennales sur les déplacements comprennent également le train. Comme il est question ici des navetteurs, les deux autres Régions doivent bien sûr y participer.

Pour mieux faire connaître l'offre - un enjeu important -, la Région collabore avec la SNCB afin de proposer des campagnes conjointes visant à stimuler la promotion de l'offre S chaque fois qu'elle est renforcée. L'application Floya poursuit le même objectif.

L'intermodalité entre la SNCB et la STIB mérite une attention particulière. Le nouveau contrat de service public de la STIB et le nouveau contrat de gestion, dont nous débattons la semaine prochaine, prévoient qu'une analyse sera réalisée en 2024 sur les conditions permettant de garantir cette intermodalité, notamment dans le cadre de l'extension de l'offre en soirée.

Je pense qu'une dynamique positive s'est mise en branle. Du reste, pendant cette législature, mon cabinet a mis en place, à cet effet, des mécanismes de concertation simple et récurrente entre les différents acteurs concernés par la politique ferroviaire dans

la Région : la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité et le cabinet du ministre fédéral de la Mobilité.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant l'esthétique des espaces publics et des voiries régionales et communales et le rôle du maître-architecte (BMA).

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Durant toute la législature, mon groupe a dénoncé le manque d'harmonie et d'esthétique des nouveaux espaces publics portés par votre majorité : places minéralisées, arbres et végétation quasi absents, rénovation fonctionnelle mais sans âme des voiries régionales, mobilier urbain de piètre qualité, manque de cohérence, de symétrie ou d'harmonie architecturale, etc. Les blocs de béton installés un peu partout dans la Région pour fermer des voiries aux voitures et délimiter à la va-vite des pistes cyclables en sont l'exemple le plus flagrant. Censés être temporaires, ces blocs sont encore présents à de nombreux endroits, enlaidissant incontestablement la ville.

Le groupe MR estime que la majorité, avec sa volonté presque obsessionnelle de bannir les voitures de la ville, en privilégiant la réalisation d'infrastructures pour les cyclistes et de « zones de rencontre » où doivent cohabiter les modes de déplacement actifs, a oublié un point essentiel : la nécessaire esthétique. Pour être attractive, tant pour ses habitants que pour ses travailleurs, ses touristes et ses investisseurs, la ville doit être belle.

Je m'interroge dès lors sur le rôle potentiel du maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale pour ce qui concerne la qualité architecturale et l'esthétique des espaces publics et de la voirie. Nous savons que certains projets de réaménagement d'espaces publics sont réalisés avec son appui, le maître d'ouvrage étant Bruxelles Mobilité ou l'administration communale, selon les voies concernées. Des cahiers des charges types du maître-architecte, spécifiques aux particularités des marchés d'espaces publics, sont d'ailleurs disponibles sur son site. Nous doutons toutefois qu'il soit systématiquement impliqué dans les aménagements de voirie, définitifs ou provisoires, notamment ceux visant la mobilité. En outre, si le maître-architecte est compétent pour se prononcer sur la qualité

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,

en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende de rol van de bouwmeester bij de vormgeving van de openbare ruimten en de gewest- en gemeentewegen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De MR is niet te spreken over het gebrek aan harmonie en schoonheid in de openbare ruimten die tijdens deze regeerperiode heraangelegd werden. Brussel staat vol betonblokken waarmee de weg voor auto's werd versperd om snel fietspaden te creëren. Die blokken waren een tijdelijke oplossing, maar op veel plaatsen bleven ze staan, waardoor de stad er lelijk uitziet.*

In haar streven naar een autoluwe stad en meer ruimte voor de actieve vervoersmodi verloor de meerderheid het esthetische aspect uit het oog. Om aantrekkelijk te zijn voor bewoners en bezoekers moet een stad nochtans mooi zijn.

Een aantal herinrichtingsplannen is in samenwerking met de bouwmeester uitgevoerd. De MR betwijfelt echter dat hij systematisch wordt betrokken bij de inrichting van de weg. Bovendien kan hij zich wel uitspreken over de kwaliteit van een project, maar dat geldt niet helemaal voor de schoonheid ervan, wat overigens een subjectiever begrip is.

¹¹⁹⁹ *Kunt u alle herinrichtingsprojecten toelichten waarvoor tijdens deze regeerperiode het advies van de bouwmeester werd gevraagd? Kunt u dat doen per domein waarop hij actief is, namelijk wedstrijden, onderzoek, advies en projectvergadering?*

Wordt er in het rapport met aanbevelingen voor een betere werking van de bouwmeester verwezen naar zijn rol in de kwaliteit of de esthetiek van de openbare ruimte? Hoe wilt u zijn functie laten evolueren?

In 2023 vond er een projectoproep plaats voor een raamovereenkomst tussen Brussel Mobiliteit en dienstverleners voor studies en begeleiding bij de inrichting van de openbare ruimte. Kunt u de uitvoering van die overeenkomst toelichten en aangeven welke invloed die heeft op de harmonie en schoonheid van de openbare ruimte?

Acht u het nuttig om de rol van de bouwmeester in landschappelijke en esthetische aspecten van de openbare ruimte uit te breiden? Hoe beoordeelt u die functie?

Als de opdracht buiten de taken van de bouwmeester valt, bent u dan van plan om een nieuwe functie of structuur op te richten die zich bij herinrichtingsprojecten over een evenwichtige en esthetisch verantwoorde openbare ruimte buigt?

¹²⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In een gewest met twintig wegbeheerders is het niet eenvoudig om een zekere samenhang in de openbare ruimte te bewaren.*

De bouwmeester speelt een belangrijke rol in de bescherming van het beroep van architect. Hij staat ook in voor de architecturale waarde van grote bouwprojecten. Voorts biedt hij waardevolle steun bij wedstrijden en schakelt hij zijn netwerk in om studie bureaus aan te trekken. Brussel Mobiliteit en de MIVB doen voor grote projecten een beroep op hem als een externe opdracht noodzakelijk is.

Is dat niet het geval, dan worden interne middelen ingezet voor de ontwikkeling van projecten. We werken ook met stockopdrachten, zoals de recente kaderovereenkomst voor openbare ruimten, die we binnenkort toewijzen en die tot meer samenhang tussen de projecten moet leiden. Bij projecten met interne middelen wordt de bouwmeester geraadpleegd in het

d'un projet, cette notion ne rejoint pas entièrement celle de l'esthétique, certes plus subjective.

Pour chacun des quatre piliers d'intervention du maître-architecte, à savoir l'organisation de concours, la recherche par le projet, la remise d'avis et la réunion de projet, pourriez-vous préciser les espaces publics et les voiries de la Région pour lesquels une intervention du maître-architecte a été sollicitée depuis le début de la législature, en précisant chaque fois le pilier d'intervention concerné ?

Dans le rapport relatif à la « visitatie », ou « peer review », c'est-à-dire les recommandations rendues pour améliorer le fonctionnement et les pratiques du maître-architecte, des éléments font-ils référence au rôle de ce dernier dans la qualité ou l'esthétique des espaces publics ou des voiries bruxelloises ? De quelle manière comptez-vous faire évoluer cette fonction ?

Par ailleurs, un appel à projets a eu lieu en 2023 en vue de la conclusion d'un accord-cadre entre Bruxelles Mobilité et plusieurs prestataires de services pour les études et l'accompagnement d'aménagements d'espaces publics. Pourriez-vous apporter des précisions sur l'exécution de cet accord-cadre et indiquer dans quelle mesure celui-ci pourrait avoir une incidence sur l'harmonie et l'esthétique des espaces publics et des voiries ?

Estimez-vous utile de renforcer le rôle du maître-architecte du point de vue des aspects paysagers et esthétiques des espaces publics et des voiries, en ce compris les aménagements temporaires, en bonne coordination avec Bruxelles Mobilité ? Comment évaluez-vous cette fonction en la matière ?

Si cette mission devait dépasser celle du maître-architecte, allez-vous créer une nouvelle fonction ou structure d'expertise qui collaborerait avec Bruxelles Mobilité et les administrations communales afin d'orienter les nouveaux aménagements dans un souci de recherche d'esthétique, d'harmonie et d'unification du mobilier urbain employé ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est clair que, dans une Région comptant vingt gestionnaires de voirie, il est plus difficile de garantir une cohérence d'ensemble et de mettre en place une esthétique qui confère une identité à la ville.

Le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale joue un rôle important dans la protection du métier d'architecte et la garantie de la qualité architecturale des grands projets immobiliers. Il est aussi d'une aide précieuse dans les procédures de concours et mobilise son réseau pour attirer des bureaux d'études variés et innovants. Bruxelles Mobilité et la STIB font d'ailleurs appel à lui pour les grands projets emblématiques pour lesquels une mission externe est nécessaire, comme la place Flagey, l'avenue de la Toison d'Or, le rond-point Schuman ou encore la place Saintelette.

Dans le cas contraire, des ressources internes sont généralement utilisées pour la conception de projets. Il est également fait

kader van projectvergaderingen met de meeste gewestelijke partners.

Er zijn nog andere middelen om tot meer samenhang te komen, maar die vallen voornamelijk onder de bevoegdheid van staatssecretaris voor Stedenbouw Persoons.

Het mandaat van de huidige bouwmeester loopt binnenkort af. Mevrouw Persoons zal een voorstel indienen om een nieuwe bouwmeester aan te stellen.

appel à des marchés stocks, dont le récent accord-cadre « espaces publics », qui sera prochainement attribué. Ce marché, ouvert à tous les porteurs de projets d'espaces publics, mettra en concurrence plusieurs bureaux à chaque nouvelle mission. Mis à part la simplification des procédures administratives, l'intérêt de ce marché réside dans la cohérence susceptible de naître entre les projets de cet accord-cadre, puisqu'ils mobiliseront cinq équipes identiques sur plusieurs années, quel que soit le gestionnaire de voirie. Les projets réalisés au moyen de ressources internes prévoient la consultation du maître-architecte dans le cadre de réunions de projet associant la plupart des partenaires régionaux.

D'autres outils permettent de tendre vers une cohérence d'ensemble, mais ils sont plutôt du ressort de la secrétaire d'État Persoons. Ainsi, le Manuel des espaces publics bruxellois, en cours d'élaboration par urban.brussels, consistera en une aide à la conception. Il énoncera les principes d'aménagement de l'espace public à l'intention de tous les concepteurs de voirie. L'ambition est de maintenir à un niveau cohérent le confort des usagers, le défi climatique, la sécurité, la qualité de l'espace ainsi que l'entretien des aménagements des rues dites génériques et des espaces publics.

En ce qui concerne la mission et le rôle du maître-architecte, le mandat du titulaire actuel prenant fin cette année, la secrétaire d'État Persoons a été chargée de soumettre prochainement au gouvernement une proposition d'organisation de la désignation du prochain maître-architecte.

J'en viens aux quatre piliers d'intervention du maître-architecte. En ce qui concerne l'organisation de concours, il faut savoir que Bruxelles Mobilité n'organise pas de concours relatifs aux espaces publics. En effet, la complexité des différents usages impose de nombreuses modifications parfois substantielles en cours de projet. La géométrie d'un projet est impossible à fixer dès le départ. Bruxelles Mobilité a donc développé une méthodologie d'appels à projets, et ce, dès le réaménagement de la place Flagey. Celle-ci permet de sélectionner plusieurs bureaux d'études (ou un consortium) sur la base d'une intention exprimée au travers d'une esquisse, sans pour autant avoir le désavantage d'une image figée par le concours. Cette méthodologie a été proposée aux différents maîtres-architectes et à chaque fois, adaptée et améliorée avec eux. Elle est cependant réservée aux projets emblématiques de la Région (place Flagey, avenue de la Toison d'Or, rond-point Schuman, place Saintelette, etc.).

Lors de la remise d'avis et de la réunion de projet, tous les projets de Bruxelles Mobilité qui nécessitent un permis d'urbanisme sont présentés au début et à la fin de leur parcours d'étude, lors d'une réunion de coordination à laquelle participent la plupart des partenaires régionaux : Bruxelles Mobilité, urban.brussels, Bruxelles Environnement, la STIB, De Lijn, etc. Le premier passage sert à définir les grandes orientations du projet. Le deuxième a pour objectif de faire valider le plan final qui sera introduit dans la demande de permis d'urbanisme. Entre ces deux réunions, Bruxelles Mobilité organise a minima trois comités d'accompagnement. Le maître-

¹²⁰³ *Brussel Mobiliteit organiseert geen wedstrijden voor de inrichting van openbare ruimten. Die projecten worden tijdens de uitvoering vaak nog aangepast. Daarom werkt Brussel Mobiliteit met projectoproepen, zodat het verscheidene studiebureaus kan selecteren die zich niet hoeven te concentreren op een bij de wedstrijd geschetst beeld.*

Wanneer er advies wordt gevraagd en bij de projectvergadering worden alle projecten van Brussel Mobiliteit waarvoor een vergunning nodig is, bij het begin en het einde van de studie voorgesteld tijdens een vergadering waarop de meeste gewestelijke partners aanwezig zijn. Op basis van de eerste vergadering worden de grote lijnen van het project uitgewerkt. Bij de tweede wordt het uiteindelijke plan goedgekeurd, dat voor de vergunningsaanvraag wordt gebruikt. Tussenin organiseert Brussel Mobiliteit minstens drie begeleidingscomités. De bouwmeester wordt voor alle vergaderingen uitgenodigd.

De raamovereenkomst van 2023 heeft tot doel de wijken nieuw leven in te blazen door kwaliteitsvolle openbare ruimte op mensenmaat aan te leggen. Dat gaat met verscheidene doelstellingen gepaard, die met het STOP-principe en Good Move samenhangen, en met natuur, water of geluid te maken hebben.

Voorts zal de raamovereenkomst efficiëntiewinst voor zowel de overheid als de intekenaars opleveren. Ze treedt in de loop van 2024 in werking.

architecte ou son représentant est invité à toutes ces « réunions de projet ».

Par ailleurs, un appel à projets a eu lieu en 2023 afin que soit réalisé un accord-cadre entre Bruxelles Mobilité et plusieurs prestataires de services pour les études et l'accompagnement d'aménagements des espaces publics. Cet accord-cadre a pour objectif de revitaliser les quartiers par la création d'espaces publics de qualité et à taille humaine. Divers objectifs seront fixés dans chaque lot, de façon transversale, notamment par le truchement du principe STOP (hiérarchisation des modes de déplacement) et des plans Good Move, nature, eau ou bruit, et en optant pour une solution intégrée qui réponde à un ensemble d'enjeux urbains et environnementaux.

Notons qu'outre son approche coordonnée, l'accord-cadre apportera un gain d'efficacité pour les pouvoirs publics et pour les soumissionnaires, en diminuant le temps consacré aux procédures d'attribution de marché ou aux candidatures. Il devrait être opérationnel dans le courant de 2024.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez expliqué la mesure dans laquelle le maître-architecte intervient dans l'espace public, lors de l'organisation de concours et, en particulier, dans l'accompagnement via une méthodologie qui semble en cours d'amélioration.

Le maître-architecte intervient ainsi dans le cadre de grands projets. Mais n'y a-t-il pas moyen de renforcer son rôle et de lui permettre d'intervenir pour tout projet de réaménagement important à Bruxelles ? Par exemple, sur des aménagements réalisés le long de la Petite ceinture, lorsqu'ils avoisinent plusieurs places qui la jouxtent ? Le maître-architecte pourrait ainsi établir un ordre de priorité et une méthodologie.

Prenons l'exemple de la place Stéphanie qui, à mes yeux, est un véritable fiasco esthétique alors qu'il s'agit d'un haut lieu du commerce : la Région s'est contentée de placer quelques bacs de fleurs en plein milieu de la place. C'est une honte en matière d'attractivité pour ce quartier, qui mériterait pourtant d'être mis en valeur ! Le maître-architecte ne pourrait-il pas intervenir dans ces lieux ?

Par ailleurs, il serait peut-être utile de faire appel à un maître-urbaniste. À la différence d'un architecte, l'aménagement d'espaces urbains est sa compétence première. Cette possibilité mérite d'être examinée, à l'aune de toutes les questions que nous avons posées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai déjà expliqué notre action et l'implication du maître-architecte dans nos projets. Il appartiendra au prochain ministre de la Mobilité ou de l'Urbanisme d'étudier vos suggestions.

- *L'incident est clos.*

¹²⁰⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De bouwmeester wordt dus betrokken bij wedstrijden en bij de begeleiding van grote projecten.*

Kunt u zijn rol niet uitbreiden, zodat hij een inbreng heeft in alle plannen voor een heraanleg die belangrijk zijn voor Brussel? Zo zou u fiasco's kunnen vermijden zoals dat op het Stefaniaplein, waar de ingrepen beperkt bleven tot de plaatsing van een paar plantenbakken. Dat maakt de wijk niet meteen aantrekkelijker.

¹²⁰⁷ *Misschien is het voor de inrichting van de openbare ruimte beter om een beroep te doen op een stedenbouwkundige.*

¹²⁰⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat is een suggestie die de volgende minister van Mobiliteit of Stedenbouw in overweging kan nemen.*

- Het incident is gesloten.

1213 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

1213 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1213 betreffende de aangekondigde schrapping van 140 parkeerplaatsen in de Maritiemwijk.

1213 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**

1213 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1213 betreffende de afschaffing van 149 parkeerplaatsen in de buurt van de Belgicalaan.

1217 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *De bewoners, winkeliers en verenigingen in de Maritiemwijk maken zich zorgen over het tracé van de toekomstige tramlijn en de aangekondigde schrapping van 140 parkeerplaatsen naar aanleiding van de heraanleg van het kruispunt van de Picardstraat met de Vanderstichelenstraat.*

Zij betreuren het gebrek aan overleg. Slechts drie verenigingen hebben een advies verstrekt. Hoe verklaart u dat? Overigens denk ik dat er een verschil is tussen verenigingen die al langer actief zijn in de wijk en meer recente verenigingen die zich achter een bepaald beleid scharen.

Het is nu al erg moeilijk om een parkeerplaats in de Maritiemwijk te vinden. Er zou een voorakkoord met privébedrijf Nextensa bestaan om het verlies van parkeerplaatsen op straat te compenseren, maar de bewoners vrezen dat die oplossing te duur zal worden. De Maritiemwijk is geen rijke buurt.

De PS is voorstander van meer openbaar vervoer, maar dat moet in overleg met alle betrokken instanties gebeuren. Er moeten betaalbare alternatieven voor de geschrapte parkeerplaatsen komen die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Wat staat er precies in het voorakkoord met Nextensa? Zullen de parkeertarieven van dat bedrijf betaalbaar zijn voor de bewoners? Welke parkeermogelijkheden buiten de openbare weg worden er overwogen? Hoe komt het dat slechts drie verenigingen zich hebben uitgesproken?

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant la suppression annoncée de 140 places de parking dans le quartier Maritime.

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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

concernant la suppression de 149 places de parking dans le quartier Belgica.

M. Jamal Ikazban (PS).- Les nombreux riverains molenbeekoïsi qui vivent dans le quartier Maritime et qui sont concernés par le tracé du futur tram de Tour & Taxis, mais aussi par la suppression annoncée de 140 places de parking dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour de la rue Picard et de la rue Vanderstichelen, ne sont pas du tout rassurés par les réponses apportées jusqu'à présent.

Contrairement à ce que vous avez affirmé, ainsi que d'autres personnes, l'inquiétude des riverains, des commerçants et de nombreuses associations, est réelle. Ils regrettent un manque de concertation. Seules trois associations ont donné leur avis. À cet égard, je fais une différence entre les associations historiques et les associations plus récentes qui se sont installées dans le quartier pour faire la promotion de certaines politiques. L'avis était favorable pour les deux premières associations et mitigé pour la dernière.

L'enquête effectuée en porte-à-porte auprès des habitants et commerçants a donné lieu à l'expression d'une véritable inquiétude de voir disparaître de nombreuses places de stationnement dans un quartier où il est déjà extrêmement difficile de trouver une place de stationnement. Par ailleurs, l'existence d'un préaccord avec la société privée Nextensa pour compenser ces disparitions en voirie n'est pas de nature à rassurer davantage une population dont le niveau socioéconomique ne pourrait pas s'accommoder de cette solution.

Je le répète, mon parti est favorable au développement de transports en commun, mais il ne peut se faire sans une réelle concertation avec toutes les parties concernées. Quant à la suppression de places de parking, il faut une réelle compensation en voirie et hors voirie, à la fois accessible à tous les budgets et à toutes les personnes à mobilité réduite, avec une accessibilité immédiate.

Pour toutes ces raisons, et à cause des réponses vagues, voire hésitantes, apportées au mécontentement des Molenbeekoïsi concernant le tracé du futur tram de Tour & Taxis, je voudrais

¹²¹⁹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *In Jette is er beroering ontstaan over de aangekondigde plannen om maar liefst 149 parkeerplaatsen te schrappen in de buurt van de Belgicalaan. Er komt een nieuwe tramlijn en in de Jean-Baptiste Serkeynstraat is een fietsnelweg gepland. Buurtbewoners hadden nochtans geheel terecht gewezen op het reeds bestaande gebrek aan veilige parkeergelegenheid en vinden dat ze onvoldoende geraadpleegd werden. Ze zijn ook bezorgd dat de plannen nadelig zijn voor de levenskwaliteit en vlotte verkeersdoorstroming in de wijk.*

Die drastische beperking van het aantal parkeerplekken zal de economische activiteit in de buurt ook geen goed doen. Volgens de pers zou er voorzien worden in parkeerruimte buiten de openbare weg, maar er is geen enkele garantie dat die toegankelijk wordt voor alle buurtbewoners. Daarenboven worden er in een aangrenzende wijk eveneens 140 parkeerplekken geschrapt.

De pendelaars zullen daar geen last van hebben, maar de Brusselaars wel, en vooral de minst gegoede, want die kunnen zich geen parkeerplek buiten de openbare weg veroorloven.

¹²²¹ *Bevestigt u dat er 149 parkeerplaatsen worden geschrapt in de buurt van de Belgicalaan?*

Hoe werd het overleg precies georganiseerd?

Kunt u de planning van de werken toelichten? Zullen de parkeerplekken buiten de openbare weg beschikbaar zijn voordat de werken van start gaan? Hoeveel zal het kosten

savoir ce que contient le préaccord avec la société privée Nextensa. Les tarifs de stationnement de cette société ne vont-ils pas étrangler une population déjà extrêmement fragilisée ? Quelle autre solution hors voirie est-elle à l'étude ? Comment expliquer que seules trois associations se soient prononcées sur le projet de réaménagement du carrefour des rues Picard et Vanderstichelen ?

Mme Leila Agic (PS).- Des inquiétudes se sont fait entendre ces derniers jours dans la commune de Jette, plus précisément autour du quartier Belgica, après l'annonce d'un plan de réaménagement qui conduirait à la suppression de 149 places de stationnement, notamment dans le cadre du déploiement de la nouvelle ligne de tram 15 et la création d'une cyclostrade dans la rue Jean-Baptiste Serkeyn, à Jette. Des riverains ont en particulier dénoncé le manque de concertation.

Le projet de création d'une nouvelle ligne de tram reliant la station de métro Belgica à la gare du Nord entraînerait à ce stade la suppression du rond-point de la place Philippe Werrie, ainsi que la réduction de 66 places de stationnement sur l'avenue Carton de Wiart et la place Philippe Werrie. Ceci, malgré les préoccupations légitimes des résidents concernant l'accessibilité et le stationnement : quiconque essaie aujourd'hui de se garer après 22 heures dans le quartier se rend compte de la difficulté d'y trouver une place en sécurité.

Le projet de la cyclostrade C223 prévoit quant à lui la mise à sens unique de la rue Jean-Baptiste Serkeyn, entraînant la suppression de 83 places de stationnement supplémentaires. Cette décision, prise sans consultation adéquate des parties prenantes, suscite, elle aussi, de vives inquiétudes quant à l'impact sur la qualité de vie des habitants et la fluidité de la circulation dans le quartier.

La réduction drastique du nombre de places de stationnement, maintenant réduit à seulement 160, si l'on tient compte de la cyclostrade rue Jean-Baptiste Serkeyn, aura forcément un impact sur la qualité de vie et l'activité économique dans le quartier. Dans un article du journal La Capitale, il est indiqué que des places hors voirie seront créées, mais sans aucune garantie que tous les habitants y auront accès, et encore moins les familles défavorisées. Cela commence à faire beaucoup pour ces habitants, sachant que dans le quartier voisin, plus de 140 places seront déjà supprimées. Et là non plus, aucun accès n'est garanti pour les familles défavorisées. Une fois de plus, ce ne seront pas les navetteurs qui seront touchés par ces mesures, mais bien les Bruxelloises et les Bruxellois, dans leur propre quartier.

Confirmez-vous le projet de supprimer 149 places de parking dans le quartier Belgica ?

Quelles consultations ont-elles été menées et, le cas échéant, combien de personnes y ont-elles participé ? Comment ont-elles été organisées et sur quel périmètre ? L'incidence de ces suppressions s'étendrait en effet bien au-delà des deux rues citées et du rond-point de la place Philippe Werrie.

om daar te parkeren? Hoe zorgt u ervoor dat achtergestelde gezinnen dat kunnen betalen?

Op basis waarvan kwamen de projectdragers tot de conclusie dat er weinig verkeer is in de buurt van de rotonde?

¹²²³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Een van de doelstellingen van het project bestaat erin om de Picardstraat veiliger en aangenamer te maken. Zo komt er meer groen om af te koelen in de zomer. We moeten echter ook oplossingen voor het parkeerprobleem vinden.

Parking.brussels helpt de gemeenten en het gewest om het verlies van parkeerplaatsen op straat zo nodig te compenseren met parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Parking.brussels stelde vast dat de parkeerplaatsen op straat voldoende bezet waren om zo'n compensatie te rechtvaardigen. Daarom nam het agentschap contact op met meerdere eigenaars van parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

In dit stadium is de meest relevante optie de parkeergarage van Nextensa op het terrein van Thurn & Taxis. Dat bedrijf zou bereid zijn om een aantal plaatsen te verhuren aan het parkeeragentschap. De andere onderzochte oplossingen (Aldi, het Centre communautaire Maritime en de KBC) vielen af omdat hun parking te klein of al volzet was. De details van de overeenkomst moeten nog besproken worden. Niet de privépartner, maar parking.brussels zal de prijs voor de buurtbewoners bepalen.

De inspraakmomenten waren voor iedereen toegankelijk. Naast de drie verenigingen waar u naar verwees, woonden nog andere verenigingen de informatiesessies bij.

Quel est le calendrier prévu pour les travaux ?

Garantissez-vous des places de stationnement hors voirie avant de commencer les travaux ? Quels seront les coûts de ces places ? Comment allez-vous garantir leur accessibilité aux personnes et ménages défavorisés ?

Sur quelle base les auteurs du projet affirment-ils que le trafic autour du rond-point est de faible intensité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends que la suppression de places de stationnement suscite des inquiétudes auprès des riverains et des commerçants.

Un des objectifs du projet est de rendre la rue Picard plus sûre et agréable, avec l'arrivée du tram et l'ajout d'espaces végétalisés, qui diminuera l'impact des fortes chaleurs. Ces bénéfices profiteront aussi aux riverains et commerçants. Nous devons toutefois aussi être capables de répondre à leurs inquiétudes concernant la suppression de places. Il serait en effet regrettable qu'un beau projet, qui est nécessaire sur cet axe, ne soit pas réalisé, faute de solutions à la problématique du stationnement.

Comme vous le savez, parking.brussels, l'Agence régionale du stationnement, est chargée d'accompagner les projets de réaménagement des communes et de la Région, et de les aider à compenser les places supprimées en voirie en mettant à disposition des places hors voirie, lorsque cela se justifie. C'est bien le cas, en l'occurrence, puisque de nombreuses places seront supprimées. Dans son étude sur le stationnement, parking.brussels a d'ailleurs observé un taux d'occupation des places en voirie suffisamment élevé pour justifier une compensation hors voirie.

C'est pourquoi l'agence a pris contact avec plusieurs propriétaires de parkings hors voirie dans le quartier pour explorer les opportunités. Il s'avère que la piste la plus pertinente à ce stade est le parking de Nextensa sur le site de Tour & Taxis. Cette société serait prête à louer une série de places à l'Agence du stationnement. Les modalités de l'opération doivent encore être discutées, mais Nextensa a donné son accord de principe. Les autres solutions explorées (Aldi, Centre communautaire Maritime et KBC) n'ont pas été adoptées pour diverses raisons : soit le parking était trop petit, soit il était déjà rempli ou en mutation.

Le prix pour les riverains doit également encore être fixé et nous y travaillons, notamment à la demande de la bourgmestre de la commune. C'est la Région, via parking.brussels, qui déterminera le prix, et non le partenaire privé. Bruxelles-Capitale négocie par le biais de parking.brussels, dans un cadre bien défini qui tient compte de divers aspects.

En ce qui concerne les trois associations, les moments participatifs étaient ouverts à tous et les associations y étaient les bienvenues. D'autres associations que celles auxquelles vous avez fait allusion, par exemple l'asbl Walk, le Centre communautaire Maritime et l'église La Nouvelle Jérusalem ont

¹²²⁵ *De winkeliers werden niet alleen geraadpleegd via de huis-aan-huisenquête. Ze werden ook uitgenodigd voor de informatievergaderingen. Op basis van hun opmerkingen werden een aantal aspecten van het project gewijzigd.*

Tot slot schreven 180 Franstaligen en 117 Nederlandstaligen zich in voor de nieuwsbrief over het project. De meesten onder hen woonden ook de informatiesessies bij.

De heraanleg van de Serkeynstraat en van de fietssnelweg tussen park L28 en Anderlecht wordt uitgevoerd door Beliris, in samenwerking met de gemeente Jette, aangezien het om een gemeenteweg gaat. Brussel Mobiliteit is enkel bevoegd voor de oversteekplaatsen op de gewestwegen die het traject kruisen.

Er werden talrijke begeleidingscomités voor de toekomstige tramlijn 15 opgericht. De plannen werden publiekelijk voorgesteld aan de ingang van het winkelcentrum in de Auguste Hainautstraat om feedback van de buurtbewoners te verzamelen. Er werden ook folders uitgedeeld in de omliggende wijken en het evenement werd aangekondigd in het gemeenteblad van Jette. De werken voor tramlijn 15 zijn gepland tussen 2026 en 2029.

Ik heb nooit beweerd dat er weinig verkeer is in de omgeving van de rotonde. Er werd een telling uitgevoerd, alsook een studie over de herkomst en de bestemming van het verkeer om de verkeersdrukke en de belangrijkste stromen in kaart te brengen.

¹²²⁷ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Uw antwoorden stellen me absoluut niet gerust. Iedereen wil een aangenamere en veiligere Picardstraat, maar tot dusver werd er geen enkele concrete oplossing aangereikt voor de parkeerproblemen.*

Het is nog steeds niet duidelijk of buurtbewoners terecht zullen kunnen in de parking van Nextensa met hun parkeerkaart. De

aussi donné leur avis par l'intermédiaire de leurs membres qui suivent la lettre d'informations du projet ou ont participé aux séances d'information.

Les commerçants n'ont pas seulement été représentés au travers des associations. Grâce au porte-à-porte assuré par Bruxelles Mobilité, nombre d'entre eux ont participé aux séances et formulé des commentaires sur le projet, soulignant notamment l'importance du stationnement dans le quartier. Des modifications du plan et des sens de circulation ont également été apportées sur cette base.

Précisons que 180 francophones et 117 néerlandophones se sont abonnés à la lettre d'information et que la plupart d'entre eux sont venus aux séances d'information.

Le projet du réaménagement de la rue Serkeyn, et plus globalement du tracé de la cyclostrade C223 depuis le parc de la L28 jusqu'à Anderlecht, est mené par Beliris et se situe sur une voirie communale. Bruxelles Mobilité ne se charge dès lors que des traversées sur les différentes voiries régionales que l'axe croisera.

Beliris a néanmoins collaboré avec la commune de Jette sur ce dossier. Outre le passage de la cyclostrade, le projet de la rue Serkeyn vise également à accroître la sécurité des piétons, à végétaliser l'espace public et donc, à améliorer globalement la qualité de la rue.

De nombreux comités d'accompagnement autour du projet du tram 15 ont été mis en place, en présence des pouvoirs publics tels que les communes, parking.brussels ou encore urban.brussels. Une présentation ouverte à l'entrée du centre commercial situé rue Auguste Hainaut a été organisée pour récolter les remarques des riverains.

En outre, des toutes-boîtes ont été distribués dans les zones immédiatement impactées par le projet ; l'événement a également été annoncé dans le journal communal de Jette afin de toucher un maximum de personnes dans un périmètre bien plus large que le projet.

Les travaux du tram 15 sont prévus entre 2026 et 2029. Nous nous en remettons à Beliris pour le calendrier prévisionnel des travaux de la cyclostrade.

Je n'ai jamais affirmé que le trafic autour du rond-point était peu intense. Un comptage ainsi qu'une étude « origine-destination » ont été réalisés afin de déterminer l'intensité du trafic ainsi que les flux principaux (tous modes confondus).

M. Jamal Ikazban (PS).- Vos réponses ne me rassurent pas du tout. Tous les habitants du quartier veulent que la rue Picard soit plus sûre et plus agréable. Ils souhaitent également que l'espace soit partagé entre tous les utilisateurs, sans oublier les automobilistes. Aujourd'hui, aucune solution concrète n'est apportée au problème du stationnement, que ce soit en voirie ou hors voirie. Cent quarante places sont supprimées rien que

manier waarop dit dossier wordt aangepakt, doet de boosheid onder buurtbewoners alleen maar toenemen, waardoor die zich uiteindelijk tegen de nieuwe tramlijn keren.

dans la partie dont j'ai parlé. Or, le quartier compte beaucoup de personnes à mobilité réduite et de familles monoparentales. Il est donc inadmissible d'aller de l'avant sans prévoir de solutions de stationnement.

On ne sait toujours pas si les riverains auront accès gratuitement, ou aux mêmes conditions qu'avec leur carte de stationnement, au parking de la société Nextensa, que vous avez évoqué. C'est pourtant la moindre des choses ! Non seulement on gêne les personnes qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture, mais en plus, on laisse la colère s'amplifier dans ce quartier, ce qui a pour effet que les habitants en viennent à refuser l'aménagement de l'espace public, et même la mise en place de la nouvelle ligne de tram.

Aucune réponse concrète n'a été apportée lors des réunions de concertation auxquelles j'ai assisté. Je passe sur certains aspects, comme le passage du tram dans la rue Vanderstichelen, beaucoup plus étroite, qui ne manquera pas de provoquer des vibrations dans les habitations.

Tout le monde est favorable au projet d'embellissement, mais tant que les problèmes de stationnement n'auront pas été résolus, certains habitants continueront à s'y opposer.

¹²²⁹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *U hebt niet op al mijn vragen geantwoord.*

Mme Leila Agic (PS).- Vous avez concentré votre réponse sur le projet de cyclostrade C223 géré par Beliris. Qu'en est-il de mes autres questions ?

Bevestigt u dat de rotonde en 66 parkeerplaatsen zullen verdwijnen in en rond de Carton de Wiartlaan en het Philippe Werrieplein? Dat zou de verkeerschaos in die buurt nog doen toenemen.

Confirmez-vous ou non que le passage du tram au niveau de l'avenue Carton de Wiart et de la place Philippe Werrie va nécessiter la suppression du rond-point et de 66 places de parking ? Il y a énormément de commerces autour de ce rond-point et sur l'avenue Carton de Wiart. La suppression de places de stationnement provoquera encore davantage de problèmes de circulation qu'actuellement.

U hebt ook niet gezegd hoeveel mensen deelnamen aan de raadpleging en waar buurtbewoners hun wagen zullen moeten parkeren. U verwacht toch niet dat ze hun wagen parkeren in de buurt van Thurn & Taxis?

Je n'ai pas obtenu de réponses à ces questions, et pas davantage concernant le nombre de personnes qui ont répondu à la consultation.

U herhaalt steeds hetzelfde over de fietssnelweg, maar over de rest van het project geeft u geen antwoord.

Qu'en est-il enfin des autres solutions pour les Jettois qui vivent et se garent à proximité de la place Philippe Werrie et de l'avenue Carton de Wiart ? Vous avez répondu concernant Tour & Taxis, mais n'imaginez pas que les gens qui habitent sur l'avenue Carton de Wiart iront se garer là !

Vous avez répété trois fois que Beliris est chargé de la cyclostrade, mais concernant le reste du projet, hormis la date de 2026, je n'ai reçu aucune réponse. Cela signifie-t-il que le projet n'est pas abouti ?

¹²²⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik probeer zo goed mogelijk te antwoorden op de vele vragen binnen de spreektijd waarover ik beschik.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'essaie de répondre au mieux aux nombreuses questions qui me sont posées, dans le temps qui m'est donné.

(Opmerkingen van mevrouw Agic)

(Remarques de Mme Agic)

Volgens de plannen zullen er inderdaad 60 parkeerplaatsen worden geschrapt in de buurt van metrostation Belgica. De samenwerking met Nextensa betreft de omgeving van de Picardstraat. We doen ons best om ook oplossingen te zoeken voor de omgeving van metrostation Belgica.

¹²³³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Het volstaat niet om uw best te doen. Zulke projecten hebben enkel een kans op slagen als er in redelijke en betaalbare parkeeroplossingen wordt voorzien.*

¹²³³ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Deze twee vragen werden samengevoegd op vraag van uw kabinet. Als u ze afzonderlijk had beantwoord, had u voldoende tijd gehad om rustig te antwoorden.*

¹²³³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het spijt me dat ik daarnet nogal heftig reageerde.*

- De incidenten zijn gesloten.

Laissez-moi le temps de donner le reste de ma réponse, s'il vous plaît !

Le projet implique effectivement la suppression de 60 places de parking dans la zone Belgica. La compensation de la perte de places en voirie dans cette zone n'est pas liée au projet de collaboration avec Nextensa, qui concerne la zone de la rue Picard. Nous ferons également de notre mieux pour compenser la perte de places de stationnement dans la zone Belgica. Cela suit son cours.

M. Jamal Ikazban (PS).- Vous ne devez pas vous contenter de faire votre mieux. J'estime que, pour continuer à réaliser des projets de ce type, offrir une solution de stationnement raisonnable et financièrement accessible à ces populations est une condition sine qua non.

Mme Leila Agic (PS).- Je souhaite qu'il soit dûment consigné, dans le procès-verbal de cette réunion, que la ministre répond simultanément aux deux questions sur la demande expresse de son cabinet. Si les questions n'avaient pas été jointes, peut-être y aurait-il eu suffisamment de temps pour nous répondre avec calme.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je regrette mon emportement.

- Les incidents sont clos.