



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
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 8 OKTOBER 2019**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—————
**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 8 OCTOBRE 2019**

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. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de gevolgen van de hittegolf voor de MIVB".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	11
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de ongevallen in de omgeving van werken".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	14
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de vergunning voor de ringtrambus van De Lijn op het Brussels grondgebied".	
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysels	17
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "het probleem bij de MIVB voor de toekenning van schoolabonnementen".	

SOMMAIRE

Question orale de M. Christophe De Beukelaer	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "l'impact de la canicule sur la STIB".	
Question orale de M. Christophe De Beukelaer	11
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "les accidents aux abords des chantiers".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	14
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 permis pour le ringtrambus de 'De Lijn' sur le territoire bruxellois".	
Question orale de M. Marc-Jean Ghysels	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 problème rencontré avec la STIB dans l'octroi d'abonnements scolaires".	

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 20	Question orale de M. Christophe De Beukelaer 20
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,
betreffende "de aanleg van een fietspad op de ontbrekende schakel van de Tervurenlaan".	concernant "l'installation d'une piste cyclable sur le chaînon manquant de l'avenue de Tervueren".
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 25	Question orale de M. Marc Loewenstein 25
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,
betreffende "de verlenging van tram 7 onder het park van Vorst".	concernant "le prolongement du tram 7 sous le parc de Forest".
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 30	Question orale de M. Christophe De Beukelaer 30
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,
betreffende "een tweede spoortunnel in Brussel".	concernant "un deuxième tunnel ferroviaire à Bruxelles".
Mondelinge vraag van de heer Emin Özkara 33	Question orale de M. Emin Özkara 33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,
betreffende "de overstroming van de Stefania-tunnel en het onderhoud van de rioolkolken".	concernant "l'inondation du tunnel Stéphanie et l'entretien des avaloirs".
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 37	Question orale de M. Christophe De Beukelaer 37
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

betreffende "de verlenging van de metro".		concernant "le prolongement du métro".	
Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamouille	41	Question orale de Mme Véronique Jamouille	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de klacht tegen de MIVB inzake discriminatie bij de aanwerving".		concernant "la plainte pour discrimination à l'embauche déposée contre la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti	44	Question orale de M. Tristan Roberti	44
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de problemen van het agentschap parking.brussels na de overname van het beheer van het parkeerbeleid in Elsene".		concernant "les problèmes rencontrés par l'agence parking.brussels à la suite de la reprise en gestion de la politique du stationnement à Ixelles".	
Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete	47	Question orale de M. Arnaud Verstraete	47
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de concrete maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid in Brussel".		concernant "les mesures concrètes en matière de sécurité routière à Bruxelles".	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	53	Question orale de Mme Clémentine Barzin	53
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het aanpassen van de mobiliteit aan de toestand van vrouwen".		concernant "l'adaptation de la mobilité aux réalités des femmes".	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	56	Question orale de Mme Clémentine Barzin	56
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en
Verkeersveiligheid,

betreffende "het beheer van de
afvalophalingen".

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

concernant "la gestion des collectes de
déchets".

*Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.*

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

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de gevolgen van de hittegolf
voor de MIVB".**

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Ik wil het vandaag hebben over het personeel, de reizigers en het materieel van de MIVB, want de temperatuur in bus, tram en metro loopt snel op tijdens het toenemende aantal hittegolven. Met de hitte stijgt ook het risico op onpasselijkheid. Krijgen chauffeurs en begeleiders een opleiding om reizigers die onwel worden te helpen?

Hoe wordt de temperatuur aan boord van de voertuigen gemeten? Is er een temperatuur waarboven een voertuig niet meer mag rijden? Met welke aanpassingen wordt het personeelscomfort verhoogd?

Naast het menselijke aspect is er de technische kant. Volgens de media gingen koperen bovenleidingen door de hitte doorhangen. Hoe managet de MIVB de gevolgen van de hitte voor rollend materieel en infrastructuur? Zijn er bus-, tram- en metroritten geschrapt ten gevolge van de zomerse hitte?

Overal in Brussel worden nieuwe rails gelegd. Zijn die geschikt voor hogere temperaturen? Kunnen hybride en elektrische bussen de grote hitte aan? Welk percentage van de bussen, trams en metrostellen heeft airco? Welke invloed heeft de airco op het verbruik?

U kent de mogelijke impact van het gebruik van airconditioning op het milieu. Worden alle voertuigen uitgerust met airco? Wie beslist

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "l'impact de la canicule sur la
STIB".**

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Mme la ministre, le mois de juillet dernier a connu deux canicules. Qui dit vague de chaleur dit attention particulière aux personnes les plus fragiles, à savoir les femmes enceintes, les aînés, les enfants et les malades. Nous devons aussi nous préparer à ce que ces températures élevées deviennent plus régulières et, donc, veiller à nous y adapter dans nos villes européennes.

J'aimerais donc que notre regard se porte aujourd'hui sur la STIB, son personnel, ses voyageurs et son matériel, puisque le bus, le tram et le métro sont des lieux très confinés où la température peut monter rapidement en période de canicule. Or la chaleur augmente la probabilité de malaises. Dès lors, les chauffeurs et les accompagnateurs ont-ils reçu une formation pour intervenir en cas de malaise d'un navetteur ?

Des relevés de températures à l'intérieur des véhicules sont-ils effectués et de quelle manière ? Existe-t-il une température intérieure maximale à partir de laquelle un véhicule n'est plus autorisé à rouler ? Quelles sont les adaptations prévues pour le confort du personnel ?

Outre l'aspect humain, il y a l'aspect technique. La presse nous apprenait au mois de juillet que les caténaires en cuivre de la STIB se détendaient sous l'effet de la chaleur. C'est un exemple parmi d'autres. Comment sont gérées les conséquences de la chaleur sur le matériel roulant et les infrastructures (dépôts, locaux techniques) ? Le

daarover? Welke gevolgen heeft dat voor de koolstofuitstoot van de MIVB?

matériel informatique aussi souffre particulièrement des grosses chaleurs. Des bus, trams et métros ont-ils été supprimés à cause de la chaleur, cet été ?

De nouveaux rails sont posés sur l'ensemble du territoire. Sont-ils adaptés à ce qui semble devenir une nouvelle norme en matière de températures ? Les nouveaux bus hybrides et électriques sont-ils adaptés à ces fortes chaleurs ? Vu les différents modèles de bus, tram et métro, quelle est la proportion de véhicules disposant d'une climatisation en état de fonctionnement ? Quels sont les effets de la climatisation sur la consommation de ces véhicules ? En effet, il s'agit désormais d'une donnée dont nous devons tenir compte dans cette réflexion.

Enfin, vous connaissez l'impact potentiel de la climatisation sur l'environnement, notamment en raison de l'émission des gaz à effet de serre dus à son fonctionnement. Dès lors, est-il prévu que la climatisation soit systématiquement installée ? Qui prend la décision ? Quel en serait l'impact sur l'environnement et l'empreinte carbone de la STIB ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ondanks de uitzonderlijke weersomstandigheden van afgelopen zomer heeft de MIVB alles in het werk gesteld om storingen in de dienstregeling te voorkomen. Talloze werknemers van de MIVB hebben hun werk in moeilijke omstandigheden gedaan. Ik wil ze daarvoor bedanken.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il faut souligner que, malgré les conditions climatiques exceptionnelles de cet été, la STIB a tout mis en œuvre pour que l'offre de transport soit le moins possible perturbée pour les voyageurs. En effet, ceux-ci n'ont pas toujours d'autres solutions.

Als een gebruiker van de MIVB ziek wordt, bellen chauffeurs volgens de gangbare procedure met de centrale. Die stuurt de hulpdiensten of een team van de MIVB eropuit. Chauffeurs zijn zelf niet opgeleid om taken van de hulpdiensten op zich te nemen. Totdat de hulpdiensten arriveren, proberen de chauffeurs de toestand van de persoon in kwestie stabiel te houden.

De nombreux travailleurs de la STIB ont ainsi exercé leur fonction de façon exemplaire dans un environnement pénible, mais au bénéfice de la mobilité. À l'inverse, d'autres opérateurs, comme De Lijn, ont réduit fortement leur offre. Je remercie les employés de la STIB d'avoir continué à travailler malgré les conditions difficiles.

De hulpdiensten komen zeer snel ter plaatse omdat de verkeerscentrale van de MIVB rechtstreeks met hen in verbinding staat. De chauffeurs van de MIVB zijn op de hoogte van de procedure.

Si un usager de la STIB est malade, la procédure prévoit d'appeler immédiatement le dispatching, qui envoie alors, selon le cas, les services de secours ou d'autres équipes de la STIB formées à cet effet. Le personnel de conduite n'a pas été formé pour se substituer aux services de secours officiels. Il axe donc prioritairement son intervention sur l'appel immédiat des services de secours et met tout en œuvre pour assurer la stabilité de l'état de santé

In voertuigen met airconditioning wordt de temperatuur in de passagiersruimte voortdurend gemeten en aangepast. Er geldt geen maximumtemperatuur met betrekking tot de inzet van voertuigen.

De MIVB stelt elk jaar een hitteplan op. Dit jaar werd het nog uitgebreid toen het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) op 23 juli code rood afkondigde. Daarin staan preventieve en reactieve maatregelen. Verdere details kunt u via een schriftelijke vraag krijgen.

Er worden in de eerste plaats voertuigen met airconditioning ingezet, al kan dat niet altijd en overall. Op lijnen 39 en 44 kunnen bijvoorbeeld alleen oudere tramstellen zonder airconditioning rijden.

Tijdens de laatste hittegolf was er op 24 augustus inderdaad een onderbreking in de Paleizenstraat, waar een stroomafnemer de doorhangende bovenleidingen had afgerukt.

Alle tramsporen zijn bestand tegen hoge en lage temperaturen. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is om ze tijdig te vervangen, want verouderde rails zijn kwetsbaarder bij hoge temperaturen.

Rekening houdend met het milieu zijn niet alle remises en technische lokalen uitgerust met airconditioning.

De voertuigen van de MIVB zijn technisch geschikt om bij de hoogste temperaturen van de afgelopen zomer te blijven rijden. Toch moest de MIVB enkele bussen met defecte airconditioning tijdelijk uit dienst nemen.

Alle bussen hebben airconditioning, net zoals ongeveer de helft van de trams. Ook de nieuwe trams die er volgend jaar aankomen, hebben airconditioning. Nieuwe voertuigen zijn voorts energiezuiniger dan de voertuigen die ze vervangen.

De huidige metrostellen zijn niet uitgerust met airco, maar hebben een ventilatiesysteem. De nieuwe metrostellen, die vanaf volgend jaar worden geleverd, zullen wel airco hebben.

de la personne en attendant l'arrivée de ces derniers.

Ces démarches vont très vite, compte tenu de la communication directe entre les différents services de dispatching de la STIB et les services de secours. Le personnel de conduite est informé quant à la procédure à suivre en la matière. Une communication efficace et des formations sont donc assurées, tant pour le personnel de la STIB que pour les services de secours.

Dans les véhicules équipés d'un système de conditionnement d'air, des capteurs de température sont disposés à l'intérieur de l'habitacle. Ils commandent de manière automatique la gestion des équipements de conditionnement d'air embarqués du compartiment voyageur. La température intérieure est ajustée automatiquement par le système de conditionnement d'air. Il n'existe pas de limite de température intérieure maximale à partir de laquelle un véhicule ne peut plus rouler.

En ce qui concerne le personnel, la STIB met en place chaque année un plan canicule en concertation avec le service interne pour la prévention et la protection au travail, un ergonomiste spécialisé en ambiances thermiques et les représentants du personnel. Ce plan a été renforcé cette année par des mesures d'urgence à la suite de l'alerte rouge décrétée par l'Institut royal météorologique (IRM) le 23 juillet. Il contient des mesures préventives et des mesures réactives. Je vous invite à m'adresser une question écrite pour plus de détails à ce sujet.

Les véhicules mis en exploitation sur le réseau sont en priorité ceux qui sont équipés de systèmes de climatisation. Toutefois, en fonction de la période et de la ligne, des véhicules non équipés doivent également être mis en exploitation pour répondre à la demande. Sur les lignes 39 et 44, par exemple, seules les anciennes motrices de type PCC sont compatibles avec l'infrastructure et elles ne sont pas équipées de système de conditionnement d'air.

J'en viens à l'impact des températures sur les infrastructures du tram et du métro. Lors de la dernière période de grosses chaleurs, outre des incidents mineurs, un incident important à la ligne aérienne a effectivement affecté la circulation des tramways le samedi 24 août en soirée sur l'axe de

De nieuwste voertuigen hebben dus airco. Ze zijn energiezuiniger dan de oude voertuigen.

Het klopt dat airconditioning een energievreter is, maar de vervanging van oude voertuigen door nieuwe leidt niettemin tot een globale daling van het energieverbruik per kilometer.

Alle airconditioningssystemen krijgen regelmatig onderhoud. De koelgassen worden volledig gerecycleerd en opnieuw gebruikt.

U mag ook niet vergeten dat de MIVB enkel elektriciteit verbruikt met een certificaat waaruit blijkt dat het om hernieuwbare energie gaat.

la rue des Palais. La température élevée qui a régné toute l'après-midi a causé la dilatation des lignes aériennes et entraîné leur arrachement par le pantographe d'un tramway de passage.

Toutes les voies sont conçues pour supporter le chaud comme le froid. Les rails du réseau de la STIB sont donc adaptés aux températures élevées. Néanmoins, il importe d'effectuer les remplacements dans les temps, car le vieillissement combiné à une température élevée peut provoquer une dilatation et une déformation d'une partie du rail fragilisé par l'âge.

Les dépôts et locaux techniques ne sont pas systématiquement climatisés, compte tenu de l'impact énergétique de la climatisation. Ils le sont de manière sélective, selon les impératifs des fonctions qui y sont assurées.

Le matériel roulant - et donc aussi les nouveaux bus hybrides et électriques récemment mis en service - est techniquement apte à circuler par les températures les plus élevées que nous avons connues cet été. La STIB n'a pas dû retirer de véhicules du service en raison de la chaleur. Néanmoins, certains bus dont le système de conditionnement d'air était défectueux ont dû temporairement être retirés en vue d'un suivi effectué par le service d'entretien.

Les bus de la STIB sont toujours équipés d'un système de conditionnement d'air, ainsi qu'approximativement la moitié de la flotte de trams, c'est-à-dire les véhicules les plus récents. Les nouveaux trams en cours de fabrication, dont la livraison est prévue l'an prochain, seront également climatisés.

Les métros, qui circulent pour une bonne part en réseau souterrain, ne sont pas équipés d'un système de conditionnement d'air, mais d'un système de ventilation. Les nouvelles rames de métro, en cours de test en usine et dont les premiers exemplaires seront livrés l'an prochain en renfort de la flotte existante, seront équipées d'un système de conditionnement d'air.

Les véhicules équipés d'un tel système sont donc les plus récents. Cela signifie que leur efficacité énergétique globale est supérieure à celle des véhicules remplacés.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (*in het Frans*).- *Naast de strijd tegen de opwarming van de aarde, moeten we onze maatschappij ook voorbereiden op de stijging van de temperaturen. Alle voertuigen moeten airconditioning krijgen voor het comfort van de reizigers, zelfs al leidt dat tot een lichte stijging van het energieverbruik. We moeten immers vermijden dat mensen liever weer de auto nemen dan het openbaar vervoer.*

- Het incident is gesloten.

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

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de ongevallen in de omgeving
van werken".**

S'il est donc tout à fait vrai que la consommation des systèmes d'air conditionné est significative, le remplacement de ces anciens véhicules par des neufs, équipés de climatisation, se traduit par une diminution globale de la consommation par kilomètre.

Tous ces systèmes d'air conditionné sont entretenus de façon régulière, de façon à assurer la meilleure efficacité énergétique possible et à éviter les pertes de gaz réfrigérants. Les volumes de gaz réfrigérants utilisés dans ces installations sont également intégralement recyclés et réutilisés sur la flotte après les opérations d'entretien, de façon à ramener à une quantité très faible le volume des gaz réfrigérants neufs à utiliser tout au long du cycle de vie de ces véhicules.

Il est également important de rappeler que toute la consommation d'électricité de la STIB est couverte par des certificats d'origine renouvelable.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je veux surtout attirer l'attention sur le fait que s'il faut, bien entendu, lutter contre le réchauffement climatique, il faut aussi préparer notre société à la hausse des températures que nous ne pourrons plus freiner dans les prochaines décennies. Il est nécessaire de climatiser tous les véhicules pour les passagers qui prennent les transports en commun quand il fait très chaud. Même si elle augmente un peu la consommation, une telle option vaut mieux que l'utilisation des voitures privées.

- L'incident est clos.

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "les accidents aux abords des
chantiers".**

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *In België vinden er elke dag meer dan drie dodelijke ongevallen of ongevallen met letsels plaats in de omgeving van werkzaamheden.*

Sinds 2014 is dat soort ongevallen gemiddeld met 19% toegenomen. De verschillen tussen de gewesten zijn evenwel groot: de stijging bedroeg 23% in Wallonië, 9% in Vlaanderen en 123% in Brussel.

Hoe verklaart u die algemene stijging, en met name de grote stijging in Brussel? Wat verklaart de verschillen tussen de gewesten?

Welke maatregelen worden genomen om dat soort ongevallen te beperken? Heeft er al een evaluatie van die maatregelen plaatsgevonden?

Kunt u ons een overzicht geven van het aantal ongevallen per jaar, voertuigtypes, werven en ernst van het ongeval sinds 2014?

Wanneer zal het nieuwe verkeersveiligheidsplan 2020-2030 klaar zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb de cijfers van het aantal werken sinds 2014 opgevraagd aan de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen om na te gaan of de stijging van het aantal ongevallen gelinkt is aan een stijging van het aantal werken en of het om een constante evolutie gaat. Die vergelijking is nog niet afgerond.*

De verschillen tussen de gewesten kunnen te wijten zijn aan het grote aantal werkzaamheden in Brussel per kilometer van het wegennet, het drukke verkeer in Brussel en de verschillende soorten weggebruikers in Brussel.

Hoewel het aantal ongevallen in de omgeving van werken is gestegen sinds 2014, is de ernst van de ongevallen dezelfde gebleven. Het gaat vooral om lichte verwondingen. Elke gewonde is er echter een

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je souhaiterais vous interroger sur les accidents aux abords des chantiers. À la mi-août, l'accident mortel d'un ouvrier dans une zone de travaux rappelait que plus de trois personnes sont chaque jour tuées ou blessées aux abords des chantiers belges.

Selon les dernières statistiques, depuis 2014, notre pays a connu une augmentation de 19 % de ce type d'incidents. En comparant les Régions, l'on constate une hausse de 23 % en Wallonie, de 9 % en Flandre et de 123 % à Bruxelles. Ces statistiques sont parfois un peu biaisées par rapport à des années exceptionnelles.

Comment expliquez-vous cette hausse générale, plus particulièrement celle enregistrée à Bruxelles ? Quelles sont les différences entre les Régions ?

Quelles sont les mesures prises pour réduire ce nombre ? Leur évaluation est-elle à l'ordre du jour ?

Serait-il possible de disposer d'une ventilation des accidents par année, par type de véhicule, par chantier et par degré de gravité depuis 2014 ?

Quand pouvons-nous espérer voir sortir le nouveau plan de sécurité routière 2020-2030 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces dernières années ont vu une progression importante du nombre de chantiers et d'impétrants sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Les chiffres relatifs à l'évolution du nombre de chantiers depuis 2014 ont été demandés à la commission de coordination des chantiers afin de comparer l'augmentation des chantiers en voirie, d'une part, et l'augmentation du nombre d'accidents, d'autre part, et de déterminer si l'évolution était constante d'année en année. Ce travail de comparaison est en cours.

Les principales causes des différences entre Régions peuvent être les suivantes : la densité des chantiers en Région bruxelloise par rapport aux kilomètres de voirie ; la densité du trafic en Région bruxelloise par rapport à la densité moyenne dans

te veel. We moeten dus actie ondernemen. Bij de ongevallen zijn voornamelijk autobestuurders en voetgangers betrokken. Dat de verwondingen meestal niet zo ernstig zijn, toont aan dat de botsingen doorgaans bij vrij lage snelheden gebeuren.

Als u meer gedetailleerde cijfers wilt, raad ik u aan om mij een schriftelijke vraag te stellen.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen verstrekt de vergunningen voor werkzaamheden. Zij coördineert alle werkzaamheden en tracht de meest hinderlijke op de meest geschikte tijdstippen te organiseren.

De commissie onderzoekt ook welke impact de werken op de verkeersveiligheid van alle weggebruikers zal hebben. Naast de werfvergunning is ook toestemming van de betrokken politiezones vereist met betrekking tot de verkeersmaatregelen (omleidingen, wegversmallingen, bewegwijzering, enzovoort).

Een maatregel die systematisch bij werkzaamheden wordt opgelegd, is de verlaging van de maximumsnelheid tot 30 km/u, wat de ernst van eventuele ongevallen beperkt.

Ik heb geen cijfers over het aantal ongevallen per werf, maar wel cijfers per soort weggebruiker en per jaar. Het zou evenwel te lang duren om die hier op te sommen. Ik raad u aan om mij een schriftelijke vraag te stellen.

Ik heb de administratie gevraagd om begin 2020 met de opmaak van het nieuwe verkeersveiligheidsplan 2020-2030 te starten. Doel is om daarin de verkeersveiligheidsacties uit Good Move en de conclusies van de staten-generaal van 2018 op te nemen.

De evaluatie van het vorige plan is al uitgevoerd en de betrokken instanties hebben hun verwachtingen en behoeften meegedeeld. Wij zullen hen opnieuw contacteren om solide partnerschappen te sluiten en een follow-up te regelen. Ik hoop u nog in 2020 het nieuwe plan te kunnen voorleggen, dat gebaseerd is op een participatieproces.

les trois autres Régions ; la multiplicité des usagers circulant en Région bruxelloise.

Quant aux mesures prises, si le nombre d'accidents se produisant à l'occasion de chantiers augmente régulièrement depuis 2014, leur gravité reste constante. Il s'agit principalement de blessés légers. Chaque blessé est, certes, un blessé de trop, et nous devons donc trouver le moyen d'améliorer la qualité de la sécurité routière, surtout aux alentours des chantiers. On y retrouve les usagers traditionnellement les plus impliqués dans les accidents en Région bruxelloise, à savoir les conducteurs et les piétons. Même si ces derniers sont particulièrement vulnérables, il importe de noter que les accidents, bien que trop nombreux, restent peu graves.

Pour les chiffres détaillés, je vous propose de m'adresser une question écrite.

Cette gravité relative indique que le choc au moment de la collision était modéré, ce qui suppose des vitesses relativement maîtrisées. Je répète cependant que chaque accident est un accident de trop.

En ce qui concerne les mesures prises pour diminuer le nombre d'accidents, il convient de noter que la gestion des autorisations de chantier par la commission de coordination des chantiers permet, outre de planifier et de coordonner la réalisation des chantiers, d'organiser, dans la mesure du possible, les plus pénalisants d'entre eux à des périodes plus propices, par exemple en cas d'impact sur les abords d'une école.

La commission examine également les incidences des chantiers sur la sécurité routière de l'ensemble des usagers. Les autorisations délivrées sont par ailleurs conditionnées à un visa des zones de police concernées, notamment pour les mesures de circulation mises en place (déviation, rabattement, signalisation, etc.). En effet, grâce à leur bonne connaissance du terrain, les zones de police sont en mesure de repérer les éventuels risques d'accident non appréhendés dans le dossier constitué et, par conséquent, les mesures d'accompagnement à prendre au sein de la commission.

Parmi les mesures systématisées à l'occasion des chantiers, il faut bien sûr citer l'imposition d'un

abaissement systématique de la vitesse à 30 km/h qui, comme évoqué précédemment, a l'avantage de diminuer la gravité des lésions.

Nous ne disposons pas de ventilation des accidents par chantier, mais par type d'usager et par an. Il serait trop long de les citer tous ici et je vous invite donc à m'adresser une question écrite.

Pour le nouveau plan de sécurité routière 2020-2030, j'ai demandé à mon administration de développer des processus d'élaboration qui devraient commencer au début de l'année 2020. Il s'agira aussi de rendre opérationnelles les actions de sécurité routière déjà présentes dans la démarche Good Move, d'une part, et les conclusions des états généraux qui se sont déroulés en 2018, d'autre part.

L'évaluation du plan précédent a déjà été réalisée, et les acteurs ont pu s'exprimer sur leurs attentes et leurs besoins. Il s'agira de les recontacter, d'établir avec eux des partenariats solides et de mettre en place un suivi régulier. La sécurité routière est, en effet, une responsabilité partagée très importante. J'espère revenir ici en 2020 avec un plan de sécurité routière adapté sur la base d'un processus participatif.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (*in het Frans*).- *Als ik het goed begrijp, moet ik een schriftelijke vraag stellen om de cijfers te ontvangen?*

Mevrouw de voorzitter.- Ministers beloven vaak om de cijfers bij het verslag te laten voegen, maar ze komen die belofte maar zelden na. Het is dus beter om een schriftelijke vraag in te dienen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET**

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Si j'ai bien compris, je dois formuler une demande écrite pour obtenir les chiffres ?

Mme la présidente.- Souvent, les ministres s'engagent à annexer leurs données chiffrées à leur réponse, mais en réalité, ils le font rarement. Il serait donc peut-être préférable de déposer une question écrite.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA**

**MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

betreffende "de vergunning voor de ringtrambus van De Lijn op het Brussels grondgebied".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In april 2019 werd in het kader van het project Brabantnet van De Lijn de ringtrambus voorgesteld. Dit nieuwe voertuig combineert de troeven van de bus en de tram. Het kan flexibel worden ingezet en tegelijk het comfort en de capaciteit van een tram aanbieden. De ringtrambus zou worden ingezet op lijn 820 vanaf september en aldus een snel en betrouwbaar vervoersalternatief vormen tussen Brussel en de Vlaamse Rand, als een van de drie tracés in het kader van het Brabantnet.

Deze lijn verbindt onder meer onze hoofdstad met de luchthaven van Zaventem, de tweede grootste economische motor van ons land, en betekent op korte termijn een duidelijke meerwaarde voor het mobiliteitsaanbod in de Noordrand. We weten allemaal dat de Vlaamse Rand heel filegevoelig is en dat er vaak een tekort is aan openbaar vervoer. We moeten bijkomend openbaar vervoer in de Noordrand dan ook toejuichen.

Begin september raakte echter bekend dat de ingebruikname van de ringtrambus tot december van dit jaar wordt uitgesteld, omdat niet alle vergunningen in orde zijn. Het tracé eindigt aan het UZ in Jette. De Lijn heeft een vergunning van de Brusselse regering nodig om dit traject op Brussels grondgebied te kunnen bedienen. Ondanks een voorlopige goedkeuring door de Brusselse regering, die al van juli 2018 dateert, werd nog altijd geen definitieve vergunning door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgegeven, terwijl men de goedkeuring vanuit Vlaanderen al meer dan een jaar op zak heeft.

Het is niet de eerste keer dat de Brusselse regering een Vlaamse investering in de verbetering van de Brusselse mobiliteit op de lange baan schuift. We kennen de saga van het nieuwe busstation aan het Noordstation, dat maandenlang zonder aanwijsbare reden werd tegengehouden.

**MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

concernant "le permis pour le ringtrambus de 'De Lijn' sur le territoire bruxellois".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *En avril 2019, le trambus de la périphérie a été présenté dans le cadre du projet de réseau Brabant de De Lijn. Ce nouveau véhicule combine les avantages du bus et du tram. Il peut être mis en service de manière flexible, tout en offrant le confort et la capacité d'un tram. Il devait circuler à partir du mois de septembre sur la ligne 820, constituant ainsi une alternative de transport rapide et fiable entre Bruxelles et la périphérie flamande.*

Cette ligne relie notamment notre capitale à l'aéroport de Zaventem. Elle améliore considérablement et à court terme l'offre de mobilité dans la périphérie nord, très sensible aux embouteillages et peu desservie par les transports publics. Nous devrions donc nous réjouir de cette amélioration.

En septembre, nous apprenions toutefois que sa mise en service serait reportée à décembre, tous les permis n'ayant pas été délivrés. Le trajet se termine à l'UZ Brussel à Jette. De Lijn a donc besoin d'une autorisation du gouvernement bruxellois pour la desserte, mais l'approbation provisoire du gouvernement bruxellois, qui date de juillet 2018, n'a pas encore débouché sur un permis définitif.

Ce n'est pas la première fois que le gouvernement bruxellois retarde un investissement flamand améliorant la mobilité bruxelloise. Nous connaissons tous la saga des retards de la nouvelle gare routière de la gare du Nord.

J'espère que le nouveau gouvernement bruxellois ne répétera pas les erreurs du passé. Le nouvel accord de gouvernement attache une grande importance à la mobilité alternative depuis, vers et dans Bruxelles. Un nouveau report de la mise en service du trambus ne semble dès lors pas souhaitable. En tant que nouvelle ministre, j'espère

Ik hoop dat met de nieuwe Brusselse regeringsploeg de geschiedenis zich niet zal herhalen. Het nieuwe Brusselse regeerakkoord draagt de alternatieve mobiliteit van, naar en in Brussel hoog in het vaandel. Een verder uitstel voor de ingebruikname van de ringtrambus, bedoeld om pendelaars en Brusselaars naar het openbaar vervoer te lokken en zodoende de autodruk in en rond de hoofdstad te doen dalen, lijkt mij niet wenselijk. Ik hoop dat u dit onnodige uitstel als nieuwe minister zo snel mogelijk van de baan kan helpen.

Wat is de stand van zaken inzake de goedkeuring voor het bedienen van het tracé 820 door de ringtrambus van De Lijn? Wat is de reden voor de vertraging in dit dossier aan Brusselse kant? Wanneer zal de regering een definitieve goedkeuring verlenen, zodat dit mobiliteitsalternatief definitief van start kan gaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Eerst en vooral wil ik benadrukken dat de mobiliteit in Brussel, Vlaanderen en de rest van het land onlosmakelijk met elkaar verbonden is. Brussel is geen eiland. We moeten dus goed samenwerken en afspreken wie welke inspanningen levert, wie welke bus- en tramlijnen aanlegt, welke trajecten er komen en welke keuzes er worden gemaakt opdat het voor iedereen een win-winsituatie wordt. De politieke samenstellingen van de regeringen zijn wat ze zijn, maar dat mag ons er niet van weerhouden op een goede en constructieve manier samen te werken. We hebben elkaar nodig.

Dit project is een van de vele voorbeelden waarbij de mobiliteit tussen Brussel, de Rand en de bredere grootstedelijke regio centraal staat. Het is belangrijk dat we een globale, gemeenschappelijke visie en een plan van aanpak ontwikkelen om zo snel mogelijk een antwoord te bieden op de files die iedereen veel tijd, energie en schone lucht kosten.

Wat de ringtrambus betreft, werd in juli 2018 in eerste lezing de wijziging van de wetgeving voor de homologatie van de trambussen in het gewest goedgekeurd. Die trambussen zijn een stuk langer dan de in Brussel wettelijk toegestane voertuigen. Dat heeft ook gevolgen voor de haltes: die zullen op termijn verlengd moeten worden. Er zou ook een aparte eindhalte moeten komen aan het UZ Brussel

que vous pourrez remédier dès que possible à ce retard.

Quel est l'état d'avancement de l'approbation du tracé de la ligne 820 du trambus de De Lijn ? Quelle est la raison du retard du côté de Bruxelles ? Quand le gouvernement donnera-t-il son approbation définitive ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Tout d'abord, Bruxelles n'est pas une île dont la mobilité serait coupée de celle de la Flandre et du reste du pays. Nous devons donc collaborer et nous mettre d'accord sur les efforts à consentir pour satisfaire tout le monde : qui construit quelles lignes de bus et de tram, quels itinéraires viendront s'ajouter et quels choix seront opérés. Les gouvernements respectifs doivent travailler ensemble de manière constructive.*

Ce projet doit en être une illustration. Il nous faut, pour le développer, un plan d'attaque commun afin de résorber ces embouteillages qui coûtent du temps, de l'énergie et de l'argent et nuisent à la qualité de l'air.

En ce qui concerne le trambus, la modification de la législation relative à l'homologation des trambus a été approuvée en première lecture en juillet 2018. Ces trambus sont beaucoup plus longs que les véhicules légalement autorisés à Bruxelles, ce qui implique la nécessité d'allonger les arrêts. Un terminal séparé aux abords du site de l'UZ Brussel à Jette devrait également voir le jour. Le trambus de la ligne 820 relierait l'aéroport à l'UZ Brussel, en passant par Vilvorde et le Heysel.

En deuxième lecture, le Conseil des ministres a validé le principe de la circulation des trambus sur

in Jette. De ringtrambus zou de luchthaven verbinden met het UZ en rijdt daarbij via Vilvoorde en de Heizel. Dat is het tracé van lijn 820.

In de ministerraad werd in tweede lezing het principe aanvaard dat de trambussen op Brussels grondgebied kunnen rijden. Over het exacte tracé moet nog een aantal afspraken gemaakt worden met het Vlaams Gewest.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U geeft een nogal ontwijkend antwoord. Over welke afspraken hebt u het dan precies? Wat is het knelpunt in dit dossier? Wordt er een verband gelegd met andere dossiers? Ik denk toch dat u voorstander bent van meer openbaar vervoer. Ik kan begrijpen dat haltes niet lang genoeg zijn of dat er een ander probleem is. Kunt u daar wat meer toelichting over geven?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Aan het UZ in Jette moet er een eindhalte worden aangelegd. Op het tracé moeten we nagaan welke haltes verlengd moeten worden. Voorts moet er gekeken worden hoe de stop aan de Heizel ingericht moet worden. De trambus rijdt ook over een aantal kunstwerken, zoals een brug. We moeten nagaan of die dat gewicht kunnen dragen. Daarvoor werd advies gevraagd aan de stad Brussel en de gemeente Jette. Ik hoop dat er zo snel mogelijk een akkoord bereikt kan worden over het exacte tracé. Zoals u weet, gaat het om twee beslissingen die afzonderlijk van elkaar genomen worden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn dus nog technische zaken die uitgeklaard moeten worden om het dossier helemaal goed te keuren, maar u zult er werk van maken om dat rond te krijgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET

le territoire bruxellois. Le tracé exact doit encore faire l'objet d'accords avec la Région flamande.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Votre réponse est quelque peu évasive. De quels accords parlez-vous exactement ? Quel est le point névralgique dans ce dossier ? Y a-t-il un lien avec d'autres dossiers ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*).- *Un terminus doit être aménagé à l'UZ Jette, certains arrêts doivent être allongés, il faut organiser l'arrêt au Heysel et vérifier la solidité d'un certain nombre de structures. La Ville de Bruxelles et la commune de Jette ont été consultées. J'espère qu'un accord pourra être trouvé le plus rapidement possible sur le trajet précis. Il s'agit de deux décisions qui doivent être prises séparément.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il y a donc encore quelques questions techniques à éclaircir pour approuver le dossier dans son intégralité, mais vous ferez en sorte que celui-ci aboutisse.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA

**MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het probleem bij de MIVB
voor de toekenning van
schoolabonnementen".**

De heer Marc-Jean Ghysels (PS) *(in het Frans).*-
*Een universiteitsstudent die tijdens de zomer zijn
MIVB-abonnement wilde vernieuwen, kreeg nul op
het rekest, ook al voldeed hij aan de voorwaarden.
Hij kreeg te horen dat de MIVB-medewerkers na
het einde van het schooljaar geen attesten meer
mogen aanvaarden.*

*Op de website van de MIVB staat echter te lezen
dat studenten een schoolattest van het lopende
academiejaar moeten indienen. Aan de universiteit
waar hij studeert, namelijk de Université libre de
Bruxelles (ULB), loopt het academiejaar tot
13 september.*

*De student stapte met zijn probleem naar de
ombudsdienst van de MIVB, maar kreeg als
antwoord dat de ombudsdienst niet bevoegd is en
werd doorgestuurd naar de klantendienst.
Vervolgens liet de ombudsdienst weten dat een
omzendbrief van de MIVB wellicht verkeerd werd
geïnterpreteerd, waarop de student zijn
abonnement toch kon vernieuwen.*

*Hebt u weet van vergelijkbare gevallen? Kunt u mij
de betrokken omzendbrief bezorgen en de achteraf
aangebrachte correcties? Kunt u garanderen dat
studenten die met dat probleem geconfronteerd
werden, hun situatie kunnen regulariseren, zodat ze
hun recht op een schoolabonnement niet verliezen?
Kennen de MIVB-medewerkers die de
abonnementen moeten uitreiken de regels voor elk
type abonnement?*

**MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "le problème rencontré avec la
STIB dans l'octroi d'abonnements
scolaires".**

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Ce 27 août, un
étudiant s'est vu refuser le renouvellement de son
abonnement scolaire de la STIB, lors de son
passage au Kiosk de la gare Centrale. Alors qu'il
remplissait toutes les conditions et qu'il était en
possession des documents pour le prouver, les
revendeurs du Kiosk lui ont expliqué avoir reçu un
courriel leur interdisant de prendre les attestations
après la fin de l'année scolaire.

Or, selon les règles d'obtention d'un abonnement
scolaire, accessibles sur le site internet de la STIB,
l'attestation pour un abonnement scolaire doit être
datée de l'année académique en cours. Si des dates
délimitent l'attestation, elles prévalent sur l'année
académique. Si je comprends bien, l'attestation
scolaire fournie par l'Université libre de Bruxelles
(ULB), délimitant les dates de l'année académique
au 13 septembre 2019, prévaut. La situation est
donc incohérente.

Armé de patience et de son attestation, l'étudiant a
interpellé le service de médiation de la STIB afin
de résoudre le problème. Le service de médiation
s'est déclaré incompétent et l'a renvoyé vers le
service à la clientèle. Puis, le service de médiation
est revenu vers l'étudiant, lui expliquant qu'une
circulaire de la STIB avait sans doute été mal
interprétée. Il s'est à nouveau rendu au Kiosk de la
gare Centrale où il a pu obtenir son abonnement.

Avez-vous connaissance d'autres problèmes
similaires ? Pouvez-vous nous transmettre la
circulaire concernée et nous exposer les corrections
qui ont été apportées ? Pouvez-vous m'assurer que
les étudiants qui auraient connu ce problème
peuvent obtenir une régularisation de leur situation,
de manière à ne pas perdre le bénéfice d'un
abonnement scolaire ? Enfin, les services chargés
de l'octroi des abonnements ont-ils été informés
des spécificités liées à chaque type d'abonnement ?

Mevrouw de voorzitter.- Misschien kreeg u die informatie niet, maar het tweede deel van uw vraag mocht u niet stellen. Mevrouw de minister, u bent niet verplicht daarop te antwoorden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Een student van achttien jaar of ouder die een MIVB-schoolabonnement wil, moet de vervoersmaatschappij een schoolattest bezorgen. Het door de school ingevulde attest van de MIVB is geldig van 1 september tot 30 juni, attesten van universiteiten of hogescholen lopen van 15 september tot 14 september van het volgende jaar.*

Wie een door de school ingevuld MIVB-attest heeft, komt niet in aanmerking voor een schoolabonnement tussen 1 juli en 31 augustus, in tegenstelling tot wie een attest van een instelling voor hoger onderwijs kan voorleggen.

Bij de toekenning van schoolabonnementen voor wie 18 jaar of ouder is, komt heel wat administratie kijken. Bovendien hebben passagiers veel vragen over zulke schoolattesten. Het MIVB-personeel krijgt een opleiding om op al die vragen te kunnen antwoorden.

In het geval dat u bespreekt, had de student een attest van de universiteit, maar heeft de MIVB-medewerker gehandeld alsof het om een door een school aangevuld MIVB-attest ging. Er was dus verwarring over de regels.

De medewerkers van de verkooppunten van de MIVB werden onlangs nog eens aan de regels voor de toekenning van schoolabonnementen herinnerd om te voorkomen dat dergelijke problemen zich opnieuw voordoen.

De klantendienst van de MIVB ontvangt heel veel vragen over de schoolabonnementen. Het is onmogelijk om te bepalen hoeveel van die vragen over verwarring rond de types attesten gaan. De dienst zorgt altijd voor een gepast antwoord en komt tussenbeide als een klant schade leed.

In dit geval was er sprake van verwarring tussen de attesten. De MIVB heeft het personeel nog eens aan

Mme la présidente.- Il semble que l'information ne vous soit pas parvenue, mais il ne vous était pas permis de poser la deuxième partie de votre question. Mme la ministre, vous n'êtes donc pas obligée d'y répondre.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Lorsqu'un étudiant âgé de dix-huit ans ou plus veut bénéficier de l'abonnement scolaire de la STIB, il doit remettre à la STIB une attestation de fréquentation scolaire.

Il existe deux types d'attestation :

- l'attestation de la STIB, qui doit être complétée par l'école et qui est valable du 1er septembre au 30 juin ;

- l'attestation remise par l'université ou la haute école, qui est valable du 15 septembre au 14 septembre.

Les personnes qui disposent d'une attestation de la STIB ne peuvent donc pas obtenir leur abonnement scolaire sur la base de celle-ci entre le 1er juillet et le 31 août, contrairement aux personnes qui disposent d'une attestation de leur établissement scolaire.

L'octroi des abonnements scolaires, en particulier à partir de dix-huit ans, génère tout un travail administratif, et dès lors des questions de la part des voyageurs. Comment obtenir l'attestation ? Qu'en est-il des étudiants qui viennent d'avoir dix-huit ans et ne s'inscrivent qu'en septembre à l'université ? Que se passe-t-il en cas de retard des secrétariats des écoles pour la délivrance des documents ? Comment informer les personnes qui ne savent pas qu'elles doivent remettre une attestation ? Les agents des points de vente de la STIB reçoivent une formation à ce sujet et des mises à jour régulières pour pouvoir répondre à toutes ces questions.

Dans le cas que vous évoquez, l'étudiant était en possession d'une attestation valable jusqu'au 14 septembre, mais l'agent du Kiosk a appliqué la règle pour les attestations de la STIB. Il doit donc y avoir eu confusion au niveau de la règle à appliquer.

de regels herinnerd en paste haar opleiding aan om dergelijke problemen te voorkomen.

Les agents des points de vente Bootik et Kiosk ont récemment reçu un rappel des règles d'octroi des abonnements scolaires, avec une attention particulière sur les dates d'acceptation des attestations, pour éviter que ce problème se répète.

Le service clientèle de la STIB reçoit de nombreuses questions assez variées sur les abonnements scolaires, en particulier en période de rentrée scolaire, ce qui n'a rien d'étonnant. Il serait impossible de quantifier les questions qui portent précisément sur ce type de confusion entre les attestations. Le service à la clientèle veille toujours à apporter une réponse adaptée et à intervenir dans le cas où le client aurait été lésé.

En l'espèce, une erreur entre les deux attestations a effectivement été commise. Quant à la STIB, elle a à nouveau rappelé les règles et adapté les formations concernant toutes ces dispositions.

De heer Marc-Jean Ghysse (PS) *(in het Frans).*- Volgens het regeerakkoord zou het openbaar vervoer in Brussel binnenkort gratis worden voor wie jonger is dan 25 of ouder dan 65. Dat zal het werk van het MIVB-personeel vereenvoudigen. Het wordt nu ook eenvoudiger om personeel over te plaatsen naar andere diensten. Een dergelijke positieve maatregel kan ik alleen maar toejuichen.

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- Je pense que l'accord de gouvernement prévoit l'entrée en vigueur prochaine de la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. Cela devrait faciliter le travail du personnel de la STIB, notamment sur le plan administratif. Il serait dès lors possible d'affecter des agents à d'autres services.

- Het incident is gesloten.

Cette mesure ne pourrait donc qu'être bénéfique et je vous encourage à la mettre en œuvre le plus rapidement possible.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

betreffende "de aanleg van een fietspad op de ontbrekende schakel van de Tervurenlaan".

concernant "l'installation d'une piste cyclable sur le chaînon manquant de l'avenue de Tervueren".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Uw voorganger heeft terecht hard geijverd voor een tweerichtingsfietspad op de Tervurenlaan, tussen de Leopold II-square en Merode, om zo een oplossing te creëren voor de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk.*

Het gewest ontving een vrijstelling van vergunning voor het proefproject van uw voorganger. Het traject ligt op het grondgebied van twee gemeenten: Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek. De gemeente Etterbeek heeft zich altijd tegen het gewestelijke project verzet. Ze vindt het gevaarlijk en onaangepast en zou liever zien dat dat deel van de Tervurenlaan volledig wordt omgevormd tot een stadsboulevard. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe verstrekte een gunstig advies, maar onder bepaalde voorwaarden, zoals de verbetering van de tramlijnen 39 en 44.

Zult u het project van uw voorganger voortzetten? Zult u de geplande heraanleg uitvoeren, ondanks het verzet van de gemeente Etterbeek?

Zult u rekening houden met de acht voorwaarden van Sint-Pieters-Woluwe? Zult u met andere woorden:

- het project in zijn geheel uitvoeren, ook op het grondgebied van Etterbeek?

- de tramlijnen in de Georges en Jacques Martinstraat schrappen en een tramtunnel aanleggen of de lijnen doortrekken tot Merode, zodat naast het probleem met de fietspaden ook de algemene mobiliteit wordt aangepakt?

- overleg organiseren met de buurtbewoners en met de horecazaken tussen de Batavierenstraat en het Montgomeryplein om een oplossing te vinden voor de parkeerdruk?

- het tweerichtingsfietspad met verkeerslichten aan de Leopold II-square beveiligen?

- de veiligheid van de voetgangers en fietsers aan het Montgomeryplein waarborgen met verkeerslichten of andere maatregelen?

- naast de aanleg van het fietspad ook de rest van de Tervurenlaan laten renoveren?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *Mme la ministre, votre prédécesseur avait travaillé ardemment à l'installation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le chaînon manquant de l'avenue de Tervueren, entre le square Léopold II et Mérode. Étant donné la présence de nombreux cyclistes, il est aberrant de voir cette piste cyclable s'arrêter brusquement. J'encourage donc bien évidemment cette initiative. D'ailleurs, la Région a obtenu une dispense de permis pour la réalisation de l'aménagement pilote proposé par votre prédécesseur.*

Deux communes sont concernées par ce tracé : Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek. Cette dernière a par ailleurs toujours refusé l'aménagement proposé par la Région, car elle l'estime dangereux et inapproprié. Elle préférerait un réaménagement complet de l'artère en boulevard urbain. À mon initiative en tant qu'échevin de la mobilité, la commune de Woluwe-Saint-Pierre avait rendu un avis favorable, mais assorti d'une série de conditions, dont l'amélioration de la ligne des trams 39 et 44, ainsi que d'autres sur lesquelles nous reviendrons lors des questions.

Souhaitez-vous poursuivre le projet de votre prédécesseur ? Allez-vous procéder à l'aménagement envisagé, même si Etterbeek continue à s'y opposer, et éventuellement envisager un aménagement différé entre les deux communes ? Enfin, comptez-vous répondre favorablement aux huit conditions émises par la commune de Woluwe-Saint-Pierre dans la décision de son collègue de mai 2019 ? La commune demandait :

- que le projet soit mis en œuvre dans sa totalité, en incluant Etterbeek ;

- que la Région confirme son intention de supprimer le passage des trams 39 et 44 dans la rue Georges et Jacques Martin en créant une trémie ou, mieux encore, en prolongeant les lignes du tram jusqu'à Mérode, permettant ainsi une vision globale de la mobilité dans cette zone au lieu de simplement traiter le problème cycliste ;

- qu'une concertation avec les habitants soit organisée, ainsi qu'avec les établissements horeca situés entre la rue des Bataves et le square Montgomery, car la pression sur le stationnement

Sint-Pieters-Woluwe vroeg ook nog of het project de uitzonderlijke stedenbouwkundige, erfgoedkundige, culturele en historische kenmerken van de Tervurenlaan zou vrijwaren en of Brussel Mobiliteit een termijn vastgesteld heeft voor de evaluatie van de testfase?

Volgens de oorspronkelijke plannen zouden er enkel werken moeten plaatsvinden op de ventwegen. Klopt dat? Zullen die werken nog doorgaan? Wanneer zullen ze van start gaan?

est importante à cet endroit. Ces concertations doivent permettre de trouver des solutions pour préserver le dynamisme de ces commerces ;

- que la piste cyclable bidirectionnelle soit sécurisée par des feux par rapport aux automobilistes tournant dans le square Léopold II ou en faisant le tour. C'est un peu technique, mais ceux qui connaissent les lieux savent qu'ils sont particulièrement dangereux ;

- que la sécurité routière des traversées cyclistes et piétonnes soit assurée par rapport au trafic automobile entrant et sortant du rond-point Montgomery, a minima par des feux ou d'autres dispositifs jugés utiles. Dans le projet proposé par votre prédécesseur, la configuration me paraissait dangereuse ;

- que la mise en œuvre du projet préserve les caractéristiques urbanistiques, patrimoniales, culturelles et historiques exceptionnelles de l'avenue de Tervueren. Il s'agit d'une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (Zichee), notamment avec le palais Stoclet, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. L'énergie et le dynamisme de votre prédécesseur ont parfois permis d'accomplir de belles choses, mais il faut aussi penser à tous les aspects, car l'avenue de Tervuren n'est pas un axe banal dans notre Région ;

- qu'un calendrier soit défini par Bruxelles Mobilité pour l'évaluation de la phase de test ;

- qu'au-delà de cet aménagement temporaire, un projet de réaménagement global de façade à façade de l'avenue de Tervueren soit lancé immédiatement.

Toutes ces conditions sont-elles respectées ? De quelle manière va-t-on y répondre ?

Initialement, les travaux ne concernaient que les bandes latérales. Le confirmez-vous ? Je pose cette question surtout par rapport aux conséquences sur la circulation. Enfin, quel est le calendrier des travaux prévus ? Figurent-ils toujours au programme ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Begin 2019 ontstond er een conflict tussen de vorige Brusselse regering en burgemeester van Etterbeek De Wolf over het geplande tweerichtingsfietspad in de Tervurenlaan tussen de Leopold II-square en Merode. Dat project hield onder meer in dat er aan de rechterkant richting Leopold II-square een zestigtal parkeerplaatsen moesten verdwijnen. De heer De Wolf stelde daarom een ander plan voor.*

Ik bekijk momenteel met Brussel Mobiliteit en de gemeenten Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe wat de beste oplossing is. Doel is om zo snel mogelijk een oplossing uit te werken. Desnoods komt er een tijdelijke maatregel om de veiligheid van de fietsers in de Tervurenlaan te waarborgen.

Op 23 september vond een eerste ontmoeting plaats tussen Brussel Mobiliteit, het gemeentebestuur van Etterbeek en mijn kabinet. Er zijn meerdere opties besproken die momenteel door Brussel Mobiliteit worden uitgewerkt. Volgende week is er nog een vergadering gepland met het wijkcomité Tervuren-Montgomery, de twee betrokken gemeenten, Brussel Mobiliteit en mijn kabinet. Verder zal ik het advies van de MIVB inwinnen, aangezien er meerdere buslijnen op dat traject rijden, alsook van de fietsersverenigingen.

Het is belangrijk om naar de wensen van alle betrokken partijen te luisteren voordat we een plan opstellen. U zult dan ook begrijpen dat ik nog geen begindatum voor de werken kan aankondigen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Het is positief dat u snel een oplossing tracht te vinden op basis van de voorstellen van de gemeente Etterbeek. Maar hoe zit het met de voorwaarden van Sint-Pieters-Woluwe?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We zullen samen een aantal voorstellen*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Au début 2019, un conflit a éclaté entre le gouvernement précédent et le bourgmestre d'Etterbeek au sujet de l'avenue de Tervueren. La Région a en effet proposé la création d'une piste cyclable à double sens le long de cette artère. Il s'agissait d'une phase de test, entre le square Léopold II et Mérode, à droite en direction du square. Or ce projet imposait la suppression d'une soixantaine de places de parking à Etterbeek. Le bourgmestre, Vincent De Wolf, a proposé un autre plan et présenté une étude alternative pour la piste cyclable à double sens.

J'évalue pour l'instant, avec mes administrations et les communes de Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek, la réponse la plus appropriée à ce projet. Je souhaite parvenir le plus rapidement possible à une solution, même temporaire, pour garantir la sécurité des cyclistes sur l'avenue de Tervueren.

Une première consultation a eu lieu le 23 septembre entre Bruxelles Mobilité, la commune d'Etterbeek et mon cabinet. Plusieurs options ont été discutées et sont en cours d'élaboration par Bruxelles Mobilité. Une rencontre est également prévue la semaine prochaine entre le comité Tervueren-Montgomery, les deux communes, l'administration régionale et mon cabinet. Plusieurs lignes de bus passant par là, j'écouterai aussi l'avis de la STIB. Les souhaits des associations cyclistes seront également pris en compte.

Je tiens à être informée au mieux des souhaits des différents acteurs afin d'aboutir à un plan qui garantisse aussi la sécurité routière sur l'avenue de Tervueren. À ce stade, il serait prématuré d'annoncer un calendrier des travaux. J'espère pouvoir le faire très rapidement, mais nous sommes tous conscients de l'importance qu'il y a d'améliorer la situation des cyclistes tout en proposant une solution soutenue par tous.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- J'entends que des démarches sont entreprises pour trouver une solution rapide, notamment sur la base des propositions de la commune d'Etterbeek. Qu'en est-il des conditions émises par Woluwe-Saint-Pierre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous devons discuter ensemble de certaines de leurs

bekijken. Zo lijkt het plaatsen van verkeerslichten in de omgeving van het Montgomeryplein eerder problematisch.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *In de vorige algemene beleidsverklaring werd de renovatie van het metrostation Montgomery aangekondigd, wat heel wat mobiliteitswijzigingen met zich mee zou brengen. Het zou dus interessant zijn om een globaal beeld van de situatie te hebben. Hetzelfde geldt voor de verlenging van de lijnen 39 en 44 tot Merode, wat een echte troef voor het oosten van Brussel zou zijn. Ik hoop dat de regering werk van die punten zal maken.*

De MIVB wil al lang een aparte busbaan voor de bussen die het Montgomeryplein moeten oprijden, maar daarvoor zouden er parkeerplaatsen moeten verdwijnen op een plaats waar heel wat winkels en horecazaken zijn. Dat lijkt dus niet zo'n goed idee.

Daarentegen is het wel mogelijk om vrij snel een fietspad aan te leggen op de weinig gebruikte ventweg tussen de Leopold II-square en Montgomery. Dat zou een goed signaal aan de burgers zijn.

Mevrouw de voorzitter.- Ik heb dat vier jaar geleden aan de heer Smet voorgesteld. Wij rekenen dus op u, mevrouw de minister.

- Het incident is gesloten.

propositions. Par exemple, l'ajout de feux de circulation aux abords du rond-point Montgomery semble problématique à première vue. Des discussions seront donc nécessaires. Elles s'inscrivent dans le cadre de la trajectoire que nous dessinons pour le moment.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Il me semble que la rénovation de la station Montgomery était au programme de la déclaration du gouvernement précédent. Elle n'a pourtant jamais été mise en œuvre. Cette rénovation impliquerait des changements importants sur le plan de la mobilité et il serait donc intéressant d'avoir une vision d'ensemble de la situation. Il en va de même du prolongement des lignes 39 et 44 jusqu'à Mérode, qui pourrait être un véritable atout pour l'est de Bruxelles. Je serais heureux que le gouvernement accorde de l'importance à ces questions.

La STIB tient beaucoup à la création d'une bande indépendante pour les bus arrivant au rond-point Montgomery, qui connaît des remontées de file. Cela nécessiterait la suppression d'une série de places de stationnement à un endroit où commerces et établissements horeca sont bien présents. J'en ai parlé avec les experts de Bruxelles Mobilité. Il semblerait que l'option la plus judicieuse soit que le bus s'intègre au trafic et que l'on ne crée pas de bande de bus indépendante, de manière à préserver quelque peu les possibilités de stationnement. Je suis un cycliste invétéré, mais j'estime qu'il faut faire les choses petit à petit.

Enfin, une amélioration pourrait être apportée très rapidement par l'aménagement d'une rue cyclable le long du square Léopold II jusqu'à Montgomery. Une voie latérale assez peu fréquentée sur la droite pourrait en effet servir de piste cyclable dans un avenir proche. Cela montrerait au citoyen que des améliorations à court terme sont possibles.

Mme la présidente.- J'ai soumis cette proposition à M. Smet il y a quatre ans. Nous comptons beaucoup sur vous, Mme la ministre.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de verlenging van tram 7 onder het park van Vorst".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Op 24 september berichtten de media over een effectenstudie van de MIVB over de mogelijke tracés voor de verlenging van tramlijn 7 naar het Rochefortplein.

In de gemeenteraad van Vorst heb ik een heleboel bedenkingen geuit bij de suggestie om tramlijn 7 bovengronds langs de Koningin Maria-Hendrikalaan te verlengen.

De schepen van Mobiliteit antwoordde daarop dat de eigen bedding op een van de huidige parkeerstroken zou komen en dat er desnoods eenrichtingsverkeer zou worden ingevoerd.

Volgens de effectenstudie lijkt de MIVB de voorkeur te geven aan een tunnel onder het park van Vorst tot aan het Rochefortplein.

Er is een stedenbouwkundige vergunning voor de ombouw van tramstation Albert tot een metro- en tramstation. De werken zijn intussen begonnen.

Er moet een tweede vergunning komen voor de verlenging van lijn 7. Die is erg interessant voor de inwoners van Ukkel, die in de huidige toestand heel wat moeilijkheden ondervinden bij het overstappen op de lijn van Albert naar Brussel-Noord. Omdat lijn 7 ook naar Laag-Vorst wordt doorgetrokken, krijgen de inwoners van Vorst ook een veel vlottere verbinding met de ULB en de VUB.

We moeten de knoop snel doorhakken, zodat de verlenging klaar is tegen de ingebruikname van de nieuwe metrolijn.

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le prolongement du tram 7 sous le parc de Forest".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La presse du 24 septembre dernier nous informait de l'existence d'une étude d'impact réalisée par la STIB, portant les différentes options de tracés de la prolongation de la ligne de tram 7 vers la place de Rochefort.

J'ai eu l'occasion, au conseil communal de Forest, d'émettre toute une série de réserves quant à l'option de prolonger le tram 7 en surface le long de l'avenue Reine Marie-Henriette, notamment au regard de son caractère sinueux, pentu et étroit, pour y insérer un site propre dans les deux sens, mais aussi pour des raisons esthétiques et de nuisances pour les riverains, et parce que l'avenue est déjà desservie par deux lignes de bus.

L'échevin de la mobilité avait alors indiqué qu'il n'était pas question de toucher au parc et à ses abords et que l'espace pour réaliser ce site propre serait pris sur la bande de stationnement et une bande de circulation, quitte à mettre l'avenue en sens unique.

Selon l'étude d'impact réalisée par la STIB, il semble que l'option qu'elle privilégie soit le passage de la ligne de tram 7 sous le parc de Forest pour sortir place de Rochefort et emprunter ensuite la direction de l'avenue Wielemans-Ceuppens.

À ce jour, un permis d'urbanisme existe pour la transformation de la station Albert en station de métro et de tram. Quant aux travaux, ils ont débuté avec les interventions préalables des impétrants.

Un second permis doit concerner l'avenir de la ligne 7. Celle-ci intéresse fortement les Ucclois qui, si la situation reste telle qu'elle est aujourd'hui, subiront des ruptures de charge importantes pour

Beliris plant de renovatie van het park van Vorst. Het zou goed zijn als ook zij rekening houden met een eventuele verlenging van de tram onder het park, zodat we alle activiteiten op elkaar kunnen afstemmen.

Wat is het regeringsstandpunt over de verlenging van lijn 7? Hoeveel zouden de bovengrondse en de ondergrondse verlenging kosten? Wat zijn de volgende stappen?

Is er sprake van coördinatie tussen de werken aan station Albert en de integratie van tram 7?

Heeft de MIVB contact opgenomen met Beliris om de eventuele ondergrondse verlenging van tramlijn 7 af te stemmen op de renovatie van het park van Vorst?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft de haalbaarheid van drie scenario's laten onderzoeken. In het eerste verloopt al het verkeer bovengronds via de Besmelaan en de Koningin Maria-Hendrikalaan. In het tweede stopt de tram ondergronds in station Albert en komt hij boven de grond in de Besmelaan en in het derde wordt metrostation Albert verplaatst naar de Koningin Maria-Hendrikalaan en onder het park verbonden met het Rochefortplein.*

rejoindre l'axe Albert-Nord. Cette ligne 7 descendant vers le bas de Forest intéressera bien entendu également les Forestois, puisqu'elle permettra notamment une connexion beaucoup plus rapide avec l'ULB et la VUB.

Il importe dès lors de trancher rapidement la question, afin que cette prolongation coïncide avec la mise en service du métro.

Enfin, un projet de rénovation du parc de Forest est piloté par Beliris. Si les travaux devaient commencer, ils devraient forcément prendre en compte la possibilité de prolonger le tram sous le parc et prévoir une coordination.

Compte tenu de ce qui précède, pourriez-vous m'indiquer quelle est la position du gouvernement par rapport à ces deux options de prolongation de la ligne 7 en surface ou en souterrain ?

Quelle est le coût d'une prolongation en surface par rapport à celui d'une prolongation souterraine ? Quelles sont les étapes à venir ?

Une coordination est-elle bien prévue entre les travaux de transformation de la station Albert en station de métro et de tram et l'intégration de la ligne de tram 7 dans le projet ? Je précise que celle-ci peut prendre la forme d'une prolongation vers la place de Rochefort, mais peut aussi se limiter à prévoir un terminus de la ligne 7 dans la station Albert ou au-dessus de celle-ci.

Des contacts ont-ils été pris par la STIB auprès de Beliris pour coordonner une éventuelle prolongation souterraine de la ligne de tram 7 avec la rénovation du parc de Forest ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne la question sur l'étude de faisabilité, la STIB a fait réaliser une étude qui juxtapose trois options. Dans la première, tout le trafic s'effectue en surface via l'avenue Besme et l'avenue Reine Marie-Henriette. Dans la deuxième, les trams s'arrêtent sous terre dans la station Albert et reviennent en surface dans l'avenue Besme et l'avenue Reine Marie-Henriette. La troisième option consiste à mettre la station de métro Albert au pied de l'avenue Reine Marie-Henriette, avec

Geen van de betrokken partijen heeft officieel een keuze gemaakt. Er komt een overlegmoment met de omwonenden, de MIVB, mijn kabinet en de gemeente. Het regeerakkoord omvat een richtplan voor de aanleg van nieuwe tramlijnen op het hele Brusselse grondgebied en de aanleg van tramlijnen op structurerende buslijnen, waaronder lijn 49, om het tramnet uit te breiden van Albert naar het oosten van Brussel.

Het eerste tracé wordt op 15 tot 20 miljoen euro geraamd, het tweede op 20 tot 30 miljoen euro, zonder sporen, bovenleidingen en signalisatie voor de achterzijde van het station voor tram 4.

De geschatte kostprijs voor het derde tracé bedraagt 35 tot 40 miljoen euro, voor louter de tunnelinfrastructuur, zonder rekening te houden met de bovengrondse heraanleg en de eventuele extra kosten, zoals voor het leggen van leidingen.

Op 5 november zal de MIVB waarschijnlijk de mogelijkheden uiteenzetten aan de gemeenteraad van Vorst.

Op 13 november organiseert de gemeente Vorst een informatie- en overlegvergadering met de omwonenden, de MIVB, de gewestelijke diensten en mijn kabinet om een beter idee te krijgen van de wensen van de buurtbewoners.

Het ontwerp van de bovengrondse openbare ruimte maakt deel uit van de studie over metrostation Albert. De studie van de openbare ruimte ligt stil tot wanneer het tracé is gekozen. De projecten zitten elkaar dus niet in de weg.

Als project 2 of 3 wordt geselecteerd, moet er een effectenverslag worden opgemaakt, waardoor de studie en de procedures langer op zicht zullen laten wachten.

De ombouw van station Albert en de verlenging van tramlijn 7 hangen nauw samen en worden door de MIVB samen beheerd. Het ontwerp voor de heraanleg houdt dus wel degelijk rekening met de verlening van tramlijn 7.

We hebben al sinds de start van de studies over de ondergrondse verlenging contact met de projectmanager die bij Beliris instaat voor de heraanleg van het park. Destijds was er sprake van

une petite partie sous le parc, arrivant au rond-point de la place de Rochefort.

Aucune des parties prenantes n'a encore officiellement choisi d'option, y compris le gouvernement. Une soirée d'information et de concertation est prévue avec les riverains, la STIB, mon cabinet et la commune. Un choix soutenu pourra ensuite être fait. L'accord de gouvernement prévoit un plan directeur visant la réalisation des nouvelles lignes de tram sur l'ensemble du territoire, ainsi que le démarrage de la tramification des lignes de bus structurantes, dont la ligne 49, pour étendre le réseau ferré à partir d'Albert vers l'est de Bruxelles.

Votre deuxième question concerne le coût du prolongement du tram. Pour le premier tracé, il est estimé à entre 15 et 20 millions d'euros pour la variante passant par l'avenue Reine Marie-Henriette avec une insertion en surface au niveau de la station Albert. Le deuxième tracé est estimé à entre 20 et 30 millions d'euros hors voies, caténaires et signalétique pour l'arrière de la station de la ligne de tram 4. Cela concerne la variante passant par l'avenue Reine Marie-Henriette, avec une insertion souterraine au niveau de la station Albert, via la trémie de l'avenue Besme.

Le coût estimé pour le troisième tracé se situe entre 35 et 40 millions d'euros pour la variante avec une insertion sous le parc. Ce montant pour le troisième tracé est encore faible, voire sous-estimé, car il ne concerne que l'infrastructure du tunnel. La reconstruction de l'espace supérieur au-dessus du tunnel n'est, par exemple, pas suffisamment incluse dans le budget. L'estimation ne tient pas davantage compte des éventuels coûts supplémentaires dus à des éléments inconnus sous terre, tels que des canalisations.

L'accord de gouvernement prévoit, je l'ai dit, le développement d'un plan directeur visant la réalisation de nouvelles lignes de tram sur l'ensemble du territoire régional ainsi que la tramification de lignes de bus structurantes.

La commune souhaite rencontrer les riverains, la STIB et les différents acteurs et les réunir autour de la table. Le 5 novembre, il y aura probablement une présentation, par la STIB, des différentes options au

de renovatie van het park in twee fases, maar omdat de beslissing over tramlijn 7 uitblijft, is Beliris voortgegaan met zijn project.

conseil communal de Forest. Je remercie d'ailleurs la commune d'en avoir pris l'initiative.

Le 13 novembre, Forest organise une réunion d'information et de consultation avec les riverains, la STIB, les services régionaux et mon cabinet afin d'avoir une idée plus large des souhaits des riverains. Cette réflexion peut ensuite être incluse dans le choix final du tracé.

La conception de l'espace public hors sol a été incluse dans l'étude de la station de métro Albert. L'étude de l'espace public est, à ce stade, à l'arrêt jusqu'à ce qu'un tracé ait été choisi. Les deux projets sont donc compatibles.

En fonction du choix de l'itinéraire, un rapport d'impact sera exigé pour les itinéraires 2 et 3, ce qui prolongera la durée de l'étude et de la procédure pour ces options par rapport au premier itinéraire.

Il existe en effet une importante coordination entre le projet de transformation de la station Albert et le prolongement de la ligne de tram 7. Les deux projets sont gérés au titre d'un même programme au sein de la STIB. Le projet de transformation de la station a été réalisé afin de le rendre compatible, autant que possible, avec l'une ou l'autre variante pour le prolongement de la ligne de tram 7, dans l'attente d'une décision.

Des contacts ont eu lieu avec la gestionnaire du projet de réaménagement du parc chez Beliris dès le début des études sur le prolongement souterrain. Il était question à l'époque de rénover le parc en deux phases pour une coordination optimale. Étant donné l'absence de décision sur le prolongement du tram 7, Beliris a poursuivi le développement de son projet.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Bedankt voor de informatie over een infosessie voor de gemeenteraad van Vorst op 5 november.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous remercie de m'informer de la tenue d'une séance d'information pour le conseil communal de Forest le 5 novembre, donc dans moins d'un mois. Ainsi, nous sommes au courant

Mevrouw de voorzitter.- We twijfelen er niet aan dat u aanwezig zult zijn.

Mme la présidente.- Nous ne doutons pas que vous y serez.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Dat klopt. En ik ben blij dat de minister me op de hoogte heeft gebracht.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U krijgt nog een uitnodiging, maar ik wou het u nu al zeggen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Er was al een vergadering gepland in september, maar die werd tweemaal geannuleerd. Het is goed nieuws dat ze nu opnieuw wordt georganiseerd en dat er op 13 november een ontmoeting met de buurtbewoners volgt.*

Omdat u de raadplegingen voortzet ga ik ervan uit dat er nog geen advies is. Nu de werken aan station Albert gestart zijn, komt het erop aan om alles naar behoren te coördineren. We mogen de projecten niet op de lange baan schuiven of bijvoorbeeld de verbinding van tram 7 tussen Vanderkindere en Albert schrappen omdat er vertraging is of de werken aan Albert opschorten omdat er nog geen beslissing over tramlijn 7 is genomen.

De coördinatie is ook belangrijk voor het openbaar vervoer in de wijk, want er zijn al twee buslijnen die de Maria-Hendrikalaan aandoen en het busplan heeft de frequentie van die bussen opgevoerd. Ik neem aan dat het richtplan wordt bijgesteld wanneer tram 7 aan het schema wordt toegevoegd.

In het advies dat Vorst uitbracht over Good Move staat dat het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) het onmogelijk maakt om onder het park van Vorst een tunnel aan te leggen. Kunt u daar wat meer over zeggen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik stel voor om na afloop van het openbaar onderzoek alle reacties uit de gemeenten te bundelen.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *En effet. Et je me réjouis d'en être informé par la ministre.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Vous recevrez une invitation. Sa confection est en cours, mais je préférerais déjà vous en avertir.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Une réunion était déjà prévue en septembre, mais elle a été annulée à deux reprises. C'est donc une très bonne chose de l'avoir organisée à nouveau, ainsi que la réunion du 13 novembre à l'intention des riverains, lesquels pourront être consultés et, je l'espère, entendus.*

Je note aussi qu'il n'y a pas encore d'avis, puisque vous poursuivez les consultations. Toutefois, dans la mesure où le chantier au niveau de la station Albert est déjà en cours, il est fondamental de bien coordonner l'ensemble, tant avec le chantier Albert qu'avec la rénovation du parc de Forest. Il ne faudrait pas faire traîner les projets ou abandonner, par exemple, la connexion de la ligne de tram 7 entre Vanderkindere et Albert pour cause de retard ou pour ne pas différer les travaux à la station Albert, au motif qu'aucune décision n'a été prise concernant la ligne de tram 7.

Relevons aussi la nécessité de bien coordonner les projets quant à la desserte du quartier en transports publics, puisque l'avenue Reine Marie-Henriette est déjà parcourue par des lignes de bus et que le plan directeur du réseau bruxellois de bus a renforcé l'offre à ce niveau. J'imagine que si le tram 7 est intégré dans ce schéma, le plan directeur sera à nouveau modifié.

L'avis sur le processus Good Move émis par la commune de Forest reprend notamment l'argument selon lequel le plan régional de développement durable (PRDD) empêcherait de créer un passage sous le parc de Forest. Pouvez-vous me donner plus de détails sur ce point complémentaire que je n'ai découvert qu'hier soir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *L'enquête publique est en cours. Je propose de compiler l'ensemble des réactions des communes dès qu'elle aura été clôturée, à savoir dans une semaine.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Mijn opmerking ging over de toepassing van het GPDO. Hebt u daar informatie over?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Niet hier, maar ik kan ze u bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "een tweede spoortunnel in Brussel".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (*in het Frans*).- *De Brusselse Noord-Zuidverbinding is een flessenhals. Bij het minste dat er fout gaat, ontstaat er chaos. Dat is niet verwonderlijk, want momenteel rijden er 88 treinen per uur door een tunnel met een maximumcapaciteit van 96 treinen per uur. In het licht van de groeiende populariteit en de ontwikkeling van het gewestelijk expresnet (GEN) moet Infrabel de capaciteit van de verbinding met 30 tot 50% opdrijven.*

Volgens L'Écho onderzoeken Infrabel en de NMBS voor de periode 2020-2040 drie mogelijke acties: de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding verhogen door minder sporen te laten kruisen en de treinen beter te spreiden over de tunnelkokers, het aantal treinen op het ringspoor verhogen of een nieuwe spoortunnel aanleggen.

Met een nieuwe spoortunnel wordt het mogelijk om internationale treinen die door de hoofdstad gaan, om te leiden, waardoor het nationale verkeer vlotter verloopt. Infrabel ziet twee mogelijkheden: een nieuwe tunnel tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid of een rechtstreekse verbinding tussen Brussel-Zuid en het station Schaarbeek.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Ma remarque concernait l'application du PRDD. Peut-être disposez-vous déjà de cette information ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Pas ici, mais je peux vous la transmettre.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "un deuxième tunnel ferroviaire à Bruxelles".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *Il est beaucoup question de la jonction Nord-Midi, qui est un vrai goulot d'étranglement provoquant un chaos sans nom au moindre accrochage de circulation.*

En effet, à l'heure actuelle, pas moins de 88 trains par heure traversent le tunnel, soit à peine moins que le maximum de la capacité, c'est-à-dire 96 trains par heure. Dans un contexte de retour au train, le succès de ce dernier et le développement du RER obligent Infrabel à augmenter la capacité de la jonction de 30 à 50 %, comme nous l'apprenait le journal L'Écho du 18 septembre.

L'article en question évoque trois champs d'action qui sont actuellement explorés par Infrabel et la SNCB pour la période 2020-2040 :

- augmenter la capacité de la jonction en réduisant les croisements de voies et en améliorant la répartition des trains dans les tunnels ;

- augmenter le nombre de trains utilisant les voies de contournement ;

Hebt u daar meer informatie over? Hoever staat het dossier? Overlegt de gewestregering met de spoorbeheerder? Welk scenario verkiest u?

Welke impact zou een dergelijk project hebben op het gewest? Hoelang zouden de werken duren? Wie zou dat kolossale project financieren?

Bestaat de kans dat het station Schaarbeek wordt uitgebreid?

Wat zijn de plannen voor Brussel-Centraal?

- construire une nouvelle jonction souterraine.

C'est sur ce dernier point que je souhaite vous interroger.

Cette nouvelle jonction permettrait de dérouter les trains internationaux traversant la capitale et d'améliorer la fluidité des trains nationaux. Pour ce faire, Infrabel propose deux scénarios : construire un nouveau tunnel entre les gares internationales, la gare du Midi et la gare du Nord, ou relier directement la gare du Midi à la gare de Schaarbeek.

Disposez-vous d'informations supplémentaires sur le sujet et sur l'état de ce dossier ? Y a-t-il des contacts à ce sujet entre le gouvernement régional et le gestionnaire ferroviaire ? Quel scénario privilégiez-vous ?

Quel serait l'impact d'un tel projet sur la Région ? Combien de temps les travaux dureraient-ils ? Qui financerait ce projet pharamineux ? Des pistes sont-elles déjà envisagées ?

Un éventuel agrandissement de certaines gares, notamment la gare de Schaarbeek, est-il envisagé ?

Qu'advierait-il de la gare Centrale dans ce nouveau schéma ?

Ces questions sont peut-être trop précises par rapport à l'état du dossier, mais peut-être ce dossier est-il plus avancé que ce qu'on veut bien nous dire.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ook ik ben alleen van de grote lijnen op de hoogte. Brussel Mobiliteit overlegt regelmatig met de contactpersoon die bij Infrabel verantwoordelijk is voor infrastructuurprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

Op dit moment heb ik geen voorkeursscenario. Ik wacht liever af tot de administratie alle mogelijkheden grondig heeft onderzocht.

Ik wil benadrukken dat ook ik het een probleem vind dat de Noord-Zuidverbinding tijdens de spits verzadigd is en dat de theoretische maximumcapaciteit in de praktijk niet haalbaar is. Los daarvan sta ik achter de keuze om de capaciteit

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous ne disposons pas encore d'informations supplémentaires sur le sujet, en dehors des grandes lignes qui ont été émises. Bruxelles Mobilité a des contacts réguliers avec Infrabel, qui dispose d'un point de contact unique, au sein de sa direction "corporate and public affairs", pour traiter les projets d'infrastructure en Région de Bruxelles-Capitale.

Vous m'interrogez sur mon scénario privilégié. Je suis ouverte, à ce stade, à tous les scénarios possibles et je souhaite qu'ils soient d'abord étudiés en profondeur par mon administration avant de me prononcer.

van alle bestaande noord-zuidlijnen te verhogen door zwarte punten weg te werken en eventueel bepaalde baanvakken van de lijnen 26, 28 en 50 van twee naar vier sporen te brengen. Ook de aanstaande vervanging van het signalisatiesysteem past in dat kader.

Daarnaast bevat de studie Rail 4 Brussels nog een reeks andere maatregelen.

Bij gebrek aan een concreet plan kan ik onmogelijk inschatten welke gevolgen een dergelijk project precies zou hebben voor het gewest. De financiering van het spoorwegnet komt alleszins de federale regering toe.

Een uitbreiding van het station Schaarbeek is inderdaad een mogelijkheid. De capaciteit van dat station ligt immers veel hoger dan het aantal treinen dat er stopt.

Ook de toekomst van Brussel-Centraal hangt af van hoe het plan eruit zal zien. Moet die tweede tunnel dienen voor internationale hogesnelheidstreinen of niet? Als die tunnel niet langs Brussel-Centraal loopt, zal dat station aan belang inboeten.

Het is hoe dan ook wachten op een definitief plan. Binnen Brussel gebeurt 1% van de verplaatsingen per trein. Het zou een goede zaak zijn als het aanbod in Brussel dankzij het gewestelijk expresnet (GEN) uitbreidt, maar ook voor de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding is een oplossing nodig.

Il est important de souligner que nous partageons le diagnostic : saturation réelle, en heures de pointe uniquement, et capacité théorique impossible à mobiliser totalement dans la pratique. Cela dit, nous appuyons aussi les choix qui permettront d'augmenter la capacité de toutes les lignes nord-sud existantes, par la résolution des points noirs et la mise à quatre voies éventuelle de certains tronçons des lignes 26, 28 et 50. Les travaux de renouvellement des systèmes de signalisation, qui démarreront sous peu au sud de la jonction Nord-Midi, s'inscrivent dans cette optique.

C'est donc la capacité des autres axes traversants - lignes 26, 28 et 161 - qui doit être améliorée en priorité. L'étude Rail 4 Brussels énumère d'ailleurs une série d'autres mesures, qu'elles soient ferroviaires, comme l'optimisation de la composition des convois, la diminution des trains ayant leur terminus à Bruxelles-Nord ou à Bruxelles-Midi juste après avoir traversé la jonction, ou non ferroviaires, comme l'étalement des heures de pointe.

L'incidence urbanistique et environnementale d'un tel projet sur la Région est difficilement estimable pour le moment, car nous n'avons pas encore reçu de projet précis. Je répondrai donc à cette partie de votre question avec prudence. Comme il s'agit du réseau ferroviaire, il revient au pouvoir fédéral de prendre en charge le financement.

Quant à votre question sur l'éventuelle extension de la gare de Schaarbeek, cette option est toujours envisageable. Dans les faits, la gare possède un excédent de capacité d'accueil par rapport à l'offre de trains la desservant actuellement.

Votre question sur le futur de la gare de Bruxelles-Central dépend également du projet : cet hypothétique tunnel doit-il servir au passage des trains internationaux à grande vitesse ou non ? Il est donc possible que cette gare n'y soit pas connectée, ce qui réduirait son rôle de gare majeure pour le trafic national.

J'estime toutefois qu'il est trop tôt pour en parler. Il faut d'abord un projet définitif et pas uniquement des idées. Il y a de grands enjeux autour du réseau ferroviaire à Bruxelles, mais aussi des opportunités. On sait qu'à l'intérieur de Bruxelles, 1 % des trajets se font en train. Selon moi, il serait donc vraiment

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans)*.- *Het blijft mij verbazen dat er projecten worden besproken zonder dat Infrabel, de NMBS en het gewest overleggen. U moet ervoor zorgen dat u geen doorgedreven studies laat uitvoeren voor er overleg plaatsvond.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de overstroming van de Stefania-tunnel en het onderhoud van de rioolkolken".

De heer Emin Özkara (PS) *(in het Frans)*.- *Op 24 september 2019 liep rond 17 uur door een hevige regenbui de Stefaniatunnel onder water. De tunnel moest worden gesloten, met ernstige verkeersproblemen tot gevolg.*

Deze nieuwe overstroming roept wederom vragen op over het onderhoud van de rioolkolken. Voorts is het de vraag of er genoeg zijn. Het regenwater moet snel en doeltreffend worden afgevoerd.

Als er te weinig rioolkolken zijn of als ze niet goed onderhouden worden, neemt het risico toe dat er water op de weg blijft staan en dat veroorzaakt problemen op het vlak van veiligheid en hygiëne.

Daarnaast is het de vraag wie wanneer verantwoordelijk is. Wie is er verantwoordelijk

opportun d'augmenter l'offre à Bruxelles et de lancer le réseau express régional (RER). Nous devons toutefois aussi trouver une solution au problème de saturation sur la jonction Nord-Midi.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je trouve toujours étonnant que des projets soient discutés sans aucune coordination entre Infrabel, la SNCB et la Région. Je ne vous jette pas la pierre, mais il me semble important d'en tenir compte avant de pousser les études assez loin, sans consultation ni concertation. Nous devons faire passer le message aux personnes que nous connaissons dans les conseils d'administration de ces sociétés.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'inondation du tunnel Stéphanie et l'entretien des avaloirs".

M. Emin Özkara (PS).- Le mardi 24 septembre 2019, aux alentours de 17 heures, de fortes pluies ont causé une inondation dans le tunnel Stéphanie, qui a été fermé à la circulation. La fermeture de ce tunnel en pleine heure de pointe a fortement perturbé le trafic routier.

Cette nouvelle inondation d'un tunnel repose les questions de l'entretien des avaloirs, de leur bon fonctionnement et de leur nombre en suffisance sur les voiries. Les eaux de pluie à la surface des voiries doivent être évacuées rapidement et correctement.

En effet, le manque d'avaloirs ou leur mauvais entretien augmente les risques, en cas de fortes pluies, de créer des îlots d'eau stagnante. Ces eaux stagnantes engendrent, notamment, des problèmes

wanneer een verstopte rioolkolk op een gemeenteweg een overstroming veroorzaakt, met schade aan een gewestweg tot gevolg? Wie is er verantwoordelijk in het omgekeerde geval?

Wat waren de oorzaken van de overstroming in de Stefaniatunnel? Waren dat verstopte rioolkolken? Zo ja, bevinden die zich op een gewestweg of een gemeenteweg? Wie is waarvoor verantwoordelijk?

Wat werd er ondernomen om de tunnel zo snel mogelijk weer vrij te maken voor het verkeer en het risico op een nieuwe overstroming tot een minimum te beperken? Wie voerde die werken uit?

Wat hebben de werken in totaal gekost? Wie betaalt de factuur?

Welke maatregelen neemt het gewest in het algemeen om ervoor te zorgen dat het regenwater vlot wordt afgevoerd?

Worden de rioolkolken goed onderhouden en worden er voldoende aangelegd om de grote verkeersassen en de tunnels watervrij te houden?

Hoe vaak worden ze onderhouden? Hebt u Net Brussel gevraagd de rioolkolken vaker leeg te maken?

Hebben de gemeenten en het gewest een gezamenlijk plan of een gedeelde procedure voor de afvoer van regenwater van de wegen?

Brussel Mobiliteit stelde een lijst met zwarte punten op. Werkt het die lijst, die aan Net Brussel wordt bezorgd, ook bij? Zijn er nog andere diensten die de lijst krijgen? Zo ja, welke? Wanneer werd de lijst voor het laatst verspreid?

Hoe kan worden bepaald of een rioolkolk verstopt is?

Hoeveel meldingen over rioolkolken kwamen er in 2018 binnen via Fix My Street?

de sécurité routière, comme l'aquaplanage, et des problèmes d'hygiène.

Un autre problème est celui de la répartition des responsabilités. Si un avaloir bouché sur une voirie communale empêche l'eau d'être évacuée, causant une inondation, des dégâts ou un sinistre sur une voirie régionale, qui sera tenu pour responsable ?

Inversement, si un avaloir bouché sur une voirie régionale empêche l'eau d'être évacuée causant une inondation, des dégâts ou un sinistre sur une voirie communale, qui sera tenu pour responsable ?

Quelles sont les causes de cette inondation dans le tunnel Stéphanie ? S'agit-il d'avaloirs bouchés ? Si oui, ces avaloirs sont-ils situés sur une voirie régionale ou une voirie communale ? Qui est responsable et de quoi ?

Quelles actions ont-elles été mises en œuvre pour rétablir la circulation au plus vite et sécuriser le tunnel afin de minimiser le risque d'une nouvelle inondation ? Qui est intervenu ?

En ce qui concerne les interventions et les travaux, quel est le montant total de la facture et qui la payera ?

De manière générale, en ce qui concerne l'évacuation des eaux de pluie, quelles sont les mesures mises en place par la Région afin de permettre de les évacuer ?

Qu'en est-il de l'inspection, de l'entretien, du curage et de l'installation des avaloirs afin d'évacuer de manière optimale les eaux de pluie sur les grands axes et dans les tunnels qui dépendent de la Région ?

Qu'en est-il de la fréquence d'entretien de ces moyens d'évacuation des eaux de pluie ? Une demande d'attention a-t-elle été adressée à Bruxelles Propreté afin d'augmenter la fréquence de maintenance réalisée par les cureuses d'avaloirs ?

Existe-t-il un plan commun ou une procédure partagée entre la Région et les communes bruxelloises afin de coordonner les évacuations des

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De overstroming werd veroorzaakt door de combinatie van hevige regenval en met bladeren verstopte rioolkolken. Het water liep daardoor naar het laagste punt in de tunnel. Aangezien de kolken ook daar verstopt waren, kwam er te weinig water langs de pompinstallatie om de pompen snel in werking te doen treden, waardoor de overstroming nog toenam.*

Het Brussels Gewest beheert de Stefaniatunnel. Uit overleg tussen Brussel Mobiliteit en Vivaqua blijkt dat er steeds vaker hevige regenbuien en dus meer overstromingen voorkomen in het Brussels Gewest. Daardoor moeten de riolen niet alleen vaker onderhouden worden, ze moeten ook groot genoeg zijn om aanzienlijke watermassa's op te vangen.

De gebeurtenissen verliepen als volgt: om 17.10 uur stelde de operator van Mobiris een overstroming op de rechterrijstrook vast op basis van camerabeelden, waarna hij het verkeerslicht aan het begin van de tunnel op rood zette en 112 en de politiezone Polbru waarschuwde. De sluiting van de tunnel werd ook op Twitter aangekondigd. Om 17.38 uur kwam de brandweer aan. Om 17.56 uur was die klaar met zijn werk en ging het licht weer op groen. In minder dan een uur tijd was het probleem dus van de baan. Hoeveel de

eaux de pluie qui s'écoulent en surface sur les voiries ?

En matière de classement des voiries les plus inondées, la direction gestion et entretien des voiries a répertorié, suivant ses propres constats, différents endroits problématiques et a constitué une liste de points noirs sur une base de plusieurs années. Qu'en est-il de la mise à jour de la liste de ces points noirs régulièrement transmise à Bruxelles Propreté ? Cette liste est-elle transmise à d'autres acteurs en rapport avec les travaux publics et la propreté ? Si oui, à qui ? À quand remonte la dernière transmission de cette liste ?

Comment peut-on savoir quand un avaloir n'est pas fonctionnel ou quand un avaloir est bouché ?

Enfin, combien de notifications en rapport avec des avaloirs ont-elles été enregistrées en 2018 grâce à l'application Fix My Street ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La cause de l'inondation est la conjonction entre la forte intensité de l'averse et l'incapacité des avaloirs du tunnel à absorber le volume des eaux de ruissellement en raison de leur obstruction par les feuilles. Les eaux de pluie ruissellent, dès lors, vers le point le plus bas du tunnel, à hauteur de la bretelle de sortie vers la porte de Namur. Les avaloirs étant également obstrués à cet endroit, la vitesse de l'eau arrivant dans le local de pompage est trop faible pour provoquer un déclenchement rapide des pompes, ce qui accélère également l'apparition de l'inondation.

Ce tunnel est géré par la Région de Bruxelles-Capitale. Les échanges entre Bruxelles Mobilité et Vivaqua tendent vers un constat général d'augmentation du rythme de survenance des pluies décennales, qui provoque un accroissement du nombre d'inondations en Région bruxelloise. L'entretien du réseau n'est donc pas le seul élément de la réflexion visant à diminuer cette fréquence : le dimensionnement des réseaux d'égouttage principaux et secondaires entre également en compte.

Le séquençage des actions est le suivant : à 17h10, l'opérateur de Mobiris, grâce aux caméras, constate l'inondation de la bande de droite ; le feu tricolore

brandweer aan het gewest zal factureren, weet ik nog niet.

Net Brussel is verantwoordelijk voor de schoonmaak en het regelmatige onderhoud van de roosters en de bakken van de kolken op de gewestwegen. Brussel Mobiliteit maakt de aansluiting van de kolken op het rioolnetwerk leeg en voert herstellingen uit.

In de Brusselse tunnels voert Brussel Mobiliteit al die werken uit. Net Brussel bezorgt Brussel Mobiliteit regelmatig een lijst van de rioolkolken waar problemen mee zijn. Brussel Mobiliteit gaat vervolgens op zoek naar de oorzaak en onderneemt actie om ervoor te zorgen dat die kolken weer goed werken.

Daarnaast werd er net een overheidsopdracht gegund specifiek voor het onderhoud van de regenwaterafvoer op de gewestwegen, waarbij de door Net Brussel als defect gemelde kolken voorrang krijgen. Voorts zal ik ervoor zorgen dat het volledige gewestelijke rioolnetwerk regelmatig gecontroleerd wordt.

Ik wil echter benadrukken dat er bredere oplossingen nodig zijn. Het Brussels Gewest moet vergroenen, zodat er zo veel mogelijk regenwater in de bodem kan dringen.

Leefmilieu Brussel stelde samen met Vivaqua een plan met de overstromingsrisico's en mogelijke acties op. Dat plan is bestemd voor wegbeheerders die met een overstroming worden geconfronteerd. Net Brussel en Brussel Mobiliteit overleggen eenmaal per maand en passen hun lijst aan op basis van de acties die ze ondernamen. Andere betrokkenen krijgen de lijst niet.

Problemen met rioolkolken kunnen op twee manieren opgespoord en gesignaleerd worden: via inspecties ter plaatse of met een camera, en wanneer wordt vastgesteld dat het water langs de kolk niet wegvloeit.

Via Fix My Street kwamen er 852 meldingen van defecten aan rioolkolken binnen. Die meldingen worden automatisch aan Net Brussel doorgegeven. Andere problemen worden aan Brussel Mobiliteit gemeld.

à l'entrée du tunnel est tout de suite mis au rouge, le 112 et Polbru sont appelés et la fermeture du tunnel est communiquée sur Twitter. À 17h38, les pompiers arrivent dans le tunnel. À 17h56, leur intervention est terminée, le feu tricolore est remis au vert et l'incident est clos. Autrement dit, en moins d'une heure, tout était résolu. Le montant de l'intervention des pompiers qui sera facturé à la Région n'est pas encore connu à l'heure actuelle.

Pour ce qui est de votre troisième question concernant la gestion des avaloirs sur les voiries régionales, Bruxelles Propreté assure le nettoyage et l'entretien courant de leurs grilles et de leurs bacs, tandis que Bruxelles Mobilité réalise les curages de leurs raccordements à l'égouttage ainsi que leur réparation.

Dans les tunnels bruxellois, l'ensemble des activités que je viens de mentionner est réalisé par Bruxelles Mobilité. Une liste des avaloirs présentant un dysfonctionnement malgré les actions de Bruxelles Propreté est régulièrement transmise par Bruxelles Propreté à Bruxelles Mobilité. Bruxelles Mobilité réalise les investigations complémentaires nécessaires pour déterminer leurs origines ainsi que les travaux nécessaires à leur remise en fonctionnement.

Afin d'assurer la régularité des activités ainsi que la réactivité aux demandes transmises par Bruxelles Propreté ou par les usagers de la voie publique, un marché public spécifique à l'entretien de l'égouttage pluvial des voiries régionales vient d'être attribué. Les avaloirs défectueux répertoriés par Bruxelles Propreté seront traités en priorité.

Une surveillance périodique de l'ensemble du réseau régional sera également organisée.

J'insiste sur le fait qu'il faut trouver des solutions beaucoup plus larges, comme la verdurisation de notre Région, pour absorber au maximum les eaux pluviales.

En ce qui concerne votre quatrième question, Bruxelles Environnement a, en collaboration avec Vivaqua, établi un plan des aléas d'inondation et des pistes d'action à l'intention des gestionnaires confrontés à cette problématique. Les échanges entre Bruxelles Propreté et Bruxelles Mobilité ont lieu au moins une fois par mois. Cette liste est

- *Het incident is gesloten.*

évolutive en fonction de l'avancement des actions réalisées par chaque partie. Elle n'est pas transmise à d'autres acteurs en rapport avec les travaux publics.

Votre sixième question concernait la façon dont on peut savoir si un avaloir est bouché ou non opérationnel. Les alertes concernant les problèmes d'avaloirs peuvent provenir de deux sources : les inspections visuelles ou par caméra, et les constats de dysfonctionnement.

Nous avons enregistré, via Fix My Street, 852 signalements concernant des avaloirs bouchés, bétonnés ou dont la grille était manquante.

Ces signalements sont automatiquement transmis à Bruxelles Propreté, tandis que les autres problèmes sont renvoyés à Bruxelles Mobilité.

- *L'incident est clos.*

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

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

betreffende "de verlenging van de metro".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (*in het Frans*).- *Eerst en vooral verheugt het me dat de aanleg van metrolijn Noord-Albert tegen 2025 en de verlenging naar Bordet tegen 2030 in de algemene beleidsverklaring staan. De uitbreiding van het metronetwerk is van essentieel belang voor het fileprobleem.*

De voorbereidende werken gaan al van start in 2020 en de ingebruikname van het eerste deel is in 2025 gepland. Er valt dus geen tijd te verliezen. Gelden die deadlines nog steeds? De vergunningen voor het station Toots Thielemans werden in mei afgeleverd, maar hoe zit het met de andere vergunningen? Ik wil ook graag een gedetailleerd

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

concernant "le prolongement du métro".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je souhaite tout d'abord réitérer ma satisfaction de voir figurer dans la déclaration de politique générale la concrétisation du projet de métro Nord-Albert pour 2025 ainsi que son prolongement vers Bordet prévu pour 2030. Je serai particulièrement attentif à ce dossier qui me tient à cœur.

Ce projet de prolongement de métro cristallise toutes les difficultés à mener à bien un projet d'envergure. L'extension du métro reste un élément clé dans la réponse à la congestion de Bruxelles, vous en conviendrez : report modal, connexion de Schaerbeek au réseau et absorption des navetteurs. Un tel élargissement de notre réseau est le signe de

overzicht van de kosten voor alle werken. Dat mag schriftelijk.

De werken zijn zo omvangrijk dat we de ongemakken voor omwonenden en winkeliers goed moeten inschatten. Welke begeleidingsmaatregelen komen er voor zelfstandigen en ondernemingen? Welke middelen worden daarvoor uitgetrokken? Wanneer en hoe vaak vindt er overleg met omwonenden en winkeliers plaats?

Komt er een omleiding voor de bovengrondse MIVB-lijnen? Wanneer en hoe wordt daarover gecommuniceerd? Ik neem aan dat de werken in fases worden uitgevoerd?

Stelt u alles in het werk om ervoor te zorgen dat nutsbedrijven de deadlines respecteren? Bij zulke grootschalige werkzaamheden leiden hun ingrepen vaak tot vertragingen.

De omvorming van de premetrotunnel tot een metrotunnel en de verdere uitbreiding van het metronetwerk bieden ook de gelegenheid om de situatie bovengronds aan te pakken. Welke plannen en budgetten hebt u daarvoor?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- De voorbereidende werken voor de bouw van het nieuwe station Toos Thielemans zijn in

notre capacité, à Bruxelles, de s'inscrire dans une vision à long terme de la mobilité.

Les travaux préparatoires sont prévus pour 2020, et c'est demain ! Il faut donc s'y mettre. Pouvez-vous me confirmer cet agenda, à savoir le métro pour 2025 et le début des travaux pour 2020 ? Les délais seront-ils respectés ?

Des permis ont déjà été délivrés en mai dernier, notamment pour la station Toots Thielemans, mais qu'en est-il des autres permis ?

J'aimerais également disposer d'une vue détaillée du budget prévu pour l'ensemble des travaux. Je me contenterai d'une réponse écrite.

Au vu de l'envergure des travaux, il est important de considérer à temps les désagréments pour les riverains et les commerçants. Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues pour soutenir les indépendants et les entreprises touchés par les travaux ? Quel budget pourrait être alloué à ces aides ? Des consultations avec les riverains et commerçants des zones concernées auront probablement lieu, mais à quelle date et à quelle fréquence ?

Un plan de déviation des lignes de surface de la STIB est-il prévu ? Dans l'affirmative, quand et comment sera-t-il communiqué ? Je suppose que les travaux se dérouleront par phases ?

La coordination avec les impétrants est-elle en cours ? Nous savons que leurs interventions peuvent provoquer des retards dans l'avancement de ce genre de chantiers. Pouvez-vous nous assurer que tout est mis en œuvre, notamment par la coordination des chantiers, pour que tous les impétrants interviennent là où c'est nécessaire et dans les temps sans affecter les délais annoncés ?

Outre les travaux en sous-sol liés à la transformation des lignes et au prolongement du métro, ce chantier sera aussi l'occasion de concrétiser des aménagements en surface. Quels sont les projets, budgets et financements prévus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les travaux préparatoires à la nouvelle station Toots Thielemans sont en cours depuis le mois de mars

maart 2019 van start gegaan in de wijk Jamar-Stalingrad-Lemonnier. Voor de ombouw van station Albert zijn de nutsbedrijven volgens de planning in september gestart met de werken, die ze in maart 2020 afronden.

Alle vergunningen voor de aanleg van metroverbinding Noord-Albert zijn al verstrekt. De vergunningen voor de verbinding Noordstation-Bordet werden aangevraagd.

Het totale budget voor alle werken aan metrolijn Noordstation-Albert bedraagt 551 miljoen euro volgens het meerjareninvesteringsplan van de MIVB. Krachtens de nieuwe ordonnantie inzake openbare werken hebben winkeliers die hun omzet zien dalen tijdens grootschalige werken recht op schadevergoeding.

Voor de werkzaamheden rond station Toots Thielemans werd er een begeleidingsovereenkomst ten belope van 10 miljoen euro gesloten tussen het gewest, hub.brussels, de stad Brussel, de gemeente Sint-Gillis en de MIVB over begeleidende maatregelen. Bovendien hebben de aannemer en de MIVB al maatregelen getroffen. Ze bepaalt wat van de betrokken partijen wordt verwacht op het vlak van economische begeleiding, communicatie, mobiliteit enzovoort.

De onderhandelingen met de gemeenten over de verlenging van metrolijn 3 lopen nog. Het overleg met omwonenden en winkeliers rond metro Toots Thielemans is aan de gang. De recentste vergadering was op 23 september en de volgende vindt op 14 oktober plaats.

Over Albert werd op 17 september een openbare informatievergadering georganiseerd. Alle informatie over metrolijn 3 staat bovendien op www.metro3.brussels.

De gevolgen voor de bovengrondse lijnen blijven voorlopig beperkt tot lijn 51. In de lente van 2020 wordt die ter hoogte van Albert tijdelijk gesplitst of omgeleid. Daarover volgt binnenkort gerichtere communicatie.

De coördinatie met de nutsbedrijven wordt geleid door de instanties die als gevolg van de ordonnantie over openbare werken zijn opgericht en vergt voortdurende ingrepen om de deadline te

2019 dans le quartier Jamar-Stalingrad-Lemonnier. Il en va de même pour les travaux des impétrants relatifs à la conversion de la station Albert, où les travaux ont démarré en septembre, conformément au calendrier. Celui-ci prévoit leur fin en mars 2020.

Tous les permis nécessaires à la construction du tronçon de métro Nord-Albert ont été délivrés. Les demandes de permis pour le tronçon de métro Nord-Bordet ont été introduites et suivent les procédures d'urbanisme et d'environnement.

Le budget total pour l'ensemble des travaux du métro Nord-Albert s'élève à 551 millions d'euros, comme prévu dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB. La nouvelle ordonnance relative aux chantiers prévoit dorénavant, pour les grands chantiers avec un impact - et celui-ci en est un - un régime d'indemnité aux commerçants.

Spécifiquement, pour les travaux autour de la station Toots Thielemans, un pacte a été conclu avec la Ville de Bruxelles et la commune de Saint-Gilles, qui détaille toutes les mesures d'accompagnement pour un montant additionnel de 10 millions d'euros, en plus des mesures déjà prévues par l'entrepreneur et la STIB.

L'accompagnement des riverains et des commerçants fait partie des préoccupations premières des autorités bruxelloises et de la STIB. À ce titre, comme je l'ai dit, un pacte a été conclu pour le chantier Toots Thielemans, entre notre Région, hub.brussels, la Ville de Bruxelles, la commune de Saint-Gilles et la STIB. Ce pacte définit les obligations des différentes parties durant ce chantier en matière d'accompagnement économique, de support de communication, de mobilité, de logistique, de propreté et de requalification.

En ce qui concerne prolongement du métro 3 vers Evere, les négociations sont en cours avec les communes concernées. La concertation avec les riverains et commerçants liés au projet de station de métro Toots Thielemans est déjà en cours et se poursuit régulièrement. Le dernier panel mensuel a eu lieu le 23 septembre et le prochain aura lieu le 14 octobre.

halen. De stedenbouwkundige vergunningen voor de boven- en ondergrondse werken moesten op hetzelfde ogenblik worden aangevraagd.

Voor zowel Toots Thielemans als Albert moet alles bovengronds grotendeels in de oorspronkelijke staat worden hersteld. We kunnen nog voor het einde van de werken met de gemeenten bekijken of we voor een ambitieuzere bovengrondse heraanleg gaan.

De herstelling van de bovengrondse toestand in de oorspronkelijke staat met betrekking tot het tracé Noordstation-Albert stond in de voorwaarden van de aanbesteding en de begroting voor de bouwkundige werken. De middelen zijn dus begroot in het investeringsplan van de MIVB.

Brussel Mobiliteit onderzoekt een verstrekkendere heraanleg van bepaalde gewestelijke verkeerswegen, zoals de Kleine Ring, de Jamarlaan en de Albertlaan in Vorst.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Zullen de werken tegen 2025 klaar zijn?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De ervaring uit het verleden leert dat dat*

Pour le projet Albert, une réunion d'information publique a été organisée le 17 septembre. En outre, toutes les informations concernant le déroulement du programme relatif à la ligne de métro 3 se trouvent sur le site internet www.metro3.brussels.

Pour ce qui est des déviations de certaines lignes, l'impact sur les lignes de surface concerne, à court terme, uniquement la ligne 51. Dans le cadre des travaux réalisés à Albert, celle-ci devra, au printemps 2020, être soit coupée temporairement, soit déviée. Ce phasage a été communiqué lors de la réunion d'information publique du 17 septembre. Une communication plus ciblée sera assurée dans un futur proche.

La coordination en cours avec les impétrants est assurée par des organes mis en place par l'ordonnance relative aux chantiers. Afin de respecter les délais, cette coordination nécessite un travail continu et fastidieux. Quant aux différents projets prévus en surface, les demandes de permis d'urbanisme relatifs aux projets d'aménagement de surface ont toutes dû être introduites en même temps que celles concernant les travaux souterrains.

En ce qui concerne les projets Toots Thielemans et Albert, il est majoritairement question d'une remise en pristin état. En concertation avec les communes concernées et Bruxelles Mobilité, un nouveau réaménagement de surface plus ambitieux pourrait être envisagé avant la fin des travaux.

Les projets de remise en pristin état pour le tronçon Nord-Albert sont inclus dans les cahiers des charges et les budgets des travaux de génie civil. Ils sont donc financés par le plan d'investissement de la STIB.

Bruxelles Mobilité étudie des projets de réaménagement plus large pour certaines voiries régionales, comme la Petite ceinture et le boulevard Jamar, près de la gare du Midi, et l'avenue Albert à Forest.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Confirmez-vous la fin des travaux pour 2025 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons l'expérience du passé. Nous essayons de

gemakkelijker gezegd dan gedaan is, maar we zullen ons best doen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Hebt u de indruk dat de coördinatie vlot verloopt?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het is niet eenvoudig, maar ik werk eraan.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de klacht tegen de MIVB inzake discriminatie bij de aanwerving".

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *Op 27 september 2019 schreef de pers over een klacht van Unia en de Liga voor de Mensenrechten tegen de MIVB voor discriminatie bij aanwerving. Concreet gaat het om iemand die haar hoofddoek niet wilde afleggen.*

De arbeidsrechtbank bevestigde eerder al dat de antidiscriminatiewetgeving primeert op een intern arbeidsreglement van Actiris. Actiris heeft zijn reglement daarna trouwens aangepast.

In dit geval gaat het dus om discriminatie bij aanwerving, op grond van meerdere criteria. Dat soort intersectionele discriminatie moet expliciet aangepakt worden in het toekomstige Brusselse wetboek voor de strijd tegen discriminatie. Wat deze klacht betreft, moet het gerecht wel nog de juistheid van de feiten vaststellen.

Wat vermeldt het reglement van de MIVB over het dragen van tekenen van een geloofsovertuiging

respecter les différents délais prévus dans le calendrier, mais c'est plus facile à dire qu'à faire.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- La coordination des chantiers est effectuée par les organes prévus par l'ordonnance. Avez-vous l'impression que tout suit son cours ou disposez-vous d'informations en ce sens ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce n'est pas facile, mais j'y travaille.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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 plainte pour discrimination à l'embauche déposée contre la STIB".

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Nous avons appris par la presse, ce vendredi 27 septembre 2019, qu'une plainte a été déposée contre la STIB pour discrimination à l'embauche. Avec la Ligue des droits humains, Unia a introduit une "action en cessation de discrimination" en mai dernier devant le tribunal du travail de Bruxelles.

Pour la Ligue des droits humains, dans le cas présent, la discrimination provient du genre de la plaignante. L'intersectionnalité jouerait donc un rôle prépondérant dans ce cas, puisque ce n'est pas sa confession musulmane, mais l'expression genrée de sa foi qui aurait posé problème, la personne concernée ayant affirmé son intention de garder son voile.

Comme le relatait pertinemment la presse, ce cas rappelle un jugement du tribunal du travail qui affirmait la primauté des législations antidiscrimination sur un règlement de travail interne à Actiris, avec cette conséquence que les

door het personeel? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen personeel dat in contact komt met burgers en het overige personeel?

Beschikt de MIVB over interne instrumenten om alle vormen van discriminatie te bestrijden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Deze zaak loopt nog.*

Volgens artikel 9 van het arbeidsreglement van de MIVB mogen werknemers geen andere herkenningstekens dragen dan die van de dienst. Ook de deontologische code van de MIVB vermeldt de neutraliteitsvereiste.

De MIVB streeft wat haar personeel betreft op alle niveaus naar een mix van mannen, vrouwen, Belgen, Belgen van vreemde origine en niet-Belgen. Dat veronderstelt een cultuur van wederzijds respect en tolerantie in een kader dat geen afbreuk doet aan het principe van de politieke en confessionele neutraliteit.

Die neutraliteit moet blijken uit het gedrag, de kleding, de communicatie en de algemene houding, zowel tegenover het publiek als onder collega's.

De MIVB leeft de antidiscriminatiewetgeving na. In het concrete geval waarvan sprake werd de kandidate afgewezen omdat zij niet over de nodige

plaignantes avaient obtenu gain de cause et qu'Actiris avait décidé d'adapter son règlement.

Dans le cas présent, nous touchons plus particulièrement à une question de discrimination à l'embauche, qui pourrait se fonder sur le cumul de plusieurs critères protégés. Cette intersectionnalité a été reconnue dans la législation relative à la lutte contre les discriminations dans l'accès au logement, mais devrait sans doute être envisagée de façon transversale et intégrée au futur Code bruxellois de lutte contre les discriminations.

En ce qui concerne le cas qui nous occupe, il revient désormais à la justice d'établir la véracité des faits.

Pour ma part, je poserai donc quelques questions factuelles en lien avec cette affaire.

Que précise le règlement de la STIB au sujet du port de signes convictionnels par son personnel ? Une distinction est-elle faite entre le personnel en contact avec le public et celui qui ne l'est pas ?

La STIB dispose-t-elle d'outils internes pour lutter contre toutes les formes de discrimination ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le processus est toujours en cours.

S'agissant du règlement de travail de la STIB, son article 9 dispose : "Le port de tout insigne autre que de service est interdit aux membres du personnel en uniforme ainsi qu'à ceux en tenue civile, pendant la durée de leur service".

Le code de déontologie de la STIB rappelle également la règle de neutralité : "La STIB accorde également une attention toute particulière à la diversité dans le respect de la neutralité politique et confessionnelle, requise pour l'exercice d'une fonction dans le secteur public, et ce sans préjudice des compétences nécessaires au bon fonctionnement de l'organisation.

La politique en matière de diversité vise la mixité entre hommes et femmes, belges, belges d'origine étrangère et non belges dans tous les métiers de la STIB et à tous les niveaux de la hiérarchie. Ceci présuppose une culture de respect mutuel et de

competenties beschikte. Voor het overige laat ik de antwoorden over deze zaak aan de juristen over.

De MIVB beschikt ook over interne instrumenten om discriminatie tegen te gaan. Zo is er een diversiteitsstrategie, die duidelijk aangeeft dat de MIVB het voortouw neemt op het vlak van diversiteit en gelijke kansen en gekant is tegen discriminatie.

Die strategie wordt ook bij aanwervingen toegepast.

Een diversiteitsraad met 22 effectieve leden en 22 sympathisanten helpt de diversiteitsstrategie mee uitvoeren. Een diversiteitsverantwoordelijke werkt proactief mee aan bewustmakingscampagnes rond seksisme, pesterijen en discriminatie.

De MIVB neemt deel aan verschillende gewestelijke organen, zoals talent.brussels, equal.brussels en Actiris. Ze wisselt ook goede praktijken uit met andere openbare vervoersmaatschappijen, instellingen van openbaar nut (ION) of ondernemingen die voor gelijkaardige uitdagingen staan, via de Diversity Managers Association of Belgium.

Naast al die proactieve maatregelen, zijn er ook vertrouwenspersonen, preventieadviseurs en sociale adviseurs. De werknemers kunnen zich bovendien rechtstreeks richten tot de diversiteitsverantwoordelijke.

tolérance dans un cadre qui ne porte pas atteinte au principe de neutralité politique et confessionnelle.

Ce principe de neutralité se traduit dans les comportements, notamment vestimentaires, les communications et les attitudes en général, tant vis-à-vis du public qu'entre collaborateurs".

La STIB respecte la législation en vigueur en matière de lutte contre toute forme de discrimination. Dans le cas évoqué ici, la candidature n'a pas été retenue car la candidate ne disposait pas des compétences recherchées. Mais je laisse aux juristes le soin de fournir les réponses aux questions qui leur sont posées.

La STIB dispose d'outils internes pour lutter contre toutes les formes de discrimination. Certains sont "proactifs" : la STIB s'est dotée d'une stratégie de diversité dans laquelle, en plus de six autres objectifs, il est très clairement indiqué qu'elle s'engage en faveur de la diversité, de la non-discrimination et de l'égalité des chances.

Cette stratégie s'articule autour de plusieurs axes, dont le processus de recrutement.

La STIB dispose d'un conseil de la diversité composé de 22 membres effectifs et de 22 sympathisants qui contribuent à la mise en œuvre de la stratégie de la diversité.

La STIB a recruté un responsable de la diversité qui travaille de manière proactive avec les employés d'autres départements sur des campagnes de sensibilisation sur le sexisme, le harcèlement et la discrimination, notamment.

La STIB participe à divers organismes régionaux, dont talent.brussels, equal.brussels et Actiris.

En outre, la STIB échange régulièrement de bonnes pratiques avec d'autres entreprises de transport public comme la SNCB, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et De Lijn, des organismes d'intérêt public (OIP) de Bruxelles comme Bruxelles Propreté, ou des entreprises ayant une population et des défis similaires tels que bpost au travers de la Diversity Managers Association of Belgium.

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans)*.- *Het is interessant hoe de MIVB diversiteit en neutraliteit met elkaar weet te verzoenen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de problemen van het agentschap parking.brussels na de overname van het beheer van het parkeerbeleid in Elsene".

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans)*.- *In La Libre Belgique van 30 september 2019 stond te lezen dat er in de gemeente Elsene problemen waren met de parkeercontrole sinds parking.brussels die taak heeft overgenomen en een nieuw 'paperless' systeem heeft ingevoerd.*

In plaats van papieren parkeerkaarten die je achter de voorruit moet plaatsen, worden de gegevens in een databank ingegeven. Een scanauto en scanscooter scannen de nummerplaten die ze op hun weg tegenkomen. Als de kaart niet is geregistreerd, krijgt de eigenaar een boete. Er zou evenwel tussen april en juli een computerprobleem zijn geweest, waardoor de overtreders hun boetes niet per post hebben ontvangen. Nadat het probleem opgelost was, kregen sommige mensen die niet wisten dat ze op bepaalde plaatsen niet mochten parkeren, opeens verschillende boetes in

En plus de ces outils proactifs, il y a des outils réactifs. Outre les conseillers confidentiels et les conseillers en prévention, la STIB dispose d'une équipe de conseillers sociaux auxquels les salariés peuvent s'adresser pour toute question. Les conseillers sociaux peuvent prendre diverses mesures en concertation avec l'employé. En outre, les employés peuvent également s'adresser au responsable de la diversité.

Mme Véronique Jamouille (PS).- *Il est intéressant de voir ce que la STIB fait en alliant diversité et neutralité.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les problèmes rencontrés par l'agence parking.brussels à la suite de la reprise en gestion de la politique du stationnement à Ixelles".

M. Tristan Roberti (Ecolo).- *La Libre Belgique a fait état, ce lundi 30 septembre, des difficultés rencontrées à Ixelles depuis la reprise de la gestion du stationnement par parking.brussels. L'article de presse indique que ces problèmes sont notamment liés au principe de la dématérialisation. Désormais, en effet, les cartes ne sont plus délivrées en version papier à glisser derrière le pare-brise, mais encodées dans une base de données.*

La scan-car et le scan-scooter scannent les plaques d'immatriculation rencontrées sur leur chemin. Les propriétaires des plaques non enregistrées sont alors soumis à une redevance. D'après les informations parues dans la presse, Ixelles serait une commune pilote pour cette dématérialisation. Selon les explications apportées par le porte-parole de parking.brussels, un bogue informatique s'est produit d'avril à juillet, de sorte que les

de brievenbus, soms wel een vijftigtal. De gemeente en parking.brussels zouden daarom een akkoord gesloten hebben om het aantal boetes tot drie per persoon te beperken.

Volgens de woordvoerder van parking.brussels is het de bedoeling om dit controlesysteem tot alle Brusselse gemeenten uit te breiden. De voorbije jaren was het beleid van het gewest er sterk op gericht om het parkeerbeleid van de gemeenten te harmoniseren. Het parkeerbeheer overdragen aan parking.brussels draagt bij aan die doelstelling, maar meerdere gemeenten staan daar weigerachtig tegenover. Zij houden liever zelf de controle op wat er op hun grondgebied gebeurt. De problemen in Elsene zullen niet helpen om de andere gemeenten over de streep te trekken.

Zijn de technische problemen intussen volledig opgelost?

Voorziet de regering maatregelen om het agentschap te versterken en de opdrachten ervan verder te ontwikkelen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het begin zijn er inderdaad technische problemen geweest in Elsene, maar nu worden de boetes opnieuw op tijd aan de overtreeders betekend. De problemen waren te wijten aan het feit dat de scancartechnologie te snel in gebruik*

contrevenants n'ont pas reçu leurs amendes par la poste. Quand le système s'est débloqué, certains, qui ne savaient pas qu'ils étaient en tort à certains endroits, ont, par exemple, reçu une cinquantaine d'amendes en un coup.

Un accord serait intervenu entre l'agence et la commune pour limiter à trois le nombre de redevances pour une même personne et éviter ainsi que certains ne soient pénalisés par l'envoi tardif des notifications. Le porte-parole de l'agence indique également que l'objectif est de généraliser ce système de contrôle à toutes les communes de la Région.

Depuis plusieurs années, la Région mène une politique visant à harmoniser progressivement les politiques de stationnement entre les communes. Le fait que celles-ci confient la gestion de leur stationnement à parking.brussels s'inscrit dans cet objectif d'harmonisation.

Plusieurs communes se montrent toutefois réfractaires au fait de confier la gestion de leur politique de stationnement à l'agence, considérant qu'il est préférable pour elles de garder la maîtrise de ce qui se passe sur leur territoire. La situation rencontrée à Ixelles n'est évidemment pas de nature à les encourager à confier la gestion de leur stationnement à l'agence, et il serait regrettable que certaines s'appuient sur cet incident, avant tout d'ordre technique, pour refuser de collaborer avec elle.

Dans ce contexte, pourriez-vous nous faire savoir si les problèmes techniques rencontrés sont résolus et si tout fonctionne normalement ?

Plus largement, pourriez-vous nous faire savoir si des décisions sont en cours d'examen au sein du gouvernement pour renforcer l'agence et développer ses missions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est vrai qu'à ses débuts à Ixelles, parking.brussels a rencontré des problèmes techniques. Désormais, l'agence adresse des notifications de paiement aux usagers en temps et en heure.

Une mise en exploitation prématurée de la technologie scancar et des phases de test

werd genomen en de testfases te kort waren. Ondertussen zijn de problemen evenwel opgelost.

Gelet op de sterke ontwikkeling van parking.brussels is het gebruik van nieuwe technologieën absoluut noodzakelijk. Parking.brussels voert momenteel meer dan 10 miljoen controles per jaar uit in acht gemeenten. Bovendien komen daar in 2020 nog twee gemeenten bij, en niet de minste, namelijk Schaarbeek en Sint-Gillis. Parking.brussels blijft dus in nieuwe technologie investeren, zoals een performant systeem voor klantrelatiebeheer (customer relationship management, CRM) waardoor de vragen van burgers en bedrijven in een recordtempo kunnen worden behandeld.

Meer controles met scanauto's, een betere inning van de boetes, een veralgemening van slimme parkeermeters, meer betaalmogelijkheden via een betaalapp voor smartphones en het platform BIPaSS zullen leiden tot een betere rotatie van de geparkeerde wagens en meer comfort voor de buurtbewoners. De regering is zich ervan bewust dat ze ervoor moet zorgen dat parking.brussels zijn werk in de beste omstandigheden kan uitvoeren.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *De zaken zijn heel snel gegaan in Elsene, aangezien de gemeente beslist had om de samenwerking met het privébedrijf niet te verlengen. Als testgemeente heeft Elsene de kinderziekten meegemaakt, maar gelukkig zijn de problemen ondertussen opgelost. Het verheugt mij*

raccourcies sont à l'origine de ces difficultés. L'agence a souligné que ces problèmes étaient résolus. Cette démarche était nécessaire pour que tout le monde ait confiance dans le travail de l'agence régionale parking.brussels.

Le rythme soutenu auquel se développe l'agence requiert l'emploi de ces nouvelles technologies. L'agence a dépassé la barre des 10 millions de contrôles annuels sur le terrain, dans huit communes. Nous venons à peine d'assurer la délégation d'Ixelles que déjà deux nouvelles communes se profilent pour une nouvelle délégation, et non des moindres : Schaerbeek en janvier 2020 et Saint-Gilles en juin 2020. L'agence parking.brussels entend poursuivre son expansion et continue d'investir dans les nouvelles technologies. Par exemple, elle vient de se doter d'un outil de gestion de la relation client (customer relationship management, CRM) performant et adhérent à la plate-forme régionale citoyenne. Cette solution permet de traiter un très grand nombre de demandes de citoyens et d'entreprises dans un délai record.

Enfin, soulignons que la gestion performante du stationnement grâce au développement des nouvelles technologies contribue à améliorer la gestion de la mobilité dans notre capitale.

Le renforcement des contrôles à l'aide de véhicules scanneurs, une perception plus efficace des redevances, la présence généralisée d'horodateurs intelligents et numérisés, la multiplication des moyens de paiement à l'aide des applications pour smartphone et notre plate-forme Bipass permettent une meilleure rotation des véhicules en stationnement et davantage de confort pour les riverains bruxellois.

Le gouvernement est conscient de la nécessité de faire en sorte que parking.brussels puisse effectuer son travail dans les meilleures conditions possibles.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Il est vrai que les choses se sont faites rapidement à Ixelles, puisque la commune a décidé de ne pas renouveler sa collaboration avec l'opérateur privé. En tant que commune pilote, elle a un peu essayé les plâtres.

dat nog andere gemeenten hun parkeerbeheer aan parking.brussels zullen overdragen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de concrete maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid in Brussel".

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Brussel heeft behoefte aan een steviger verkeersveiligheidsbeleid. De regering heeft zich daartoe verbonden met veel ambitie en een duidelijk engagement in de vision-zero benadering. Nul doden en nul zwaargewonden is terecht het streefdoel. De weg is natuurlijk nog lang.

Statbel meldt dat er in 2018 nog 177 zwaargewonden en 21 dodelijke slachtoffers vielen, alleen in Brussel al. Dat zijn enorme cijfers. Sommige zwaargewonden zullen volledig herstellen, maar voor velen heeft een zwaar ongeval verwoestende gevolgen voor de hele familie en de omgeving rondom de slachtoffers.

De recente geschiedenis leert dat het in Brussel moeilijk is om snel vooruitgang te boeken door de ingewikkelde structuur en de versnipperde bevoegdheden. Van de minister wil ik graag vernemen hoe het met de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid is gesteld.

Volgens het regeerakkoord zou de zone 30 in 2021 veralgemeend worden ingevoerd. De minister gaf bij de voorstelling van Good Move wel aan dat dit het best per wijk gebeurt. Hoe ziet het plan van

Je suis content d'entendre que d'autres communes vont confier la gestion de leur stationnement à l'agence. Mieux vaut en effet anticiper pour éviter de connaître le même genre de problèmes. Mais j'entends que ceux-ci ont maintenant trouvé une solution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les mesures concrètes en matière de sécurité routière à Bruxelles".

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Bruxelles a besoin d'une politique de sécurité routière plus solide. L'accord du gouvernement adhère pleinement à la stratégie internationale Vision zéro : zéro mort, zéro blessé grave. En 2018, il y a eu 177 blessés graves et 21 morts sur les routes bruxelloises. Des chiffres bien trop élevés.*

En raison de la structure complexe de notre Région et de la fragmentation des compétences, réaliser rapidement des avancées dans ce domaine ne sera pas aisé. Comment comptez-vous mettre en œuvre votre ambitieuse politique de sécurité routière ? Selon l'accord du gouvernement, la zone 30 sera généralisée à l'horizon 2021. Vous avez toutefois indiqué qu'il serait préférable que cette mesure soit mise en œuvre quartier par quartier. Qu'en est-il ? Un échéancier est-il déjà fixé ?

Certes, aménager l'infrastructure routière demande du temps, mais les points noirs sont connus de longue date et doivent être traités rapidement. Quels sont vos projets prioritaires pour cette législature ? Quelle ligne de conduite allez-vous suivre pour engranger plus rapidement des résultats ?

aanpak voor de invoering van de zone 30 eruit? Wat is het tijdschema?

De infrastructuur aanpassen vraagt meer tijd, maar de zwarte punten zijn al zeer lang zeer problematisch en verdienen een snelle aanpak. Welke zwarte punten komen in aanmerking voor een behandeling in de komende jaren? Hoe pakt u deze zaak aan om sneller vooruitgang te boeken dan in het verleden?

Daarnaast is de handhaving essentieel voor de verkeersveiligheid. Een jaar geleden bleek dat een groot deel van de snelheidscamera's die het gewest moet onderhouden, niet meer werkten. Hoeveel snelheidscamera's zijn nog buiten werking? Hoeveel werken er wel?

Ten slotte is het Actieplan verkeersveiligheid een belangrijk instrument om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen en om tot een samenhangende aanpak te komen op alle niveaus. Het vorige plan gold voor de periode 2011 tot 2020 en werd gepresenteerd in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die is volgens het regeerakkoord nu ook gepland. Kunt u de timing en de aanpak daarvan toelichten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De zone 30 wordt inderdaad uitgebreid naar het volledige grondgebied van het Brussels Gewest. In het hele gewest mag dan nog maximaal 30 km/u worden gereden, behalve op de structurerende verkeersassen die zullen worden aangegeven met verkeersborden van het type C43.

Het is belangrijk om te herhalen dat het Brussels Gewest sinds de zesde staatsvorming zelf de snelheid mag bepalen. Het verkeersreglement zal dan ook zo snel mogelijk in die zin worden aangepast. Waarschijnlijk gebeurt dat in 2021.

Aan Good Move zijn een aantal denksporen verbonden om de zone 30 vorm te geven. Een ervan is bepalen op welke wegen bij wijze van uitzondering nog sneller gereden zal mogen worden. Voorts moet worden bepaald welke regelgeving aan een wijziging toe is en moeten we nadenken over hoe we het publiek voldoende kunnen informeren en zodoende een breed draagvlak creëren. Dat draagvlak is er nu al, maar

Il y a un an, on apprenait qu'une grande partie des caméras de surveillance de la Région ne fonctionnaient plus. Combien de radars sont-ils effectivement hors service ? Combien fonctionnent-ils ?

Enfin, le plan d'action pour la sécurité routière est un instrument important pour coordonner l'ensemble des approches, tous niveaux de pouvoir confondus. Le précédent plan couvrait la période 2011 à 2020. L'accord du gouvernement annonce la tenue de prochains états généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale. Disposez-vous déjà d'une date ? Quelle en sera la teneur ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- La zone 30 va être en effet élargie à l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise, à l'exception des voiries structurantes signalées par des panneaux de type C43. Rappelons qu'à la suite de la sixième réforme de l'État, la Région bruxelloise est désormais compétente en la matière. Le Code de la route sera adapté en ce sens le plus rapidement possible, probablement en 2021.

Good Move ouvre quelques pistes de réflexion concernant le déploiement de la zone 30, notamment sur les voiries qui pourraient bénéficier d'une exception et sur les règles à modifier. Il faut également veiller à communiquer suffisamment afin que la mesure recueille le plus large consensus possible.

L'infrastructure doit également être adaptée et une politique de contrôle et de sanction efficace doit être mise en place.

we moeten ervoor zorgen dat iedereen mee is. Alleen zo maakt zo'n maatregel kans op slagen.

Daarnaast moet ook de infrastructuur aangepast worden: de wegen moeten uitnodigen om trager te rijden. Er moet een goed controle- en sanctiebeleid komen, zodat overtreders vervolgd kunnen worden en de zone 30 echt gerespecteerd wordt.

Ook voor de bussen en trams van de MIVB moeten de regels inzake 30 km/u gelden. We moeten nagaan wat hiervan de gevolgen zijn voor de exploitatie. Tot slot moeten we een goed evaluatiesysteem ontwikkelen en voldoende indicatoren blijven volgen die de resultaten kunnen meten.

Dit zijn enkele aspecten van Good Move. Zoals jullie weten, hebben de Brusselaars nog zeven dagen om te reageren op dat plan. Daarna wordt het openbaar onderzoek gesloten. Vervolgens kunnen we overgaan tot de uitrol, waarvan de zone 30 zeker deel zal uitmaken. De regering wil hier ook prioriteit aan geven.

Brussel Mobiliteit stippelt het hele verloop van het project uit om tot een zone 30 te komen, gaande van de acties, over de sturing tot de partnerschappen. De overheidsdienst zal nagaan welk personeel en welke financiële middelen nodig zijn om het project effectief te kunnen uitvoeren.

De aanpassing van de infrastructuur vraagt meer tijd, maar er moet absoluut aandacht besteed worden aan de zwarte punten. Deze verdienen een snelle aanpak. Dat zal ook de absolute prioriteit van deze regering zijn. Ik heb uiteraard ook al aan mijn administratie, en meer bepaald de operationele directie, gevraagd om hier voorrang aan te verlenen. Dit punt zal worden opgenomen in de prioritaire projecten die we regelmatig bespreken met mijn kabinet, de regering en Brussel Mobiliteit. Zo zullen we ervoor zorgen dat er voldoende op aangedrongen wordt om die prioriteit na te streven.

Een aantal zwarte punten bevinden zich op gemeentewegen. De gemeenten kunnen in het kader van de projectoproep verkeersveiligheid rond kleine infrastructuurwerken, die aan het einde van dit jaar uitgeschreven wordt, projecten zonder

Les règles relatives aux 30 km/h s'appliqueront également aux bus et aux trams de la STIB. Nous en étudierons les conséquences sur l'exploitation. Enfin, il s'agit de développer un bon système d'évaluation et de suivi.

Ce sont là certains aspects du plan Good Move. L'enquête publique sur ce plan sera clôturée dans sept jours. Ensuite, nous pourrons procéder à son déploiement, dont la zone 30 fera certainement partie.

Bruxelles Mobilité (BM) est en train de cartographier l'ensemble du processus du projet de création d'une zone 30.

L'adaptation de l'infrastructure demande plus de temps, mais il est essentiel de prêter attention aux points noirs, qui seront la priorité absolue de ce gouvernement.

Un certain nombre de ces points noirs se situent sur les voiries communales. Dans le cadre de l'appel à projets pour la réalisation de petits travaux d'infrastructure concernant la sécurité routière, qui sera lancé à la fin de cette année, les communes peuvent proposer des projets sans permis d'urbanisme afin de sécuriser plus rapidement ces zones.

Votre troisième question portait sur l'application de la loi, qui est un aspect essentiel de la sécurité routière, et sur les caméras. À la suite des lacunes identifiées par Bruxelles Mobilité, un plan est en cours d'élaboration pour remettre rapidement ces caméras en service.

Un certain nombre de caméras sont de nouveau en service, mais treize caméras sont hors service à cause de défauts dans les boucles de détection. Pour pouvoir les remettre en service, il faut ouvrir la route et la réasphalter.

Deux caméras sont inutilisables sur l'avenue de Broqueville en raison de la construction d'une piste cyclable il y a quelques années. Bruxelles Mobilité œuvre à une solution.

Les caméras fonctionnent encore à cinq ou six endroits, mais l'asphalte montre des fissures nettes. Nous étudions la possibilité d'injecter un produit dans celles-ci. Nous nous concentrons sur un plus

stedenbouwkundige vergunning voorstellen om die zones sneller veiliger te maken.

Uw derde vraag ging over de handhaving, wat een zeer elementair aspect van verkeersveiligheid is, en over camera's. Naar aanleiding van de gebreken die Brussel Mobiliteit heeft vastgesteld, wordt een plan opgesteld om die camera's weer in werking te stellen. Dat moet zo snel mogelijk uitgevoerd worden, anders komt de geloofwaardigheid van de controle onder druk te staan.

Een aantal camera's werken inmiddels weer, maar dertien camera's zijn buiten gebruik ten gevolge van defecten aan de detectielussen. Om die camera's weer in gebruik te kunnen nemen, moet de weg opengebrouwen worden en opnieuw worden geasfalteerd. Dat geldt voor verschillende locaties.

Door de aanleg van een fietspad op de de Broquevillelaan een paar jaar geleden, zijn twee camera's onbruikbaar. Door de nieuwe inrichting van de openbare weg is het daar immers niet langer mogelijk om de rijstrook exact af te bakenen en de detectielussen aan te brengen. Ook voor dat probleem werkt Brussel Mobiliteit aan een oplossing.

Op vijf of zes plaatsen werken de camera's wel nog, maar vertoont het asfalt duidelijke scheuren. Nu wordt onderzocht of de scheuren met een product kunnen worden geïnjecteerd en de lus kan worden verstevigd om te vermijden dat er nog meer camera's buiten werking zouden treden. Onze focus ligt immers op meer werkende camera's, het aanpakken van defecten en er proactief voor zorgen dat defecten worden opgevangen.

Uw vierde vraag ging over de staten-generaal. Die is heel belangrijk om de neuzen in dezelfde richting te krijgen en staat in het regeerakkoord vermeld. Brussel Mobiliteit heeft een intentienota opgemaakt met betrekking tot het actieplan over verkeersveiligheid en de komende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op mijn verzoek wordt op basis daarvan een werkprogramma en een precieze planning opgesteld.

Het is belangrijk dat we voor de volgende staten-generaal vertrekken van de conclusies van de staten-generaal van november 2018. Het werk dat

grand nombre de caméras fonctionnelles, la résolution des pannes et une détection proactive.

Bruxelles Mobilité a rédigé une note d'intention en rapport avec le plan d'action sur la sécurité routière et les prochains états généraux de la sécurité routière. Un programme de travail et une planification précise seront élaborés sur cette base.

Il est important de partir des conclusions des états généraux de novembre 2018 pour les prochains états généraux. Le plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020 doit également être évalué afin d'éviter les doublons.

En novembre 2018, l'administration a recueilli les avis des nombreux partenaires sur les actions à lancer ou à poursuivre. Nous devons utiliser ces états généraux pour présenter ensemble les bonnes priorités et prendre des mesures concrètes pour sécuriser Bruxelles.

L'approche Vision zéro est centrale dans le nouvel accord de gouvernement. Les recommandations du plan Good Move vont également dans ce sens.

Nous voulons, bien sûr, lier les actions du plan de sécurité routière à Good Move.

Les nouveaux états généraux nous offrent donc avant tout l'occasion d'accorder nos violons, d'identifier les actions prioritaires et d'établir un calendrier précis pour la mise en œuvre de nouvelles actions. Notre objectif est le printemps 2020.

daarvoor gedaan is, moet worden gevaloriseerd. Ook moet het Actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 geëvalueerd worden om dubbel werk te vermijden.

In november 2018 heeft de administratie de standpunten van de vele partners verzameld over acties die opgestart of voortgezet moeten worden. Nu willen we hun zo snel mogelijk voorstellen voorleggen en tot actie overgaan. Brusselaars vragen ons dat ook, zoals blijkt uit de vele actiegroepen. We moeten die staten-generaal echt gebruiken om samen de juiste prioriteiten voor te leggen en werkelijk tot actie over te gaan om Brussel verkeersveiliger te maken.

In het nieuwe regeerakkoord staat de vision-zero benadering centraal. De aanbevelingen van Good Move gaan ook in die richting.

We willen de acties in het verkeersveiligheidsplan en Good Move natuurlijk aan elkaar linken. In managementtaal luidt dan dat we zullen zoeken naar synergie.

De nieuwe staten-generaal biedt ons dus vooral de gelegenheid om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen, prioritaire acties te identificeren en een precieze planning voor de uitvoering van verdere acties op te stellen.

Binnenkort weten we hoe het precieze tijdspad eruit zal zien en ik hoop u dat zo snel mogelijk te kunnen communiceren, maar we mikken uiteraard op het voorjaar van 2020.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U zei dat er nog 13 camera's buiten dienst zijn, de meeste daarvan omdat de detectielussen stuk zijn. Hoeveel camera's zijn er in totaal? Hoe groot is dus de omvang van het probleem?

In uw streven om van Brussel een stad op mensenmaat te maken, met een maximale snelheid van 30 km/u, volg ik u helemaal. In dat verband wil ik graag verwijzen naar de ervaringen in Schaarbeek. Toen daar de zone 30 werd ingevoerd, viel het op dat het geenszins evident is om iedereen mee te krijgen.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Combien y a-t-il de caméras au total ? Quelle est l'ampleur du problème ?*

Je soutiens totalement vos efforts pour faire de Bruxelles une ville à taille humaine, avec une vitesse maximale de 30 km/h.

Il est extrêmement important de bien communiquer sur le pourquoi d'une telle zone 30 et de toujours indiquer clairement quels en sont les avantages. Si les avantages en termes de sécurité routière parlent d'eux-mêmes, d'autres sont moins connus, comme le renforcement des contacts entre voisins.

Het is uiterst belangrijk om goed te communiceren over het waarom van zo'n zone 30 en altijd duidelijk te maken wat de voordelen zijn. De voordelen op het vlak van verkeersveiligheid spreken voor zich, andere voordelen zijn minder bekend. Die werden nog toegelicht in een voetgangerscolloquium dat Bruno De Lille een tijd geleden organiseerde. Daaruit bleek bijvoorbeeld dat er in een willekeurige straat waar 30 km/u wordt gereden veel meer contact is tussen de burens dan in een straat waar er 50 km/u wordt gereden. Bij 70 km/u is er zo goed als geen menselijk contact.

Een stad op mensenmaat met een maximumsnelheid van 30 km/u heeft dus heel veel positieve gevolgen voor mensen. Het is belangrijk om iedereen daarover goed te informeren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De zone 30 behelst niet alleen verkeersveiligheid, maar nog zoveel meer. Daarbij denk ik aan het herinrichten van de stad, het teruggeven van de stad aan de mensen, de leefbaarheid en de gezelligheid. Daarover ben ik het volledig met u eens.

Uw specifieke vraag betreft echter het gebruik van 95 camera's, waarvan er 27 defect zijn en nog eens 13 andere buiten gebruik. Voor vijf van die laatste werd er bij Osiris een aanvraag voor herstelling ingediend, maar we wachten nog op de toestemming om de werken te mogen uitvoeren. Het gaat om camera's op de Lambermontlaan.

Op vier plaatsen voert Vivaqua momenteel werken uit. Als die klaar zijn, zal Vivaqua de weg opnieuw asfalteren. Het betreft twee camera's op de Louis Mettwielaan en twee op de Keizer Karellaan, die vervolgens opnieuw in gebruik genomen zullen worden.

Op twee andere plaatsten, met name aan de Kroonlaan en de Anderlechtsepoort, werden er onlangs werken uitgevoerd, maar daar zijn nog bijkomende werken vereist.

Voor twee locaties moet de cel Wegbekleding nog een herasfalteringsprogramma opstellen. Op de Emile Vanderveldelaan is vandalisme vastgesteld, een deel van de detectielus werd losgerukt. En op de Louis Schmidlaan is het wegdek beschadigd.

Une ville à taille humaine avec une vitesse maximale de 30 km/h a donc de nombreuses conséquences positives pour la population.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La zone 30 inclut effectivement bien plus que la sécurité routière : le réaménagement urbain, une ville à dimension humaine, la qualité de vie et la convivialité.*

Une demande de réparation a été introduite auprès d'Osiris pour cinq des treize caméras défectueuses, qui se trouvent sur le boulevard Lambermont, mais nous attendons toujours l'autorisation d'effectuer les travaux.

Vivaqua réalise actuellement des travaux sur quatre sites, et procédera ensuite au réasphaltage. Cela concerne deux caméras sur le boulevard Louis Mettwie et deux sur l'avenue Charles-Quint, qui seront ensuite remises en service.

Sur deux autres sites, l'avenue de la Couronne et la porte d'Anderlecht, des travaux ont été récemment effectués, mais des travaux supplémentaires seront nécessaires.

Pour deux sites, la cellule revêtement doit encore élaborer un programme de réasphaltage. Sur l'avenue Émile Vandervelde, la boucle de détection a subi un acte de vandalisme. Et sur le boulevard Louis Schmidt, le revêtement a été endommagé.

Ce sont les treize travaux en cours. En plus de cette liste, deux autres caméras sont hors service sur l'avenue de Broqueville, à cause d'une nouvelle

Dat zijn de dertien werken die op dit moment in uitvoering zijn. Ik ben optimistisch gestemd dat het herstellen van alle camera's vlot en snel zal verlopen. Naast deze lijst zijn zoals al vermeld, nog twee camera's op de Broquevillelaan niet meer in gebruik omdat er een fietspad is toegevoegd. Daar wordt aan een oplossing gewerkt.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CLÉMENTINE BARZIN**

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "het aanpassen van de mobiliteit aan de toestand van vrouwen".

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (*in het Frans*).- *Uit de algemene beleidsverklaring blijkt dat de Brusselse regering haar mobiliteitsbeleid gendergericht wil maken.*

Vrouwen verplaatsen zich niet altijd op dezelfde manier als mannen. Dat heeft vooral met onveiligheid te maken. Ik juich het voornemen van de regering toe, maar feministische verenigingen wijzen erop dat het initiatief lacunes vertoont.

De verplaatsingen van vrouwen zijn niet louter woon-werkverplaatsingen. Vaak moeten zij zich ook voor gezinsactiviteiten verplaatsen. Welke specifieke maatregelen wilt u in dat kader nemen? Wanneer wilt u ze nemen? Welke middelen trekt u ervoor uit?

Uit een studie van Pro Velo blijkt dat 22% van de vrouwen niet fietst omdat het te gevaarlijk is op de weg. 16% verklaart zich niet op haar gemak te voelen in het verkeer en 7% vindt de weginrichting ontoereikend.

Zijn er plannen om de weginrichting aan te passen en vrouwen te stimuleren om vaker te fietsen? Komt

piste cyclable. Une solution est en cours d'élaboration.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME
CLÉMENTINE BARZIN**

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'adaptation de la mobilité aux réalités des femmes".

Mme Clémentine Barzin (MR).- Selon la déclaration de politique générale du gouvernement, il apparaît que ce dernier ambitionne de développer une approche genrée de l'ensemble de sa politique de mobilité.

En effet, il est aujourd'hui établi que les femmes ne se déplacent pas forcément de la même manière que les hommes, et ce pour toute une série de raisons, notamment le sentiment d'insécurité. Bien que je salue cette initiative et que je sois ravie de vous entendre dire que chaque décision prise en matière de mobilité sera analysée à la lueur du genre, il semblerait que certaines associations féministes de la Région aient pointé du doigt l'aspect très lacunaire de cette initiative.

Dans la perspective de favoriser la mobilité des femmes, et donc de ne pas arrêter notre vision de la mobilité à une mobilité domicile-travail, quels sont les aménagements prévus pour les femmes, qui ont souvent des trajets plus spécifiques, plus segmentés et liés à leurs activités familiales ? Quel est le calendrier de ces aménagements ? Quels seront les moyens mobilisés pour leur mise en œuvre ?

er aangepaste infrastructuur voor bakfietsen? Zo ja, wanneer? Welke middelen trekt u daarvoor uit?

Onderneemt u ook actie om ervoor te zorgen dat zwangere vrouwen altijd kunnen zitten op het openbaar vervoer? Met welke middelen en volgens welke planning?

Het was moeilijk om met een kinderwagen op een oude tram te stappen en die vervolgens ergens te stallen. Zijn die trams intussen vervangen? Zo niet, wanneer zal dat dan gebeuren?

In 2017 was er in slechts 47 van de 69 metro-stations een lift.

Hoeveel stations hebben vandaag een lift? Neemt u nog andere maatregelen om de metrostations toegankelijker te maken voor vrouwen met een kinderwagen? Zo ja, met welke middelen en volgens welke planning?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gaat niet alleen om het verschil tussen mannen en vrouwen. In Good Move staat de gebruiker centraal. Die maakt bij elke verplaatsing keuzes op basis van een aantal factoren. Daarom moet ook met het genderaspect rekening worden gehouden.*

De mobiliteitsvoorzieningen moeten aangepast zijn aan de diversiteit van de verplaatsingen, zodat iedereen het meest geschikte vervoermiddel kan kiezen. Het geslacht is een van de aspecten die deze keuze bepalen.

Selon une étude menée par Pro Velo, 22 % des femmes ne roulent pas à vélo à cause du danger que représente la circulation, 16 % se disent mal à l'aise dans le trafic, et 7 % jugent les aménagements insuffisants.

Des plans d'aménagement sont-ils prévus pour encourager les femmes à prendre le vélo ? Dans la même lignée, des aménagements sont-ils prévus pour les triporteurs ? Si oui, selon quel calendrier ? Quels seront les moyens mobilisés ?

Au-delà du sens civique, des moyens d'action sont-ils également prévus pour faire en sorte qu'une femme enceinte ait une place dans les transports publics ? Si oui, quels sont ces moyens ? Selon quel calendrier ?

Afin de favoriser l'usage des poussettes, pourriez-vous me dire si les anciens trams, dans lesquels les poussettes sont difficiles à faire entrer et où aucune place ne leur est réservée, ont été remplacés ? Si non, est-il prévu de le faire ? Selon quel calendrier ?

Selon des chiffres datant de 2017, il semblerait que sur les 69 stations de métro, seules 47 étaient équipées - parfois partiellement - d'ascenseurs.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Des équipements supplémentaires sont-ils prévus pour favoriser l'usage des poussettes dans les stations de métro ? Si oui, selon quel agenda et avec quels moyens ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il ne s'agit pas seulement d'une question homme-femme. La vision de la mobilité construite dans la démarche Good Move place l'utilisateur au cœur de la réflexion. Chaque déplacement se caractérise par une spécificité liée à un motif, à la temporalité, à la météo, aux caractéristiques de chaque individu. C'est pourquoi il faut aussi intégrer une vision genrée à l'analyse.

Il importe d'offrir aux usagers les services de mobilité adaptés à cette diversité de déplacements, pour que chacun puisse choisir le moyen le plus approprié à chacun de ses trajets. La politique de mobilité doit garantir cette diversité de services centrée sur l'utilisateur. Le genre est l'un des aspects

Tijdens de uitwerking van Good Move vonden onderzoeken plaats naar de rol die het geslacht van de gebruiker speelt bij zijn vervoerskeuzes.

Alle maatregelen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) en in toekomstige plannen worden aan een gendertoets onderworpen, zodat de diensten voor iedereen toegankelijker worden.

Een tweede doelstelling is de veiligheid van de verplaatsingen verbeteren. Het gaat niet alleen om de veiligheid op de weg, maar ook op het wegwerken van het onveiligheidsgevoel. Dat blijft de mobiliteit van vrouwen op sommige plaatsen en uren immers sterk belemmeren.

In het milieueffectenrapport staat de aanbeveling om van bij het begin bij de uitvoering van het GMP rekening te houden met gendergebonden aspecten.

De weginrichting aanpakken, zodat fietsen veiliger wordt, is een van de doelstellingen in het plan. De planning voor de werken wordt momenteel opgesteld.

Er komen specifieke acties om de openbare ruimte en het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Op dit ogenblik zijn 48 metrostations vlot toegankelijk voor personen in een rolstoel of met een kinderwagen. Tegen 2025 komen er daar 21 bij. Uiteraard worden nieuwe stations van meet af aan met de nodige faciliteiten uitgerust.

de cette diversité qui a un impact sur le choix de mobilité des usagers.

Plusieurs analyses spécifiques, telles le rapport d'incidences environnementales ou le test d'égalité des chances, ont été menées dans l'élaboration du processus Good Move, afin de tenir compte plus particulièrement de la question genrée.

Toutes les mesures du plan régional de mobilité (PRM) et des futurs plans feront l'objet d'une analyse genrée. L'objectif de cette analyse sera de favoriser l'accessibilité des services – aller travailler, à l'école, au magasin, utiliser les services publics, avoir des loisirs – pour toutes et tous, en fonction des capacités de déplacement. Si l'on a un fauteuil roulant, une poussette, si l'on est une personne à mobilité réduite (PMR) ou si l'on craint tel ou tel moyen de transport : voilà autant d'aspects dont il faudra tenir compte.

Un deuxième objectif sera de favoriser des déplacements sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que du sentiment de sécurité physique. Celui-ci reste le facteur le plus important pour la libre mobilité des femmes. Par exemple, les stratégies d'évitement de certains lieux jugés dangereux empêchent des déplacements à certaines heures.

Le rapport d'incidences environnementales, à la page 447 du PRM, recommande en outre les mesures suivantes en faveur d'une prise en compte des aspects genrés :

"Intégrer la question des inégalités femmes-hommes dans la mise en œuvre du plan, et ce dès le départ et à chacune de ses étapes :

- en enracinant la réflexion dans la littérature sur les liens qui existent entre la mobilité, les espaces publics et le genre, et en tenant compte des différences de besoins et d'utilisations entre les femmes et les hommes ;

- en consultant les associations, instituts et chercheurs spécialisés dans cette thématique ;

- en ayant recours à des statistiques permettant une distinction entre les femmes et les hommes ;

- en ayant recours à des processus participatifs, en particulier dans le cadre de l'élaboration des contrats de maille, ou à des marches exploratoires au sein des quartiers qui devraient être étudiés, de manière à identifier les éléments de l'espace public qui génèrent chez les femmes un sentiment d'insécurité."

La sécurisation des aménagements pour la pratique du vélo est bien une ambition du plan. Cela bénéficiera d'ailleurs à l'ensemble des cyclistes. La programmation de ces interventions est en cours.

Des actions spécifiques de mise en accessibilité de l'espace public et des transports en commun sont prévues. En ce qui concerne, par exemple, les stations de métro, 48 d'entre elles sont équipées pour les PMR ; 21 stations seront encore à équiper d'ici 2025, au rythme de deux par an environ. Les nouvelles stations seront bien sûr aménagées dès leur construction.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *Ik stel uw vastberadenheid op prijs. We zullen het hier later vast nog over hebben.*

- Het incident is gesloten.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je partage votre détermination, Mme la ministre. Nous aurons l'occasion de reparler d'une série d'autres planifications.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CLÉMENTINE BARZIN**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het beheer van de
afvalophalingen".**

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *Good Move heeft de ambitie om verkeershinder ten gevolge van leveringen tegen te gaan. Vooral tijdens de spits zorgen vrachtwagens immers voor heel wat ongemak.*

**QUESTION ORALE DE MME
CLÉMENTINE BARZIN**

**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 gestion des collectes de
déchets".**

Mme Clémentine Barzin (MR).- Le projet de plan de mobilité Good Move ambitionne d'optimiser globalement les livraisons afin de réduire les impacts sur la circulation car, comme nous le savons, les camions de livraisons causent de

Ik kan het initiatief alleen maar toejuichen, maar het ontbreekt aan een plan voor de afvalophaling, terwijl die toch ook het verkeer vaak stremt.

Hebt u bekeken of de afvalophaling vlotter kan, zodat het verkeer minder hinder ondervindt? Welke middelen trekt u daarvoor uit?

In de algemene beleidsverklaring wordt een internationale benchmark aangekondigd om de beste praktijken te achterhalen en in Brussel toe te passen. Hoe staat het daarmee?

Hebt u contact opgenomen met de minister die bevoegd is voor openbare netheid om oplossingen te zoeken om netheid met mobiliteit te rijmen?

Vorig jaar werd de ophaalregeling grondig hervormd. Vrachtwagens rijden sindsdien om 5.30 uur uit om de verkeershinder te beperken. Heeft dat een concrete verbetering opgeleverd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Good Move maakt duidelijk dat het mobiliteitsbeleid moet inspelen op de sociale en ecologische uitdagingen en tezelfdertijd ten dienste van de stad moet staan.*

Het gewestelijke beleid moet een onderdeel vormen van een coherente strategie en alle betrokken partijen moeten een rol spelen in de uitbouw van een mobiliteitsvisie.

Strategische keuzes voor de afvalophaling moeten ertoe leiden dat de mobiliteitshinder vermindert. Net Brussel is zich daarvan bewust. Ik weet zeker

nombreuses nuisances, surtout lorsque ces dernières ont lieu pendant les heures de pointe.

Bien que je puisse saluer cette initiative, je n'ai pas vu, dans le projet de plan, d'initiative concernant la gestion des collectes de déchets. On peut en effet observer sur le terrain qu'à l'instar des camions de livraisons, les camions de poubelles ont une forte incidence sur le trafic, surtout aux heures de pointe.

Des initiatives concernant les collectes de déchets ont-elles été étudiées ou sont-elles à l'étude afin de fluidifier le trafic ? Si oui, lesquelles ? Quels seront les moyens mobilisés ?

Dans la déclaration de politique générale (DPG) du gouvernement, un étalonnage (benchmarking) international est annoncé afin de déterminer les meilleures pratiques et de les appliquer à Bruxelles. Quel est l'état d'avancement de cet étalonnage, ou, à tout le moins, sa planification ?

Avez-vous pris des contacts avec le ministre de la propreté publique afin de trouver des solutions durables pour maintenir une cohérence entre propreté publique et mobilité ?

L'année passée, une réforme a revu complètement les plans de collecte : les camions commençaient leur tournée à 5h30 afin d'éviter d'engorger le trafic. Une évaluation du dispositif devait avoir lieu au printemps. Que ressort-il de cette évaluation ? Ces nouveaux horaires ont-ils permis de fluidifier la mobilité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan Good Move met en évidence que la politique de mobilité doit répondre aux différents enjeux de la ville aux niveaux social et environnemental, mais qu'elle doit aussi être au service de la ville dont elle doit permettre un fonctionnement optimal, notamment sur le plan logistique.

Il est également mis en évidence que l'ensemble des politiques et actions menées par la Région doit s'inscrire dans une stratégie cohérente et que l'ensemble des acteurs ont un rôle à jouer dans la mise en œuvre de la vision développée en matière de mobilité.

dat minister Maron rekening zal houden met de mobiliteit in de keuzes die hij maakt.

Les choix stratégiques relatifs à l'organisation des tournées de ramassage des déchets doivent répondre à différentes exigences et devront se faire de manière à réduire les contraintes et impacts sur la mobilité. Cet élément a d'ailleurs été relevé par le représentant de Bruxelles Propreté lors des échanges qui ont eu lieu durant l'élaboration du plan. Je vais inciter le ministre Maron chargé de l'organisation des collectes de déchets à se pencher sur ces différentes questions. Je suis certaine qu'il est sensible aux enjeux de mobilité.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *Er is dus nog niets bekend over de internationale benchmarkstudie?*

Mme Clémentine Barzin (MR).- Nous ne disposons donc pas encore d'éléments sur la planification de l'étude internationale d'étalonnage annoncée ?

Heeft de start van de afvalophaling om 5.30 uur tot verbetering geleid?

En ce qui concerne la réforme des horaires, avec un commencement avancé à 5h30, disposez-vous déjà d'informations ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het spijt me, maar die informatie heb ik nog niet.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis désolée, mais je ne dispose pas encore de ces informations.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.