



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

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

---

**RÉUNION DU  
MARDI 29 SEPTEMBRE 2020**

---

**SESSION 2020-2021**

---

**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 29 SEPTEMBER 2020**

---

**ZITTING 2020-2021**

---

---

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

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

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

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

## SOMMAIRE

Interpellation de M. David Weytsman	1
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'optimisation de la chaussée de La Hulpe".	
Interpellation jointe de Mme Aurélie Czekalski,	1
concernant "l'avenir du bois de la Cambre".	
Interpellation jointe de Mme Clémentine Barzin,	1
concernant "la concertation sur la mobilité au bois de la Cambre et l'étude d'impact sur l'économie bruxelloise".	
Interpellation jointe de M. Emmanuel De Bock,	1
concernant "les alternatives testées à la fermeture du bois de la Cambre".	
Discussion conjointe – Orateurs	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mme Clémentine Barzin (MR)	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mme Véronique Jamoulle (PS)	
Mme Cielte Van Achter (N-VA)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	

## INHOUD

Interpellatie van de heer David Weytsman	1
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de optimalisering van de Terhulpesteenweg".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Aurélie Czekalski,	1
betreffende "de toekomst van het Ter Kamerenbos".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Clémentine Barzin,	1
betreffende "het overleg over de mobiliteit in het Ter Kamerenbos en het onderzoek naar de effecten op de Brusselse economie".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Emmanuel De Bock,	1
betreffende "de uitgetroefde alternatieven bij de sluiting van het Ter Kamerenbos".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Clémentine Barzin (MR)	
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mevrouw Véronique Jamoulle (PS)	
Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein	30	Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein	30
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "l'avenir de la STIB au regard des perspectives financières post-Covid".		betreffende "de toekomst van de MIVB in het licht van de financiële perspectieven na de Covid-crisis".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)		De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele	41	Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele	41
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "le placement d'arceaux pour vélos aux abords des passages piétons".		betreffende "de plaatsing van fietsenrekken in de omgeving van de zebrapaden".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. David Weytsman	48	Vraag om uitleg van de heer David Weytsman	48
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

concernant "le suivi de la mise en place des recommandations dans la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".

Discussion – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

Mme Leila Agic (PS)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 56

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 concertation, l'objectivation et l'évaluation des 40 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires à Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

betreffende "de follow-up van de invoering van de aanbevelingen in de strijd tegen ongewenst seksueel gedrag op het openbaar vervoer".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 56

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

betreffende "het overleg, de objectivering en de evaluatie van de extra 40 km fietspaden in Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

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

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

109 **INTERPELLATION DE M. DAVID WEYTSMAN**

**INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

109 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,

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

109 concernant "l'optimisation de la chaussée de La Hulpe".

betreffende "de optimalisering van de Terhulpesteenweg".

109 **INTERPELLATION JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,**

109 concernant "l'avenir du bois de la Cambre".

betreffende "de toekomst van het Ter Kamerenbos".

109 **INTERPELLATION JOINTE DE MME CLÉMENTINE BARZIN,**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN,**

109 concernant "la concertation sur la mobilité au bois de la Cambre et l'étude d'impact sur l'économie bruxelloise".

betreffende "het overleg over de mobiliteit in het Ter Kamerenbos en het onderzoek naar de effecten op de Brusselse economie".

109 **INTERPELLATION JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,**

109 concernant "les alternatives testées à la fermeture du bois de la Cambre".

betreffende "de uitgeprobeerde alternatieven bij de sluiting van het Ter Kamerenbos".

117 **M. David Weytsman (MR).**- Le dossier n'est pas simple. Nous ne pouvons le laisser entre les mains ni des partisans du tout à la voiture, ni de ceux qui s'y opposent par principe. Nous devons procéder sur la base d'une méthode de travail définie, de critères à examiner ou simulés, et de choix politiques qui, je l'espère, tendent vers l'intérêt général.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- Dit is een complex dossier met felle voor- en rabiate tegenstanders. We zullen weldoordacht en volgens welbepaalde criteria te werk moeten gaan. In de politieke keuzes die worden gemaakt, zal hopelijk het algemeen belang vooropstaan.

Avant d'aborder ces trois points, je dois vous dire, en vous regardant dans les yeux, que je déplore qu'on en arrive là maintenant. En pleine crise économique et sanitaire, ce dossier était-il vraiment une priorité ? C'est un dossier qui fait peur, qui oppose. Il ne représentait pas une urgence dans les six ou douze mois à venir. Je regrette donc que nous en arrivions à opposer les Bruxellois sur un dossier qui, selon moi, n'était pas prioritaire. Il ne figurait d'ailleurs ni dans la note de politique générale de la Ville de Bruxelles, ni dans celle de la Région bruxelloise.

Voordat ik daar verder op inga, wil ik zeggen dat ik de huidige toestand betreur. Was dit dossier nu echt een prioriteit, in volle economische en gezondheids crisis? Kon men geen zes of twaalf maanden wachten? Het dossier verhit de gemoederen en zaait onrust. In de beleidsverklaringen van Brussel-Stad of het Brussels Gewest wordt er bovendien niet over gerept.

Pour ce qui est de la méthode, je note le coup de force d'un bourgmestre, qui y voit peut-être un bon coup électoral, et des réunions qui n'ont pas abouti à un compromis. Je me permets d'indiquer qu'en six mois, depuis que vous suivez ce dossier, vous n'avez rencontré ni les comités de riverains, ni le représentant des commerçants, ni même les acteurs de la sécurité. Souvenons-nous qu'il aura fallu la sortie d'un hôpital dans la presse pour qu'il soit repris dans le plan de mobilité.

Ik zie hierin vooral een electorale zet van een bepaalde burgemeester. Mag ik er ook op wijzen dat u al zes maanden bij het dossier betrokken bent, maar nog geen enkel buurtcomité ontvangen hebt, noch woordvoerders van de handelaars of veiligheidsbeambten?

Je dis d'emblée que les critiques que j'adresse ici sont très peu orientées vers vous, mais davantage vers le bourgmestre de la Ville de Bruxelles. Cela étant, vous faites partie des négociations.

Mijn kritiek betreft niet zozeer u, als wel de burgemeester van Brussel, maar u bent net zo goed betrokken bij de onderhandelingen.

119 Par contre, je suis déçu que Bruxelles Mobilité n'ait pas été autorisée à examiner et à simuler toute une série de

Het is teleurstellend dat Brussel Mobiliteit niet is gevraagd om vooraf een grondige test- en simulatiefase op te zetten. In andere

critères qui auraient dû prévaloir à l'examen des options et au choix de la phase de test. Bruxelles Mobilité possède une expertise indéniable pour effectuer ces simulations, qui sont souvent effectuées dans le cadre d'autres choix de mobilité ou d'aménagement du territoire, comme le rond-point Schuman.

Il ne faudrait pas aborder ces dossiers uniquement sous l'angle de la mobilité, mais avec d'autres critères tels que la fonctionnalité, la biodiversité, le fait de rendre le bois plus agréable, plus propre, plus calme, plus orienté vers la nature et plus accessible, toutes choses pour lesquelles je me bats dans d'autres commissions.

De nombreux Bruxellois ne possèdent pas de jardin mais ne parviennent pas non plus à accéder au bois de la Cambre, à cause du caractère enclavé de celui-ci.

Pourquoi ne pas avoir autorisé cette grille d'analyse et ces critères ? Pourquoi ne pas avoir procédé à de véritables simulations, option par option : la mobilité, l'impact sur la sécurité routière, l'impact sur la congestion et la pollution dans les rues adjacentes ? J'aurais souhaité que la méthode et la concertation soient suivies de cette simulation, sur la base de laquelle il eût été possible de faire un choix politique tendant vers l'intérêt général.

Mon message est de dire qu'il faut prendre un petit peu de hauteur. Vous êtes la personne la plus à même d'intégrer l'intérêt général, Mme la ministre. Il ne faut pas laisser cela dans les mains d'une seule commune qui, manifestement, n'a pas envie d'entendre les acteurs de terrain ou les autres communes. J'espère que vous pourrez reprendre davantage la main dans ce dossier.

<sup>121</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Mme la ministre, ma demande d'explications datant du mois d'août, certaines de mes questions ont déjà trouvé réponse.

Le 9 juin 2020, mes collègues et moi-même vous avons interrogée sur le sort du bois de la Cambre à la suite de votre annonce selon laquelle, à la fin de cet été, vous alliez rendre 80 % du bois de la Cambre aux Bruxellois et limiter le trafic automobile de transit à l'avenue de Diane et à l'avenue de la Belle Alliance. C'est le scénario prévu dans le plan Good Move, comme vous aimez le rappeler.

Nous apprenions, cet été, dans la presse, que cinq plans de circulation pour le bois de la Cambre étaient sur la table à la Ville de Bruxelles à la suite de différentes réunions entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles, les communes d'Uccle, d'Ixelles et de Rhode-Saint-Genèse.

Un premier plan consistait en une fermeture totale du bois de la Cambre. Un deuxième plan consistait à conserver la situation actuelle, à savoir garder la boucle nord accessible aux voitures, et réserver la boucle sud aux piétons. Un troisième plan, quant à lui, mettait en double sens l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue De Fré. Ce dernier plan a eu les faveurs de la Ville de Bruxelles.

*kwesties rond mobiliteit en ruimtelijke ordening, zoals die van het Schumanplein, werd wel een beroep gedaan op de expertise van Brussel Mobiliteit. Veel Brusselaars raken niet in het Ter Kamerenbos, precies omdat het zo moeilijk bereikbaar is.*

*Mobiliteit is overigens niet de enige invalshoek in dit soort dossiers. Ook de functionaliteit en de biodiversiteit spelen mee, net als de vraag hoe je het bos aangenamer, netter, rustiger, natuurlijkvriendelijker en toegankelijker maakt.*

*Waarom is er met al die criteria geen rekening gehouden? Waarom zijn er geen echte simulaties gebeurd rond mobiliteit, verkeersveiligheid, filedruk en luchtvervuiling in de aangrenzende straten? Op basis daarvan had men politieke keuzes kunnen maken waarin het algemeen belang centraal staat.*

*Mevrouw de minister, u bent de aangewezen persoon om het algemeen belang te behartigen. We mogen de zaak niet uit handen geven aan één gemeente, die overduidelijk soloslim wil spelen.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Op 9 juni 2020 hebben mijn collega's en ik u ondervraagd naar aanleiding van uw aankondiging om tegen het einde van de zomer het Ter Kamerenbos voor 80% autovrij te maken en het doorgaand verkeer te beperken tot de Dianalaan en de Belle Alliancelaan, conform het plan Good Move.*

*Volgens de pers bestudeerde de stad Brussel deze zomer vijf mogelijke circulatieplannen voor het Ter Kamerenbos, na overleg met het Brussels Gewest, Ukkel, Elsene en Sint-Genesius-Rode.*

*Een eerste optie was de volledige sluiting van het Ter Kamerenbos. Een tweede was het behoud van de huidige situatie (noordelijke lus voor auto's, zuidelijke lus voor voetgangers). Volgens een derde mogelijkheid zou het verkeer op de Dianalaan in twee richtingen verlopen tussen de Louizalaan en de De Frélaan. Dat is het plan dat Brussel-Stad verkoos.*

*Ten slotte werden er nog twee opties voorgesteld door de gemeente Ukkel: tweerichtingsverkeer op de Dianalaan en de Groenendaalselaan (tussen Louiza en de Lorrainedreef) met verbindingen naar de Churchillaan en de De Frélaan; of een toegang via de Terhulpensesteenweg en een uitrit via de Braziliëlaan. De gemeente Ukkel deed ook meermaals het*

Enfin, deux autres plans émanaient de la commune d'Uccle : la mise en double sens de l'avenue de Diane et de l'avenue de Groenendael, soit de Louise vers la drève de Lorraine avec des accès vers Churchill et De Fré ou, seconde option ucquoise, l'ouverture des accès via la chaussée de La Hulpe en sortant sur l'avenue du Brésil. La commune d'Uccle s'est voulue constructive et a aussi proposé lors des différentes réunions d'ouvrir le bois de la Cambre selon des horaires qui tiennent compte des heures de pointe. Aucune des suggestions de la commune n'a cependant été retenue par les autorités de la Ville de Bruxelles.

Cette décision de fermeture à 80 % du bois de la Cambre n'a pas été concertée avec les habitants des rues avoisinantes, sur lesquels elle a un grand impact, pas plus qu'avec les commerçants qui subissent les conséquences de cette fermeture. Il s'agit ici encore et malheureusement d'une position dogmatique sur le bois de la Cambre. On ne réfléchit pas à l'intérêt général et aux conséquences de cette fermeture sur les habitants, les travailleurs, les commerçants, les écoliers, les services de secours, etc. Les habitants du sud de la capitale ne se rendent plus dans le centre de Bruxelles pour y dépenser leur argent et ce sont les commerçants bruxellois qui paient une fois de plus les pots cassés. En cette période, alors qu'ils espéraient pouvoir remonter la pente, cette décision ne les aide pas.

<sup>123</sup> C'est d'ailleurs dans ce cadre et via une requête en intervention volontaire dans le cadre du litige qui oppose Uccle à la Ville de Bruxelles qu'une dizaine de particuliers et de sociétés s'opposent au plan de mobilité actuel dans le bois de la Cambre. Ils invoquent une violation de la Constitution par le collège de la Ville et dénoncent l'absence de concertation préalable.

Ne parlons pas du temps perdu dans les embouteillages ou encore de la pollution générée par les véhicules à l'arrêt et dans les voiries autour du bois. Nous demandons des comptages objectifs, l'accès à la simulation des différents scénarios par Bruxelles Mobilité, et souhaitons que la pollution générée par les embouteillages soit mesurée de manière objective car actuellement, aucune station de mesure à proximité du bois ne le permet.

Où en sont les réunions et consultations entre la Ville, la Région et les communes d'Uccle, d'Ixelles et de Rhode-Saint-Genèse ? Quelles sont les prochaines étapes entre les différents acteurs autour de la table ? Quels aménagements physiques ont-ils été effectués pour la mise en place de cette phase test ?

Possédez-vous des comptages du trafic automobile avant et pendant la fermeture, ainsi que depuis la réouverture, au niveau des voiries proches du bois ? Si oui, pouvez-vous nous les communiquer ?

Quels sont les premiers enseignements quant à l'impact de la fermeture ? Dans quelles conditions et par qui sont effectués ces comptages ?

*voorstel om het bos te openen tijdens de spitsuren, maar Brussel-Stad wees alle Ukkelse voorstellen af.*

*Over de beslissing om 80% van het Ter Kamerenbos autovrij te maken, is geen overleg gepleegd met de omwonenden of met de handelaars uit de buurt. Door een al te ideologische visie is er geen rekening gehouden met het algemeen belang. De bewoners van de zuidelijke gemeenten zullen niet meer naar het centrum van Brussel komen en dat zal een impact hebben op de Brusselse handelaars, die nu al een moeilijke tijd doormaken.*

*Een tiental particulieren en bedrijven verzet zich dan ook tegen de plannen, via een vrijwillige tussenkomst in het kader van het geschil tussen Ukkel en Brussel-Stad. Zij klagen over het gebrek aan overleg en roepen een schending van de Grondwet in.*

*Brussel Mobiliteit zou inzage moeten geven in de simulaties van de verschillende scenario's en zou moeten zorgen voor een objectieve meting van de luchtvervuiling die het gevolg is van de files in de aangrenzende straten.*

*Hoever staat het overleg tussen Brussel-Stad, het gewest en de gemeenten Ukkel, Elsene en Sint-Genesius-Rode? Wat zijn de volgende stappen? Welke aanpassingen werden er verricht in het kader van de huidige testfase?*

*Beschikt u over tellingen van het autoverkeer in de aanpalende straten (voor, tijdens en na de sluiting)? Wie heeft de tellingen uitgevoerd en in welke omstandigheden?*

*Is er een studie gevoerd naar de impact van de sluiting op het milieu, het openbaar vervoer en de verplaatsingen van de hulpdiensten?*

*Wie coördineert alle tellingen? Kunt u ons de resultaten van de tellingen bezorgen? Welke conclusies trekt u eruit?*

*Heeft Brussel Mobiliteit de verkeerslichten in de omgeving van het bos opnieuw afgesteld? Met welk resultaat?*



Une évaluation de l'impact que représente la fermeture du bois sur l'environnement, les performances des transports en communs, mais surtout les services de secours et d'urgence a-t-elle été effectuée par la Ville ou Bruxelles Mobilité ? En avez-vous les résultats ? Si oui, pouvez-vous nous les transmettre ? Quelles en sont les conclusions ?

Qui est en charge du pilotage du suivi du test (temps de parcours, comptages, itinéraires bis empruntés, impact sur les commerces, impact sur l'environnement, impact sur les services de secours, etc.) ?

L'optimisation des grilles de feux à proximité du bois de la Cambre par Bruxelles Mobilité a-t-elle été effectuée ? Quels en sont les premiers résultats ?

Lors de la phase test, seule une option sera testée : la mise en double sens de l'avenue Diane, de Louise à De Fre#. Pourquoi ne tester qu'une seule option ? Si la phase test ne s'avère pas concluante, est-ce que d'autres options seront testées par la suite ?

Une campagne d'information à destination des riverains et du grand public est-elle prévue conjointement par la Ville et la Région, ou par la Région de Bruxelles-Capitale ? Via quels canaux et en quoi consiste-t-elle ?

La Ville de Bruxelles a présenté les résultats et les critères étudiés de chaque option sur la table aux conseillers communaux de la Ville de Bruxelles. Bruxelles Mobilité fera-t-elle de même devant les députés ? En quoi cette décision de fermeture à 80 % du bois de la Cambre à la circulation automobile correspond-elle au plan Good Move et au plan régional de mobilité (PRM) ?

<sup>125</sup> **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Le 19 mars dernier, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, entité gestionnaire du bois de la Cambre, a décidé de fermer le bois à la circulation automobile, avec la volonté d'y organiser mieux les distances sociales eu égard à la crise du Covid-19. Il a ensuite rouvert les accès Louise, Churchill et De Fré, mais en bloquant toujours l'accès à la drève de Lorraine.

Depuis le 14 septembre, la Ville de Bruxelles, avec l'appui de la Région, teste un plan de circulation de long terme visant à fermer le bois à 80 %, avec une circulation à double sens sur l'avenue de Diane, entre l'avenue Louise et l'avenue De Fré. Aucun accès pour les voitures n'est ainsi ouvert du côté sud du bois, et la drève de Lorraine reste fermée à toute circulation automobile. Les propositions équilibrées des communes avoisinantes fortement touchées, Uccle et Rhode-Saint-Genèse, ont été rejetées.

Je souhaite vous interroger à propos de l'impact de ces mesures sur l'activité des entreprises et des commerces.

Alors que des comptages de trafic sont organisés pour évaluer la situation, avez-vous connaissance, et éventuellement soutenu, des comptages effectués par la Ville afin d'évaluer l'accès et la fréquentation des noyaux commerciaux d'Uccle, du haut de

*De testfase heeft enkel betrekking op de optie met tweerichtingsverkeer op de Dianalaan en de De Frélaan. Zullen er andere opties worden getest, indien de resultaten tegenvallen?*

*Zal het gewest, al dan niet in samenwerking met de stad Brussel, een campagne voeren om de omwonenden en het grote publiek te informeren?*

*Brussel-Stad heeft de resultaten en criteria voor elke optie voorgesteld aan de gemeenteraadsleden. Zal Brussel Mobiliteit ze ook voorleggen aan de parlementsleden? Strookt de beslissing om het Ter Kamerenbos voor 80% autovrij te maken, met het plan Good Move en het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP)?*

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).*- *Op 19 maart besliste de burgemeester van Brussel om het Ter Kamerenbos af te sluiten voor alle autoverkeer. Zo konden de afstandsregels in het kader van de coronacrisis beter worden nageleefd. De toegangen bij Louiza, Churchill en De Fré gingen weer open, maar de toegang langs de Lorrainedreef blijft afgesloten.*

*Op 14 september ging Brussel-Stad, met steun van het gewest, van start met de testfase van een circulatieplan dat het bos voor 80% autovrij wil maken. Op de Dianalaan komt er tweerichtingsverkeer tussen de Louiza- en de De Frélaan. Aan de zuidkant is er dus geen enkele toegangsweg meer voor auto's. De nochtans evenwichtige voorstellen van buurgemeenten Ukkel en Sint-Genesius-Rode, die de gevolgen van het plan zwaar voelen, werden van tafel geveegd.*

*Wat is de impact van de genomen beslissingen op de bedrijven in de buurt?*

*Hebt u kennisgenomen van de tellingen van Brussel-Stad om in kaart te brengen op welke manier en met welke frequentie de handelskernen van Ukkel, van de hoogstad en van het Brusselse stadscentrum werden bezocht? Afgelopen zomer drukten de*

la ville et du centre-ville ? Les commerces et établissements horeca ont manifesté leurs vives craintes pendant l'été quant à la fermeture du bois de la Cambre, allant jusqu'à confirmer des départs de notre Région. Le cas échéant, que donnent ces premiers comptages ?

Dans une logique de concertation, des contacts avec les associations de commerçants de la chaussée de Waterloo, du Vert Chasseur, de la Bascule, de l'avenue Louise, du boulevard de Waterloo, du Sablon et du centre-ville, pour ne citer que ceux-là, ont-ils été pris pour élaborer l'option de fermeture du bois à 80 % avec une limitation à trois accès ? Dans l'affirmative, quelles associations ont donné un avis et dans quel sens ?

Des contacts sont-ils pris avec les associations de commerçants précitées pour évaluer en temps réel l'impact sur le commerce de l'option en test du 15 septembre au 15 novembre ? Dans l'affirmative, quels en sont les retours ? En cas d'impact négatif, la Région va-t-elle plaider pour mettre fin immédiatement au plan de circulation ainsi limité ?

<sup>127</sup> Pendant la phase de test, des contacts ont-ils été pris avec les entrepreneurs bruxellois et leurs fédérations ? Avez-vous plaidé en faveur d'une telle concertation, un principe cher à ce gouvernement ? Dans l'affirmative, quels sont les résultats de ces contacts ? Quelle est l'incidence sur le travail des Bruxellois ?

À la fin de la législature précédente, au printemps 2019, le gouvernement a adopté en première lecture le test petites et moyennes entreprises (PME), quatrième axe du Small Business Act (SBA), qui vise à systématiquement analyser les incidences des politiques régionales sur les micro-, petites et moyennes entreprises bruxelloises, afin d'éviter d'éventuels effets négatifs sur le tissu économique bruxellois.

La Région - qui soutient la fermeture du bois de la Cambre à 80 % et est responsable des voiries régionales qui l'entourent, dont les noyaux commerciaux - a-t-elle analysé ce plan de circulation à la lumière du test PME ? Que ressort-il de cette analyse ? Quelles conclusions en tire le gouvernement ?

Ce vendredi 25 septembre, des commerçants ont introduit une requête en intervention volontaire auprès du tribunal de première instance de Bruxelles, s'associant ainsi à l'action en référé de la commune d'Uccle. Quatorze plaignants, dont une majorité de commerçants, invoquent ni plus ni moins une violation de la Constitution et dénoncent l'absence de concertation préalable. La plupart des requérants exploitent un commerce sur la chaussée de Waterloo, voirie régionale majeure.

Ce gouvernement PS-Ecolo-DéFI, à l'instar de son exécutif miroir à la Ville de Bruxelles, a placé la concertation au centre de sa déclaration de politique régionale. Quelle est aujourd'hui sa volonté d'écouter tous les acteurs affectés par la décision de fermer le bois de la Cambre à 80 % ? Les acteurs économiques, en particulier, ont besoin d'une ville irriguée, fluide, ouverte et vivante. J'espère que, pour nous répondre, vous ne vous

*handels- en horecazaken hun diepste bezorgdheid uit over de sluiting van het Ter Kamerenbos. Sommige van hen overwogen zelfs uit Brussel weg te trekken. Wat leveren de eerste tellingen op?*

*Is de afsluiting voor 80% en de beperking tot drie toegangswegen doorgesproken met de handelaarsverenigingen van onder andere de Waterloosesteenweg, Groene Jager, Bascule, Louizalaan, Waterloolaan, Zavel en de benedenstad? Zo ja, wat vinden de verenigingen van het plan?*

*Is er overlegd met die handelaarsverenigingen over een realtime evaluatie tussen 15 september en 15 november? Zo ja, wat is de feedback? Zal het gewest pleiten voor de stopzetting van een al te strikt circulatieplan, als de gevolgen voor de handel negatief blijken te zijn?*

*De regering zegt overleg heel belangrijk te vinden. Hebt u tijdens de testfase contact opgenomen met Brusselse ondernemers en hun federaties? Zo ja, wat leverden die contacten op? Wat betekent dat voor de banen van de Brusselaars?*

*In het voorjaar van 2019 heeft de vorige regering de kmo-test in eerste lezing goedgekeurd, als vierde pijler van haar Small Business Act (SBA). Die monitort systematisch wat de impact is van politieke beslissingen op de Brusselse micro-ondernemingen en kmo's om het Brusselse economische weefsel te beschermen.*

*Het gewest staat achter de afsluiting van het Ter Kamerenbos en is bevoegd voor de gewestwegen rond het bos. Heeft het gewest het circulatieplan bekeken in het licht van de kmo-test?*

*Op vrijdag 25 september stapten handelaars naar de rechtbank van eerste aanleg. Daarmee sloten ze zich aan bij het kort geding van de gemeente Ukkel. Veertien eisers, in hoofdzaak handelaars op de Waterloosesteenweg, een belangrijke gewestweg, hekelden het gebrek aan voorafgaand overleg. Een regelrechte schending van de Grondwet, vinden zij dat.*

*De huidige regering met PS, Ecolo en DéFI heeft van overleg een centrale pijler in haar gewestelijke beleidsverklaring gemaakt. Hoe staat het tegenwoordig met haar bereidheid om te luisteren naar iedereen die getroffen wordt door de sluiting voor 80% van het Ter Kamerenbos? Hopelijk verschuilt u zich niet achter excuses als bevoegdheidsverdeling tussen Brussel-Stad en Brussels Gewest.*

retrancherez pas derrière des cloisonnements de compétences entre Ville et Région ou entre départements régionaux.

129

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- La question du bois de la Cambre a provoqué un réel embouteillage au sein du groupe MR, puisque trois de nos partenaires se sont exprimés aujourd'hui à ce propos. Je vous rassure, il n'y aura qu'un seul membre du groupe DéFI qui abordera ce sujet.

Je souhaiterais revenir sur plusieurs questions qui ont déjà été posées précédemment. Si vous vous en souvenez, entre juin et juillet, nous avons pour ainsi dire croisé le fer ensemble, Mme la ministre, puisque nous vous avons interpellée sur la question.

À l'époque, je n'étais pas très satisfait, car la question du comptage était au centre du débat. Nous n'en étions pas encore à la mise en œuvre de l'actuel plan. Après avoir entendu votre réponse, j'ai réalisé que les comptages avaient été effectués un vendredi après-midi, juste après le dépôt de ma question. Il n'y avait donc pas eu de comptages préalables pour mesurer l'incidence réelle de ces mesures dites temporaires sur la mobilité. Cela m'avait étonné et j'estime que ces mesures devraient être entourées d'un suivi plus sérieux.

Vendredi dernier, vous avez indiqué qu'il était encore un peu tôt pour mesurer l'effet réel ou pour tirer des conclusions des comptages. J'avais alors souligné que Bruxelles Mobilité devrait dès lors s'abstenir de faire des déclarations selon lesquelles il n'y aurait aucun effet.

Les propos du service public régional avaient d'ailleurs énérvé plusieurs personnes qui sont concernées par la fermeture du bois de la Cambre et qui en ressentent réellement l'effet. Bruxelles Mobilité devrait donc attendre de disposer de comptages plus intéressants sur une période plus longue afin de tirer les enseignements appropriés, au lieu de rajouter une nouvelle couche chaque semaine en fonction des aléas.

131

Vous nous avez dit que la STIB n'avait pas, à ce stade, renforcé les lignes. Cela pose question, car elle se doit d'augmenter les cadences pour permettre le transfert modal que d'aucuns souhaitent.

La commune d'Uccle poursuit en justice la Ville de Bruxelles, mais aussi la Région bruxelloise. Nous avons l'impression que le MR est sorti du bois, si je puis dire, mais en réalité, son action en justice ne demande que deux choses, à savoir la transparence sur les comptages et la définition de critères d'évaluation. Je m'étonne que ces éléments n'aient pas été formalisés par écrit. Certes, il y a eu une concertation - qui a échoué - et le collègue MR-Ecolo-cdH de la commune d'Uccle s'est totalement divisé sur la question, ce qui est dramatique pour une question aussi fondamentale.

Existe-t-il un engagement écrit des uns et des autres ? Il me revient que la Ville de Bruxelles s'est engagée avec la Région à effectuer des comptages et qu'un bureau d'experts indépendant a

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *In juni en juli heb ik u al verschillende keren ondervraagd over het Ter Kamerenbos, maar toen ging het vooral over de tellingen en nog niet over de uitvoering van het huidige plan. Ik merkte toen op dat de tellingen plaatsvonden vlak na de indiening van mijn vraag. U had dus al beslist om de zogenaamd tijdelijke maatregelen in te voeren zonder voorafgaande tellingen te laten uitvoeren.*

*Afgelopen vrijdag zei u dat het nog wat vroeg was om de reële effecten van de sluiting te meten of conclusies te trekken uit de tellingen. Ik heb daarop geantwoord dat Brussel Mobiliteit dan ook niet publiekelijk moest verklaren dat er geen impact is. Veel mensen konden die uitspraken niet appreciëren, omdat ze de gevolgen wel degelijk voelen.*

*U zei dat de MIVB de lijnen in de omgeving niet versterkt heeft. Dat lijkt nochtans nodig om mensen aan te sporen over te stappen op het openbaar vervoer.*

*De gemeente Ukkel heeft een geding aangespannen tegen Brussel-Stad en tegen het gewest. Ze vraagt maar twee zaken: transparantie over de tellingen en evaluatiecriteria. Het verbaast mij dat dat niet schriftelijk geregeld is.*

*Ik meen mij te herinneren dat Brussel-Stad en het gewest tellingen zouden uitvoeren en dat ze daarvoor een onafhankelijk expertenbureau hebben gevraagd, maar de gemeente Ukkel zegt nu dat dat niet het geval is. Hoe zit het nu echt?*

*Het verbaast mij dat de gemeente Ukkel de zaak voor de rechtbank van eerste aanleg aanhangig heeft gemaakt en niet voor de Raad van State. Uit de eerste analyses blijkt dat de gemeente te traag gereageerd heeft om een kans te maken bij de*

été sollicité. La commune affirme que ce n'est pas le cas. Qu'en est-il ?

Je m'étonne du fait que l'action intentée par la commune ne le soit pas en référé devant le Conseil d'État, mais devant le tribunal de première instance. Il ressort des premières analyses que la commune aurait tardé à réagir, de sorte qu'une action en référé devant le Conseil d'État n'aurait eu aucune chance d'aboutir. Nous débattons jeudi au conseil communal d'Uccle de ce manque d'anticipation des uns et des autres.

<sup>133</sup> Ma première question de fond porte sur la légalité de la mesure. Lors de la dernière réunion de commission, je vous ai interpellée à ce sujet et vous avez déclaré que tout était conforme au plan Good Move. J'ai donc relu ce plan et force est de constater qu'il n'est pas dit tel quel que le bois de la Cambre serait fermé.

J'ai regardé la carte 103, qui hiérarchise les voiries par priorité, à savoir les voiries de quartier, les voiries auto plus, les voiries auto confort et les autoroutes. Deux voiries en zone auto confort passent dans le bois de la Cambre. L'une des demandes de la commune d'Uccle vise à redonner l'accès aux voitures au trajet du bus qui passe par le bois de la Cambre sur la boucle sud, comme le prévoit le plan Good Move à la page 103.

Pourquoi la Ville de Bruxelles n'a-t-elle pas pris comme exemple alternatif cette carte-là ? Elle a opté pour une mesure plus minimaliste, en refusant l'accès aux voitures vers l'avenue Franklin Roosevelt depuis la drève de Lorraine. Cette option aurait pourtant permis à une partie du flux de la circulation, engorgée dans la chaussée de La Hulpe, d'évacuer vers l'avenue Roosevelt, conformément au plan Good Move.

Soyons attentifs car on mentionne souvent la conformité au plan Good Move. Tout d'abord, n'oublions pas que le parlement n'a jamais adopté formellement le plan Good Move. Sauf erreur de ma part, c'est le gouvernement qui l'a approuvé. Bien entendu, on souscrit à ce plan, mais on lui fait dire tout et n'importe quoi !

*(Rumeurs)*

Certains disent que telle mesure est conforme au plan Good Move, d'autres disent le contraire. Soyons corrects. Des cartes ont été réalisées et aujourd'hui, la mesure testée n'est pas conforme à la carte 103. Sans doute y-a-t-il une explication.

Le collège uclois a proposé des alternatives pour les heures de pointe. Personnellement, j'ai toujours plaidé en faveur du scénario du fer à cheval. Celui-ci prône la circulation en double sens allant jusqu'à la chaussée de La Hulpe, parallèlement à la chaussée de Waterloo, avec trois sorties, à savoir l'avenue Churchill, l'avenue De Fré et l'avenue de Groenendael, vers la drève de Lorraine et la chaussée de La Hulpe. Ce scénario n'a pas été testé.

Pourquoi cette concertation n'a-t-elle pas acté deux ou trois scénarios qui auraient été testés dans les mêmes conditions

*Raad van State. Dat wordt komende donderdag in de Ukkelse gemeenteraad besproken.*

*U zei eerder dat de maatregel strookt met het plan Good Move, maar daarin staat nergens expliciet dat het Ter Kamerenbos zal worden gesloten. Twee wegen van het hiërarchische niveau auto comfort doorkruisen het bos. Een van de vragen van de gemeente Ukkel is om de auto's weer toe te laten op het bustraject dat over de zuidelijke lus in het Ter Kamerenbos loopt, zoals gepland op pagina 103 van Good Move.*

*Waarom heeft Brussel-Stad zich niet daarop gebaseerd, maar gekozen voor een minimalistische maatregel, waarbij auto's niet meer van de Lorrainedreef naar de Franklin Rooseveltlaan kunnen. Dat zou het nochtans mogelijk maken om een deel van het verkeer dat nu in de file staat op de Terhulpansesteenweg, af te voeren en die optie zou ook stroken met Good Move.*

*Overigens kunt u zich wel steeds beroepen op Good Move, maar het parlement heeft dat plan nooit formeel goedgekeurd. U kunt het plan ook niet zomaar op elke mogelijke manier interpreteren!*

*(Rumoer)*

*Er staan kaarten in het plan, waaronder kaart 103, en de huidige regeling strookt daar niet mee. Maar er zal ongetwijfeld een verklaring zijn.*

*De gemeente Ukkel heeft alternatieven voor de spitsuren voorgesteld. Ikzelf ben altijd voorstander geweest van het scenario met tweerichtingsverkeer tot aan de Terhulpansesteenweg, met uitwegen naar de Churchillaan, de De Frélaan en de Groenendaalselaan. Dat scenario is niet uitgetest.*

*Waarom hebben de betrokken partijen geen twee of drie scenario's uitgekozen die in dezelfde omstandigheden getest konden worden als het huidige scenario?*

d'évaluation que le scénario retenu par la Ville de Bruxelles actuellement ?

137

Je voudrais également savoir si la question de la pollution générée a été abordée au niveau des acteurs publics et des expertises indépendantes des comptages. Il me revient que Bruxelles Environnement n'a pas été retenue dans le cadre des négociations et qu'il n'y a pas de mesurage de la pollution à l'intérieur et autour du bois. Lorsqu'on prend une telle mesure volontaire, il faut s'assurer, à tout le moins, de ne pas créer davantage de pollution.

Que l'on ferme le bois ou non, le nombre de véhicules qui entrent à Bruxelles le matin restera le même. En revanche, le fait que ces véhicules soient bloqués deux heures de plus dans les embouteillages générera vraisemblablement davantage de pollution. Il est important d'objectiver les impacts positifs et négatifs. L'aspect de la pollution et de la santé est important à la fois pour les personnes dans le trafic et pour celles et ceux qui vivent dans les voiries avoisinantes.

La question du report de circulation est clairement posée. Aujourd'hui, la plupart des conducteurs essaient d'éviter les rues adjacentes du bois de la Cambre. Ils passent ainsi par les voiries de quartier, qui ne sont pas supposées accueillir autant de circulation, ce qui engendre un engouffrement. Vous avez probablement déjà vu des photos publiées par des riverains sur les différentes avenues avoisinantes. Parfois, il faut attendre jusqu'à un quart d'heure aux feux des voiries de quartier parce que les conducteurs sont bloqués dans les rues perpendiculaires à la chaussée de Waterloo.

Enfin, qu'en est-il du recensement des promeneurs dans le bois ? J'ai l'impression qu'il y a moins de promeneurs aujourd'hui. C'est peut-être temporaire, mais les événements de ces dernières semaines font que de nombreux usagers ne veulent pas perdre 30 minutes en voiture pour faire leur jogging au bois. Or, bon nombre de personnes avaient l'habitude de passer une heure au bois avant de rentrer chez elles. Tout le monde n'a pas la chance de travailler autour du bois et, ainsi, de ne pas être obligé d'utiliser son véhicule.

Il est important d'examiner si la fermeture du bois profiterait à davantage de personnes que s'il restait ouvert.

139

**Mme Véronique Jamouille (PS).**- L'évaluation du nouveau dispositif mis en place en septembre aura lieu le 14 novembre. Des résultats partiels sont-ils déjà disponibles ? Qui sont les acteurs chargés de cette évaluation ?

Tout changement apporté à un plan de circulation fait débat, ce qui justifie l'organisation de concertations et d'une évaluation. Toutefois, même si ce débat était prévisible, il eût mérité davantage de sérénité. Il faut se rappeler le double défi que constitue le bois de la Cambre : il s'agit d'une zone Natura 2000 qui doit être préservée dans l'esprit de son concepteur, en tant qu'espace récréatif et poumon vert pour ceux qui ont besoin d'air et de détente. C'est là sa fonction première. Il s'agit par ailleurs

*Hebben de betrokken overheden en de onafhankelijke experts ook het probleem van de luchtvervuiling besproken? Leefmilieu Brussel was niet bij de gesprekken betrokken en de vervuiling in en buiten het bos is niet gemeten. Bij een vrijwillige maatregel mag je toch verwachten dat er op zijn minst niet meer vervuild wordt dan voordien. Het aantal voertuigen dat 's ochtends Brussel binnenrijdt, blijft hetzelfde. Als ze door de maatregel langer in de file staan, zullen ze ook meer vervuilen. Dat moet objectief onderzocht worden.*

*Veel chauffeurs proberen nu de omgeving van het Ter Kamerenbos te vermijden. Daardoor komen ze door wijken die niet voorzien zijn op zoveel verkeer. Doordat het verkeer vastzit in de zijstraten van de Waterloo-sesteenweg, kun je soms wel een kwartier staan wachten aan de verkeerslichten.*

*Worden ook de wandelaars in het bos geteld? Ik heb de indruk dat er nu minder zijn. Misschien is dat tijdelijk, maar veel mensen willen geen halfuur verliezen in het verkeer om te kunnen joggen in het bos. Niet iedereen heeft de luxe om te voet naar het bos te gaan.*

**Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** *(in het Frans).*- *De evaluatie staat gepland voor 14 november. Zijn er al gedeeltelijke resultaten beschikbaar? Wie is belast met de evaluatie?*

*Wijzigingen aan een circulatieplan leveren altijd discussie op. Daarom zijn overleg en evaluatie ook zo belangrijk. Toch waren we gebaat geweest bij wat meer sereniteit. Het Ter Kamerenbos is Natura 2000-gebied en is nu eenmaal opgevat als recreatiezone, een groene long voor wie op zoek is naar frisse lucht en ontspanning. Dat is van meet af de hoofdfunctie geweest.*

d'une connexion importante entre le sud et le centre, mais aussi entre l'est et l'ouest de la Région.

Quelle est votre vision de la mobilité dans le bois de la Cambre et aux alentours ? Les premières évaluations sont-elles disponibles ? Outre la concertation avec les communes, ne serait-il pas indiqué d'associer la Région flamande et le niveau fédéral, puisque l'intérêt du bois de la Cambre dépasse largement le territoire de la Région bruxelloise ?

J'espère que nous parviendrons à une solution globale et concertée pour la circulation dans le bois de la Cambre et aux alentours, qui soit durable, fluide et apaisée. Il est temps de mettre un terme aux petits jeux malsains, y compris entre des personnes d'un même parti selon leur commune de résidence. Ce dossier présente un intérêt global pour toute la Région, et il exige des solutions.

<sup>141</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais). - *Même ceux qui ne fréquentent pas quotidiennement le bois de la Cambre et ne sont pas plongés dans le dossier s'interrogent sur la situation, qui illustre les lacunes de la politique de mobilité en Région bruxelloise.*

*Une voie d'accès importante est fermée du jour au lendemain. Des études et calculs préalables ont-ils été menés ? Quelles solutions de transport en commun ont-elles été envisagées ? Comment et par qui le dossier a-t-il été analysé ?*

*Toutes les parties étaient-elles impliquées depuis le début des discussions et ont-elles participé à toutes les réunions, comme l'affirme le bourgmestre Close ? Ont-elles pu examiner le dossier objectivement ?*

<sup>143</sup> *Personne au sein de cette commission ne doute de la nécessité d'un transfert modal de la voiture vers d'autres modes de transport, mais ce changement doit être réalisé de manière réfléchie.*

*Les décisions en la matière doivent être prises au niveau régional, pour éviter que certaines communes - comme la Ville de Bruxelles - ne prennent des décisions qui vont à l'encontre des intérêts des autres communes et du plan régional de mobilité Good Move, comme M. De Bock l'a lui-même admis.*

*Natuurlijk is het daarnaast ook een belangrijke verbinding tussen de zuidkant en het centrum en tussen oost en west.*

*Wat is uw visie op de mobiliteit in en om het Ter Kamerenbos? Is er al een eerste evaluatie voorhanden? Moeten behalve de gemeenten ook niet het Vlaams Gewest en de federale overheid erbij betrokken worden? Het belang van het Ter Kamerenbos overstijgt immers ruimschoots de Brusselse context.*

*Hopelijk komt er een globale, stevig overlegde en duurzame oplossing uit de bus, die de gemoederen bedaart. De spelletjes moeten stoppen. Dat is in het belang van het hele gewest.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**. - Ook wie niet elke dag in het Ter Kamerenbos komt en het dossier vanop afstand bekijkt, vraagt zich af wat er gaande is. Het is een voorbeeld van hoe het mobiliteitsbeleid in het Brussels Gewest mank loopt.

Volgens mij is dat te wijten aan amateurisme of aan een enorme dadendrang. Een belangrijke invalsweg wordt van de ene dag op de andere afgesloten. Zijn daar studies en berekeningen aan voorafgegaan? Welke alternatieven met het openbaar vervoer zijn er overwogen? Hoe en door wie is het dossier geanalyseerd? Wie had er een vinger in de pap?

Volgens burgemeester Close zijn alle partijen er sinds de start van de gesprekken bij betrokken: de gemeenten Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Elsene, Sint-Genesius-Rode, Linkebeek, de stad Brussel en het Brussels Gewest in de persoon van mobiliteitsminister Van den Brandt. De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben alle beslissingen goedgekeurd. Kortom, alle instanties waren op alle vergaderingen aanwezig.

Klopt dat? Hebben alle partijen het dossier objectief kunnen bekijken? Na het doorknippen van een belangrijke invalsweg, is het logisch dat het verkeer zich naar andere straten verplaatst, dat het openbaar vervoer in de file staat en dat er alternatieven moeten worden uitgewerkt. Het kan toch niet de bedoeling zijn om de stad af te sluiten en chaos te creëren.

Iedereen is ervan overtuigd dat we mensen ertoe moeten verleiden om hun auto te laten staan en in plaats daarvan de fiets of het openbaar vervoer te nemen of te voet te gaan. Niemand in deze commissie twijfelt eraan dat die modal shift noodzakelijk is, maar die moet natuurlijk wel op een doordachte manier gebeuren.

Een tweede reden waarom het fout loopt, is dat de gemeenten met getrokken messen tegenover elkaar komen te staan, terwijl het gewest toekijkt. Over deze kwestie moet op gewestelijk niveau beslist worden. Het kan niet meer dat gemeenten beslissingen nemen die ingaan tegen de belangen van andere gemeenten. De stad Brussel doet dat voortdurend. Ze betreft de omliggende

143 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *C'est en tout cas son interprétation.*

143 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Quelle est la position de la ministre ? En tout état de cause, un litige oppose deux communes et certains citoyens sont favorisés au détriment d'autres. J'espère que la Région pourra imprimer davantage sa marque en matière de mobilité et encourager les communes à suivre Good Move.*

*Comment avez-vous procédé pour avoir une image objective de la situation ? Des études ont-elles été réalisées ? Par qui ? Comment le gouvernement a-t-il abordé cette question ?*

*Avez-vous participé à toutes les réunions, comme le prétend M. Close ? La Région a-t-elle servi de médiateur ou soutient-elle pleinement les décisions de la Ville de Bruxelles ?*

147 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- *Ce n'est pas parce que l'on a une surconcentration d'Ucclois dans cette salle qu'il faut faire du sous-localisme ! C'est très désagréable d'entendre cela, ainsi que d'entendre répéter que les personnes du sud de Bruxelles ne savent pas faire leurs courses ou se déplacer sans voiture. Certains n'ont pas de voiture, certains, et ils sont de plus en plus nombreux, en possèdent une mais se rendent au centre-ville en tram. Tout le monde n'habite pas à proximité de celles-ci, mais il existe deux excellentes lignes de tram bien desservies : la ligne 4 et la ligne 3. Il faut arrêter de caractériser les Ucclois et les gens du sud de Bruxelles, qui seraient incapables de marcher, d'utiliser leur vélo ou de prendre les transports en commun.*

Je rejoins les réflexions déjà faites sur l'aspect régional du bois de la Cambre. C'est clairement un espace qui a un intérêt pour tous les Bruxellois. Ce n'est ni la propriété des Ucclois ni celle de la Ville de Bruxelles et il est donc important d'avoir une réflexion régionale sur ce bois et sur tous les axes qui y mènent. Il faut essayer de dépassionner ce débat. Tous les commerces ne vont pas périr si on ne peut plus s'y rendre en voiture. De plus en plus d'études montrent que les commerçants surestiment la part de leur clientèle qui vient en voiture et que beaucoup font en réalité leurs courses avec d'autres modes de transport.

Laissons se réaliser le test en cours et voyons les résultats. Il est impossible de tester différentes configurations en même temps. Ni la ministre ni la Ville de Bruxelles n'ont l'intention de bloquer toute la circulation uccloise et de remplir les quartiers de

gemeenten nooit bij haar beslissingen. Dat is ook zo met de Anspachlaan bijvoorbeeld. Dat kan niet langer door de beugel! De beslissingen van de stad gaan zelfs in tegen het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move, geeft de heer De Bock toe! Waar is het gewest dan nog mee bezig?

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Dat is zijn interpretatie.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Wat is het standpunt van de minister? In elk geval is er nu een juridisch dispuut tussen twee gemeenten en worden bepaalde burgers bevoordeeld ten koste van anderen. Dat is geen manier om beleid te voeren. Ik hoop dat het gewest meer grip kan krijgen op het mobiliteitsbeleid en dat het de gemeenten kan aansporen om Good Move te volgen, maar veel vertrouwen heb ik daar niet in.

Wat is er gedaan om een objectief beeld te krijgen van de situatie? Zijn er studies verricht? Door wie? Hoe heeft de regering deze kwestie aangepakt?

Hebt u inderdaad, zoals burgemeester Close zegt, aan alle vergaderingen deelgenomen? Welke rol heeft het gewest gespeeld? Hebt u bemiddeld of staat u volledig achter de beslissingen van de stad Brussel?

Hoe gaat het nu verder? Zullen de gemeenten de zaak echt juridisch uitvechten? Hoe zult u uw rol als bemiddelaar opnemen of ziet u die rol niet voor u weggelegd?

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het stoort mij om steeds weer te moeten horen dat de bewoners van het zuiden van Brussel niet zonder auto naar het centrum zouden kunnen komen. Wonen daar dan geen mensen zonder wagen? Steeds meer mensen nemen trouwens de tram naar het centrum. De lijnen 3 en 4 zijn uitstekend bediend.*

*Het Ter Kamerenbos is van belang voor alle Brusselaars, niet alleen voor de bewoners van Ukkel en Brussel-Stad. De winkels zullen echt niet ten onder gaan als het bos autovrij wordt. Meer en meer studies geven aan dat de handelaars het deel van hun cliënteel dat met de wagen komt, overschatten. Veel mensen gebruiken andere vervoersmiddelen om te gaan winkelen.*

*Laat ons de resultaten van de test afwachten. Je kunt niet meerdere scenario's tegelijk uitproberen. Niemand heeft de bedoeling om het Ukkelse verkeer volledig in de war te sturen. Als de resultaten negatief blijken, zullen er zeker andere opties uitgeprobeerd worden.*

voitures. Si le test s'avère négatif, je suis sûre qu'il sera adapté et que d'autres options seront testées.

<sup>149</sup> Je pense qu'il faut se calmer sur ce dossier et, surtout, ne pas perdre de vue l'objectif principal, qui est de rendre à ce bois son caractère premier. En effet, ce bois doit être un bois et non un circuit automobile.

Les Ucclois qui ne se déplacent pas en voiture apprécient de pouvoir traverser ce bois à pied ou à vélo. En revanche, lorsque la circulation est intense ou que les conditions climatiques sont mauvaises (en hiver, par exemple), traverser le bois à pied est une expérience à la fois désagréable et dangereuse.

La fermeture du bois à la circulation permettrait aux piétons et aux cyclistes de traverser le bois dans le sens est-ouest et de se rendre vers l'avenue Louise ou l'Université libre de Bruxelles (ULB) dans des conditions agréables, tout en favorisant la biodiversité. Les Bruxellois et habitants de la périphérie qui souhaitent profiter du bois bénéficieraient ainsi d'un espace apaisé, sans stress et sans pollution.

<sup>151</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Ces dernières années, un consensus se fait jour à Bruxelles sur le besoin croissant d'air pur, d'espaces verts et de lieux où pratiquer un exercice physique. Cette nécessité est apparue plus impérieuse encore durant le confinement, en particulier pour les Bruxellois les plus vulnérables, ceux qui ne possèdent ni terrasse ni balcon.*

*Le bois de la Cambre est l'un des rares vastes espaces verts de la Région bruxelloise, mais il est traversé par des rues aux allures d'autoroutes. Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut mettre fin à cet anachronisme mais, curieusement, les voix se font plus discrètes lorsqu'il s'agit d'adopter des mesures.*

*Je partage la demande émise par beaucoup d'évaluation des nouvelles mesures, à condition d'envisager celle-ci sur une période relativement longue, car toute modification de la mobilité nécessite une période d'adaptation de trois à six mois avant qu'un nouvel équilibre soit atteint. Pouvez-vous confirmer que vous prendrez ce facteur temps en compte ?*

*We mogen het hoofddoel niet uit het oog verliezen: het bos moet in de eerste plaats een bos zijn en geen autocircuit.*

*De Ukkelaars die zich niet met de wagen verplaatsen, vinden het aangenaam om het bos met de fiets of te voet te doorkruisen. Bij zwaar verkeer en slechte weersomstandigheden, was dat tot voor kort gevaarlijk. Door de sluiting van het bos voor het autoverkeer, kunnen voetgangers en fietsers het bos in aangename omstandigheden doorkruisen van oost naar west en omgekeerd. Bovendien zal het de biodiversiteit en de luchtkwaliteit ten goede komen.*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- De voorbije jaren is er in Brussel een consensus gegroeid over het feit dat mensen meer behoefte hebben aan gezonde lucht, aan groene ruimte, aan plaats om te bewegen. Gisteren werd daar nogmaals op gehamerd in de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling, zowel door de oppositie als door de meerderheid.

Hoe zult u zorgen voor meer gezonde lucht, meer groen in de stad, meer bewegingsvrijheid en meer bomen? Elk jaar sterven in Brussel meer dan zeshonderd burgers door luchtvervuiling. Tijdens de coronacrisis, en in het bijzonder tijdens de lockdown, is duidelijk gebleken hoe groot de behoefte aan bewegingsruimte is, vooral bij de meest kwetsbare Brusselaars die geen tuin of terras hebben. Dat was een nadrukkelijke vraag waarmee de regering duidelijk aan de slag is gegaan.

Het Ter Kamerenbos is een van de zeldzame grote groene ruimten in het Brussels Gewest, maar het wordt door straten doorkruist die bijna het profiel van een snelweg hebben. Het is logisch dat er iets aan een dergelijk anachronisme wordt gedaan. Bijna iedereen hier steunt voortdurend die ambitie, maar wat mij opvalt, is dat de geluiden al iets minder ambitieus klinken, zodra er maatregelen worden genomen.

De vraag naar metingen komt vaak terug. Ik ben daar ook voorstander van. De vraag is evenwel of u daarbij rekening houdt met een voldoende lange periode. Bij elke verandering op mobiliteitsvlak is er een aanpassingsperiode nodig voordat er een nieuw evenwicht ontstaat. Dat duurt meestal tussen drie en zes maanden. Als u enkele dagen na de invoering van de nieuwe maatregel al zegt dat het niet is gelukt en dat u iets anders wilt proberen, dan zult u nooit tot een goede oplossing komen. Ik denk bijvoorbeeld aan de Grote Markt. Die was vroeger een autoparking. Toen dat werd veranderd, heerste er ook eerst chaos. Het heeft meer dan een week geduurd voordat er een nieuw evenwicht ontstond. Het is dus belangrijk om uw visie



153 *Groen et moi-même sommes favorables à la concertation, à condition que chacun assume sa responsabilité politique à la fin du processus.*

*Certains responsables politiques réclament un air plus sain, plus de cyclistes et d'espaces verts, mais ils tombent des nues lorsque les choses se concrétisent. C'est contradictoire, hypocrite et très préjudiciable à la crédibilité de la politique bruxelloise.*

*Quelles leçons tirez-vous de cette concertation compliquée et rapidement contestée par plusieurs participants ? Une manière d'éviter ce genre de situation serait de communiquer plus souvent de manière directe avec les Bruxellois au sujet des projets que nous réalisons sur la base de plans adoptés démocratiquement, de préférence en concertation avec l'ensemble des parties.*

155 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La gestion de ce dossier est grotesque et à l'image de la catastrophe institutionnelle qu'est en train de devenir Bruxelles. Nous en sommes à un tel point que faute de pouvoir dialoguer, un bourgmestre en attaque un autre en justice. Quel gâchis !

Comme cela ressort des réactions que j'entends, il s'agit d'un échec global et collectif, dans lequel tous nos partis sont impliqués, puisque tous - ou presque - sont, d'une manière ou d'une autre, impliqués dans une majorité qui est amenée à gérer ce dossier. Plus personne n'y voit clair et cela ne fait que monter les gens les uns contre les autres.

Mme la ministre, nous sommes ici en commission de la mobilité du Parlement bruxellois et vous vous êtes mise au centre de ce jeu et de cette responsabilité par votre fameuse tweet du 27 mai, que je me dois de rappeler.

157 *(poursuivant en néerlandais)*

helder te houden en de nieuwe maatregel voldoende tijd te geven. Kunt u bevestigen dat dat zal gebeuren?

Het is algemeen bekend dat ikzelf en Groen voorstander zijn van overleg, maar aan het einde van het proces moet iedereen zijn politieke verantwoordelijkheid nemen. Het is ongehoord dat partijen die meewerken aan de totstandkoming van een compromis nauwelijks enkele dagen later al naar de rechtbank trekken. Daarmee voeden ze de antipolitiek.

We zien in Brussel wel vaker dat politici met een gespleten tong spreken. Ze willen meer fietsers, meer gezonde lucht, meer groenvoorzieningen, maar als we er dan werk van maken, vallen ze uit de lucht, ook al behoren ze tot meerderheidspartijen die de plannen in het regeerakkoord hebben opgenomen.

Er zijn partijen die aanklagen dat de regering niet verder komt dan plannen, maar als er dan wat gebeurt, zijn ze verbaasd dat de regering die plannen in de praktijk brengt. Daar zit een tegenstrijdigheid en een vorm van hypocrisie in die heel negatief is voor de geloofwaardigheid van de Brusselse politiek. Het loont de moeite om daar eens bij stil te staan.

Hoe dan ook, er moet een oplossing komen. Het is natuurlijk niet uw verantwoordelijkheid om de houding van verschillende partijen aan te sturen, maar we moeten wel op zoek naar een manier om de tegenstrijdigheden te overstijgen.

Welke lessen trekt u uit het complexe overleg, dat binnen de kortste keren door een aantal deelnemers werd tegengesproken? Ik heb de indruk dat we beter wat vaker rechtstreeks met de Brusselaar communiceren over de projecten die we uitvoeren op basis van democratisch tot stand gekomen plannen, liefst in samenspraak met alle partijen, zodat we tegenspraak kunnen vermijden.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *De groteske manier waarop met onderhavig dossier wordt omgesprongen, illustreert op wat voor een institutionele clash Brussel afstevent. In plaats van met elkaar te praten, bekampen burgemeesters elkaar voor de rechtbank.*

*Hier is sprake van een collectief falen. Zo goed als alle partijen dragen schuld. Niemand ziet er nog klaar in en iedereen wordt tegen iedereen opgezet.*

*Mevrouw de minister, met uw fameuze tweet van 27 mei plaatste u zichzelf in het midden van het politieke spel.*

*(verder in het Nederlands)*

U tweette dat het Ter Kamerenbos vanaf 1 september voor 80% definitief autovrij wordt. Enkel op de Dianalaan wordt nog

*Vous aviez tweeté qu'à dater du 1er septembre, le bois de la Cambre serait à 80 % définitivement piétonnier, à l'exception de l'avenue de Diane pour garantir l'accès à l'hôpital.*

<sup>159</sup> *(poursuivant en français)*

Vous annoncez cela en tant que ministre de la mobilité à Bruxelles. Par ce tweet, vous vous placez évidemment au centre du jeu. Qui a tenté de noyer le poisson ce jour-là ? Le bourgmestre d'Uccle, qui n'a pas osé assumer l'accord qu'il avait passé et a depuis fait volte-face ? Ou bien vous, qui avez annoncé un accord qui n'existait pas ?

Nous ne savons toujours pas qui a menti à qui, et qui a donné quel accord. Or, nous avons le droit de le savoir, nous sommes ici pour comprendre ce dossier et l'expliquer aux citoyens. J'aimerais aujourd'hui avoir une réponse claire à cette question.

Mme la ministre, plutôt que de mettre de l'huile sur le feu, votre rôle est justement de créer une dynamique bruxelloise autour de la mobilité et d'instaurer une confiance et un dialogue sain entre les acteurs. Vous avez donc une part de responsabilité dans l'échec de ce dossier.

Sur le fond, je ne vous reprocherai jamais d'être volontaire : je vous ai soutenue dans le cadre du déploiement des 40 kilomètres de pistes cyclables et je continue à le faire - à ma manière - à Woluwe-Saint-Pierre, même si nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur les détails de ce projet, afin d'obtenir de véritables avancées après la crise que nous avons connue.

Toutefois, on ne peut utiliser la même méthode pour ce véritable nœud de la mobilité du sud-est de Bruxelles qu'est le Bois de la Cambre, et pour une piste cyclable sur une seule voirie. Nous nous accordons tous sur le fait que nous devons parvenir à un bois apaisé mais, selon moi, nous devons aboutir à un bois drastiquement débarrassé de ses voitures, tant dans l'espace que dans le temps, autrement dit y compris les week-ends et en soirée.

À cet égard, nous devons être pragmatiques, y aller pas à pas, regarder les chiffres, comprendre les flux et étaler ce projet dans le temps, eu égard à son gigantisme.

<sup>161</sup> Pour les aspects liés aux comptages et aux bases chiffrées sur lesquels reposent les décisions, je me joins aux questions de mes collègues.

Je terminerai en rappelant l'objectif de mon groupe, qui soutient unanimement le fait que la gestion du bois de la Cambre, tant en matière d'environnement que de mobilité des voiries, doit être régionalisée. Mes propos devraient vous faire plaisir. Il faut vraiment œuvrer dans ce sens. Êtes-vous d'accord avec moi ? Apparemment, les discussions sur la régionalisation du bois de la Cambre étaient assez avancées à la fin de la précédente législature. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quels contacts avez-vous pris ? Où en sont les échanges ?

autoverkeer toegestaan om de bereikbaarheid van het ziekenhuis te garanderen.

*(verder in het Frans)*

*Dat tweette u als Brussels minister van Mobiliteit. Wie heeft gezorgd voor verwarring: de Ukkelse burgemeester, die ineens een bocht van 180 graden maakte over een akkoord dat hij eerder had goedgekeurd of u, die een niet-bestaand akkoord aankondigde?*

*We weten nog altijd niet wie wie voorgelogen heeft. Nochtans hebben we het recht om het te weten. Ik had vandaag graag een helder antwoord gekregen.*

*Mevrouw de minister, in plaats van olie op het vuur te gooien, zou u een Brusselse dynamiek rond mobiliteit op gang moeten brengen, met een gezonde vertrouwensrelatie en dialoog tussen alle betrokkenen. Ook u treft dus schuld aan het mislukken van het dossier.*

*Ik heb u gesteund in uw plannen voor 40 km extra fietspaden, en dat blijf ik op mijn manier doen in Sint-Pieters-Woluwe. We zijn het dan wel niet 100% eens over alle details, maar alleen zo zetten we stappen vooruit, weg uit de crisis.*

*Dezelfde methode is echter niet zomaar toepasbaar op dat belangrijke mobiliteitsknooppunt voor het hele zuidoosten van Brussel, dat het Ter Kamerenbos is. We zijn het er allemaal over eens dat er minder auto's moeten rijden in het bos, bijvoorbeeld 's avonds of in het weekend.*

*Bij een gigantisch project als dit moeten we in de eerste plaats pragmatisch zijn en stap voor stap gaan, zonder te overhaasten, op basis van cijfers en met inzicht in de reële verkeersstromen.*

*Over de tellingen en de cijfers die aan de genomen beslissingen ten grondslag liggen, sluit ik me aan bij de eerder gestelde vragen.*

*Ik herhaal dat mijn partij graag zou zien dat het hele Ter Kamerenbos, zowel wat het groenbeheer betreft als inzake mobiliteit en wegnnet, in gewestelijke handen komt. Bent u het met mij eens? Blijkbaar stond de vorige regering al behoorlijk ver met de gesprekken over een overdracht naar het gewest. Hoe staat het er nu mee? Welke contacten hebt u gelegd en wat komt daaruit voort?*

<sup>163</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mes réponses ont été élaborées en concertation avec le ministre Alain Maron et son cabinet car certaines questions lui sont adressées.

Le bois de la Cambre est le poumon vert de notre Région. Il doit pouvoir jouer son rôle de bois - à savoir être un espace de qualité de vie, de calme, de détente pour tous - mais aussi son rôle de régulateur thermique lors des vagues de chaleur d'été comme celle que nous avons connues en août et que nous risquons malheureusement de vivre de plus en plus souvent à l'avenir.

L'affectation de ce bois se doit donc d'être la qualité de vie et l'espace vert. Nous sommes tous, et l'ensemble des habitants et usagers de la Région, qu'ils soient voisins du bois ou pas, demandeurs de lui assurer cette fonction de qualité de vie.

Je vous accorde qu'il faut faire en sorte que cela n'affecte pas la qualité de vie des riverains aux alentours.

<sup>165</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*L'objectif de maintenir l'espace vert et de ne plus considérer le bois de la Cambre comme une voie d'accès à Bruxelles semble faire l'objet d'un large consensus. Il est logique que la manière d'atteindre cet objectif fasse encore l'objet de nombreuses discussions.*

<sup>167</sup> *(poursuivant en français)*

Ce qui est important, c'est que l'on va adapter l'usage.

Le but est donc de faire basculer le trafic de transit sur l'avenue Franklin Roosevelt dont c'est la fonction. L'avenue Franklin Roosevelt est typiquement un axe de transit vers le centre. C'est un axe urbain capable de recevoir un tel flux : elle a une capacité supérieure et est, pour l'instant, sous-utilisée. C'est ce qui en fait l'itinéraire idéal pour le trajet sud/nord.

L'objectif est également de protéger la chaussée de Waterloo, axe commerçant et de logement. À ce titre, elle ne doit pas assurer le transit lourd mais bien la destination locale, comme prévu dans le plan Good Move.

<sup>169</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Il va de soi que le gouvernement travaille dans le cadre de Good Move, y compris pour cette décision. Le principe de celui-ci est de développer un réseau cohérent, sûr et adapté pour chaque mode de transport.*

*La phase actuellement testée diffère légèrement du plan, non pas par manque d'intérêt pour celui-ci, mais parce que le gouvernement a écouté les avis des experts, qui sont éprouvés durant la phase de test.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Mijn kabinet heeft in overleg met dat van minister Alain Maron de antwoorden opgesteld.*

*Het Ter Kamerenbos is de groene long van het gewest. Als bos moet het vooral een plaats van rust en ontspanning zijn voor iedereen. Tegelijk speelt het een rol als warmteregulator tijdens de hittegolven, die helaas vaker en vaker zullen voorkomen.*

*Iedereen wil dat het bos die functies vervult, maar iedereen is het er ook over eens dat dat niet ten koste mag gaan van de levenskwaliteit van de onmiddellijke omwonenden.*

*(verder in het Nederlands)*

Heel wat mensen zijn het ermee eens zijn dat we Brussel opnieuw een groene long moeten geven. Er lijkt een brede consensus te bestaan over het doel, namelijk de groene ruimte groen te houden en het Ter Kamerenbos niet langer als een toegangsweg naar Brussel te beschouwen. Het is logisch dat er nog veel gedebatteerd moet worden over de manier waarop we dat doel willen bereiken.

*(verder in het Frans)*

*Het doel is om het doorgaand verkeer in de noord-zuidrichting over de Franklin Rooseveltlaan te sturen. Die is daar voor gemaakt. Ze kan een dergelijke verkeersstroom aan en wordt momenteel ondergebruikt.*

*De Waterlooosesteenweg moet daarentegen beschermd worden, want daar bevinden zich meer winkels en woningen. Die weg is meer geschikt voor plaatselijk verkeer. Zo staat het ook in het plan Good Move.*

*(verder in het Nederlands)*

Uiteraard werkt de regering binnen het kader van Good Move en dat geldt ook voor deze beslissing. Er zijn verschillende versies van het plan: voor het autoverkeer, voor het busverkeer enzovoort. Het uitgangspunt van Good Move is dat er voor elke vervoerswijze een coherent, veilig en aangepast netwerk wordt uitgewerkt.

De plannen in Good Move verschillen licht van de fase die nu getest wordt. Dat is niet omdat er geen interesse was voor het plan, maar omdat de regering geluisterd heeft naar experts op het moment dat de testfase ontwikkeld werd. Er is een lange

171 *(poursuivant en français)*

Il est important de rappeler que nous sommes dans une phase de test. Si cette phase produit des résultats négatifs, nous procéderons naturellement à des adaptations sur la base des enseignements tirés des analyses et des avis d'experts, comme nous le faisons pour tous les autres projets mis en œuvre au niveau régional. Ce test n'est donc pas qu'une parole en l'air.

173 *(poursuivant en néerlandais)*

*Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, le ministre Maron et moi-même partageons le souhait émis par plusieurs députés d'une gestion régionale du bois de la Cambre.*

*Cependant, nous ne pouvons pas attendre que la structure institutionnelle soit entièrement en place pour avancer dans ce dossier.*

175 *(poursuivant en français)*

Même si c'est la Ville de Bruxelles qui gère, ce dossier ne s'est pas fait sans concertation. Il est clair que tout le monde n'était pas d'accord, mais une concertation avait lieu. La Ville de Bruxelles n'a pas fait cavalier seul, elle a tenté de concerter, d'écouter les arguments, d'adapter les projets pour arriver à quelque chose permettant de changer l'usage du bois.

La concertation entre les principales communes concernées et la Ville de Bruxelles a été organisée. Les communes suivantes étaient présentes : Ixelles, Watermael-Boitsfort, Rhode-Saint-Genèse et Linkebeek. Cela répond aussi à la question sur la Flandre. Nous n'avons pas invité la Région flamande mais les

periode van overleg geweest en ook de mobiliteitsexperts van het gewest en van de stad Brussel hebben hun zegje gehad. Zij merkten op dat we beter op de hele Dianalaan autoverkeer konden toelaten, omdat het zich anders zou verplaatsen naar de omliggende wegen.

Ook de zuidelijke lus ziet er anders uit dan in Good Move. Als die open blijft voor het verkeer, heeft dat volgens de experts twee gevolgen: ten eerste is de situatie dan moeilijker voor de bussen en ten tweede krijg je twee kruispunten op de Rooseveltlaan, waardoor de situatie voor iedereen moeilijker wordt. Het advies van de experts was om de doorstroming in het zuiden zo vlot mogelijk te maken, omdat er dan maar een kruispunt is en dat zou het verkeer vlotter doen verlopen. Dat advies wordt getest in deze testfase, met de nadruk op 'test'.

*(verder in het Frans)*

*Als de testfase negatieve resultaten oplevert, zullen we daar uiteraard lessen uit trekken en aanpassingen doorvoeren, zoals we bij alle projecten doen.*

*(verder in het Nederlands)*

Verschillende parlementsleden vinden het logischer om het Ter Kamerenbos volledig op gewestelijk niveau te beheren. Die wens is breed gedragen. Niet alle partijen hebben zich er expliciet over uitgesproken, maar de burgemeester van Brussel-Stad, minister Maron en ikzelf delen die mening. De functie van het Ter Kamerenbos overstijgt het lokale niveau.

Vanuit het hele gewest en daarbuiten komen mensen naar het bos. Het is logisch dat het bos gewestelijk wordt beheerd, maar op dit moment is het nog een bevoegdheid van Brussel-Stad. We maken intussen werk van een eventuele regionalisering. We mogen echter niet wachten tot de institutionele structuur helemaal goed zit. De huidige structuur kan inderdaad logischer, ook al lopen de meningen uiteen. Dat leidt tot boeiende debatten, maar ik wil nu wel beleid kunnen voeren en vooruitgang kunnen boeken.

*(verder in het Frans)*

*Dat niet iedereen het over alles eens was, wil niet zeggen dat er geen overleg geweest is. De stad Brussel heeft wel degelijk naar alle argumenten geluisterd en het project zoveel mogelijk aangepast. De gemeenten Elsene, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Genesius-Rode en Linkebeek waren daar ook bij betrokken, maar niet het Vlaams Gewest. Het leek logischer om de twee meest betrokken Vlaamse gemeenten uit te nodigen. Ook de MIVB en Brussel Mobiliteit waren aanwezig bij het overleg.*

deux dernières communes que j'ai citées, qui sont les plus susceptibles d'être touchées par ces mesures.

La STIB et Bruxelles Mobilité étaient également présentes. Je peux confirmer que ces concertations ont eu lieu à plusieurs reprises. Tous les partenaires étaient présents. Certes, il y avait des dissensions, mais tout le monde participait.

<sup>177</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Il n'est pas non plus exact d'affirmer que tout a été décidé et instauré du jour au lendemain.*

<sup>179</sup> (poursuivant en français)

La première réunion portait sur l'adaptation temporaire. Le fameux tweet date de ce moment-là. Au moment du confinement, le bois était complètement fermé, car nous avons activé le dispositif de fermeture en cas de tempête. Il ne pouvait donc y avoir aucun trafic dans le bois. À l'époque, presque personne ne circulait et le trafic avait chuté d'environ 85 %. Cette mesure ne posait donc aucun problème. Nous avons même constaté que l'usage du bois de la Cambre avait véritablement changé, car de nombreuses personnes s'y rendaient pour y prendre l'air et se promener.

Lorsque le trafic a repris, Uccle a demandé la réouverture d'une partie du bois afin de fluidifier le trafic. Nous avons alors trouvé un accord pour ouvrir temporairement le bois dans la zone nord d'Uccle. À présent, nous lançons une phase de test afin de dégager une solution à long terme avec une véritable voie et pas juste une porte d'entrée pour les voitures.

<sup>181</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Nous devons développer des alternatives, sans négliger pour autant les infrastructures existantes. Mme Parmentier a fait référence aux deux lignes de tram et à un certain nombre de lignes de bus, mais il y a aussi cinq gares ferroviaires.*

*Nous demandons constamment au gouvernement fédéral de renforcer l'attractivité de ces gares en augmentant les fréquences des trains. Il faut également informer les usagers qu'un trajet en train d'Uccle-Calevoet au centre de Bruxelles ne dure que quinze minutes. Ce débat ressurgira lors de la discussion sur la mobilité# a# la demande (mobility as a service, MaaS).*

*Le trafic automobile ne disparaîtra pas, mais si une partie des automobilistes se tourne vers les transports publics, nous pourrions offrir aux Bruxellois davantage d'espaces verts de qualité et redonner au bois sa fonction.*

<sup>183</sup> (poursuivant en français)

(verder in het Nederlands)

Het klopt ook niet dat alles op één dag is beslist en doorgevoerd.

(verder in het Frans)

*De eerste vergadering en de fameuze tweet hadden te maken met de tijdelijke maatregel, waarbij het bos tijdens de lockdown volledig werd afgesloten, naar analogie van wat er gebeurt bij stormweer. Dat had toen voor het verkeer weinig gevolgen en er kwamen veel meer bezoekers wandelen.*

*Toen de verkeersdrukte weer toenam, vroeg de gemeente Ukkel om een deel van het bos voor het verkeer te heropenen. Het bos is dan tijdelijk heropend in de noordelijke Ukkelse zone. Nu begint echter een testfase waarbij een oplossing op lange termijn wordt uitgetest.*

(verder in het Nederlands)

We moeten aan alternatieven werken, maar soms staan we onvoldoende stil bij wat er al voorhanden is. Mevrouw Parmentier wees al op de twee tramlijnen en een aantal buslijnen, maar er zijn ook vijf treinstations.

We dringen er bij de federale regering voortdurend op aan om die vijf stations aantrekkelijker te maken door er meer treinen te laten rijden. We moeten er ook voor zorgen dat mensen weten dat je met de trein in een kwartier van Ukkel-Kalevoet naar het centrum van Brussel rijdt. Dat debat komt zeker nog aan bod bij de bespreking van mobility as a service (MaaS).

Het autoverkeer zal niet verdwijnen, maar als een deel van de automobilisten de overstap naar het openbaar vervoer maakt, kunnen we de Brusselaar meer hoogwaardige groenvoorzieningen bieden en het bos in zijn functie herstellen.

(verder in het Frans)

*De testfase loopt van 15 september tot 15 november. Dat is behoorlijk kort, maar na twee maanden moeten we toch al over*

Il s'agit donc d'une phase de test, dont l'objectif est précisément celui d'apprendre. Il ne s'agit pas de changer d'orientation : notre intention est claire.

Cette phase de test a débuté le 15 septembre et se terminera le 15 novembre. Je reconnais que cette période est assez courte, M. Verstraete. Pour un test de mobilité, une durée de six mois serait plus adéquate. Cependant, vu les circonstances, après deux mois, il faut mettre tout le monde autour de la table et fournir des données chiffrées. À défaut, le délai serait trop éloigné pour obtenir une acceptation.

185 (poursuivant en néerlandais)

*Nous pouvons déjà en apprendre beaucoup en l'espace de deux mois. En outre, la phase de test se déroule en période de corona, où le comportement en matière de mobilité diffère de celui d'avant la crise.*

187 (poursuivant en français)

Le projet retenu renvoie les automobilistes vers l'avenue Franklin Roosevelt. L'accès est adapté via la drève de Lorraine depuis l'amont de la chaussée de Waterloo, au niveau de la drève Saint-Hubert, jusqu'au carrefour de La Hulpe. Le bois n'est accessible en voiture que sur l'avenue de Diane, dans les deux sens, pour permettre les mouvements vers le centre au départ, entre autres, de certaines zones d'Uccle. La chaussée de Waterloo sera ainsi soulagée, au bénéfice de ses nombreux riverains et de l'accès aux commerces.

Pour faciliter leur transit, les bus sont autorisés à emprunter la boucle sud de l'avenue du Brésil. Le reste du bois est disponible pour les modes actifs, la récréation et la qualité de vie via les espaces verts. Les établissements horeca et culturels restent accessibles, y compris en voiture. Du stationnement en nombre est prévu.

Je l'ai dit la semaine passée à M. De Bock : il est trop tôt pour tirer des conclusions. La congestion structurelle au niveau bruxellois est un peu meilleure qu'avant la crise sanitaire, mais il nous faut rester prudents, car nous ne sommes toujours pas revenus à la normalité. Si les volumes de trafic sont presque ceux de la période précédant le Covid-19, les heures de pointe semblent lissées dans la journée, ce qui a un effet positif sur la congestion. Nous verrons ce que cela donnera à plus long terme.

Concernant le choix du test unique, outre divers contacts bilatéraux, la Ville de Bruxelles, la Région et les communes voisines du bois se sont réunies à plusieurs reprises entre juin et septembre : une fois en juin, puis les 8 et 15 juillet, le 5 août et le 2 septembre.

*voldoende cijfers beschikken om te bespreken. Zo niet is er te veel tijd tussen.*

(verder in het Nederlands)

Dat is wat er is afgesproken. Op twee maanden tijd kunnen we al veel leren. De testfase verloopt bovendien in coronatijden. Het mobiliteitsgedrag is niet hetzelfde als voor de crisis. Er is iets minder openbaar vervoer. We zien een gedeeltelijke shift naar het autoverkeer, maar tegelijkertijd is er meer telewerk. Het fietsgebruik is sterk toegenomen. We zien dus verschillende bewegingen, maar we mogen niet vergeten dat het gaat om een testfase in coronatijden. Ik hoop dat we snel van het coronavirus verlost zullen zijn, maar ondertussen werken we verder.

(verder in het Frans)

*In het gekozen project wordt het autoverkeer naar de Franklin Rooseveltlaan geleid. De toegang via de Lorrainedreef vanaf de Waterloosesteenweg is aangepast ter hoogte van de Sint-Hubertusdreef tot aan het kruispunt Ter Hulpen. Het bos is met de auto alleen toegankelijk vanaf de Dianalaan en dat in beide richtingen. Daardoor neemt het autoverkeer op de Waterloosesteenweg af.*

*Voor een vlotte doorgang mogen bussen over de zuidelijke lus via de Brazilielaan rijden. De rest van het bos is voorbehouden voor actieve modi, recreatie en activiteiten ter verbetering van de levenskwaliteit in groene ruimten. De horeca en culturele instellingen blijven met de auto bereikbaar en er zijn voldoende parkeerplaatsen.*

*Mijnheer De Bock, ik zei vorige week al dat het te vroeg is om conclusies te trekken. Er zijn minder structurele files in Brussel dan voor de crisis, maar de situatie is nog niet normaal. Het verkeersvolume zit bijna weer op zijn niveau van voor Covid-19, maar de piekuren lijken meer gespreid te zijn over de dag, waardoor er minder opstoppingen ontstaan. Het is afwachten wat de toekomst op dat vlak brengt.*

*Over de eenmalige test vonden naast diverse bilaterale contacten meerdere vergaderingen met de stad Brussel, het gewest en de aan het bos grenzende gemeenten plaats.*

189 À l'issue de ces réunions, il a été convenu de mettre en œuvre un premier test dont la durée est très courte : deux mois. En pratique, il n'est possible de tester qu'une seule option à la fois et il est nécessaire de laisser du temps aux différents usagers pour comprendre la nouvelle situation et adapter leurs habitudes afin d'arriver à un nouvel équilibre. Comme je viens de le dire à M. Verstraete, deux mois est une période très courte pour un test de mobilité. Une évaluation est prévue et si le test n'est pas concluant, la mise en œuvre d'une autre option sera bien sûr étudiée.

J'en viens aux comptages. Le suivi du test est partagé entre la Ville de Bruxelles pour l'analyse de l'avenue de Diane et des entrées du bois, et les différents services de Bruxelles Mobilité pour l'analyse des voiries régionales aux alentours du bois. Bruxelles Mobilité dispose de nombreux comptages ponctuels avant la fermeture du bois au trafic automobile à divers endroits. Afin d'évaluer l'impact, de nouveaux comptages ponctuels sont prévus en septembre aux alentours du bois.

Les carrefours concernés par les comptages sont :

- avenue du Congo - avenue Franklin Roosevelt ;
- avenue Lloyd George - avenue Louise ;
- avenue Winston Churchill - chaussée de Waterloo ;
- avenue De Fré - chaussée de Waterloo ;
- chaussée de La Hulpe - chaussée de Waterloo ;
- chaussée de La Hulpe - drève de Lorraine ;
- chaussée de La Hulpe - avenue Franklin Roosevelt ;
- chaussée de Waterloo - drève de St-Hubert.

Un bureau d'études a été mandaté pour réaliser ces comptages, afin d'assurer leur neutralité et leur objectivité.

189 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Quel est ce bureau d'études ?

189 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit d'un bureau d'études externe dont je vous communiquerai le nom par écrit, car je ne dispose pas de cette information ici.

Bruxelles Mobilité dispose de comptages permanents au carrefour de la chaussée de La Hulpe et de la drève de Lorraine grâce à des boucles électromagnétiques. Depuis la fermeture du bois, Bruxelles Mobilité dispose également d'un comptage continu sur l'avenue Franklin Roosevelt aux carrefours avec la chaussée de La Hulpe et avec l'avenue du Congo.

Une surveillance continue est mise en place par Bruxelles Mobilité afin d'évaluer et de gérer dynamiquement la situation,

*Zij spraken af om een eerste, twee maanden durende test uit te voeren. In de praktijk kan slechts één optie per keer worden getest en de gebruikers moeten de tijd krijgen om zich aan de nieuwe situatie aan te passen. Twee maanden is zeer kort voor een mobiliteitstest. Er komt een evaluatie en als het resultaat niet goed is, zullen we een van de andere mogelijkheden uitproberen.*

*De tellingen op de Dianalaan en aan de ingangen van het bos worden door de stad Brussel uitgevoerd. Die op de gewestwegen neemt Brussel Mobiliteit voor zijn rekening. Het agentschap beschikt over heel wat gegevens van voor het bos voor het autoverkeer werd gesloten. Om de impact van de gewijzigde situatie te meten, komen er in september rond het bos nieuwe tellingen. Een studiebureau kreeg de opdracht die uit te voeren, zodat de neutraliteit en de objectiviteit ervan gewaarborgd zijn.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- Om welk studiebureau gaat het?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Het betreft een extern studiebureau. Ik zal u de naam ervan schriftelijk bezorgen.

*Op het kruispunt van de Terhulpensesteenweg en de Lorrainedreef voert Brussel Mobiliteit via elektromagnetische lussen permanent tellingen uit. Daarnaast vinden er sinds de sluiting van het bos ook op de Franklin Rooseveltlaan ter hoogte van de kruispunten met de Terhulpensesteenweg en de Kongolaan ook permanente tellingen plaats.*

*Brussel Mobiliteit houdt voortdurend toezicht, zodat het de situatie kan evalueren en bijsturen op basis van de capaciteit*

dans les limites de capacité de voirie et des feux disponibles. Ce suivi se base sur des temps de parcours définis aux alentours et à travers le bois, des comptages manuels ponctuels autour du bois en septembre, des comptages via des boucles électromagnétiques et les caméras existantes, ainsi que des analyses d'images vidéo et de données d'opérateurs mobiles. Nous voulons être transparents et nous n'avons pas besoin d'une procédure juridique pour communiquer les données. Nous allons les partager lors de l'évaluation de cette phase de test.

<sup>193</sup> Pour répondre à la question de Mme Czekalski concernant l'impact sur les transports en commun, il faudra attendre la fin de la procédure et de la phase de test pour tirer des conclusions définitives.

Le bus 41 gagne un temps considérable grâce à la fermeture du bois de la Cambre au trafic automobile. Pour ce qui concerne la régularité de la ligne 41, selon le sens, seulement 26 à 38 % des bus ont dépassé de plus d'une minute leur temps de parcours prévu en juillet pour relier les arrêts Brésil et Gendarmes de part et d'autre du bois. En juin, via la chaussée de La Hulpe, 55 à 75 % des bus dépassaient de plus d'une minute leur temps de parcours prévu.

Concernant la vitesse commerciale, on observe que plus de 38 bus sur 657 n'ont pu dépasser la vitesse commerciale de 7,44 km/h via la chaussée de La Hulpe en juin, alors que via le bois, la vitesse commerciale moyenne observée est, selon le sens, de 15 à 17 km/h.

La STIB est donc hautement favorable à un maintien du trajet actuel effectué par le bus 41 à travers le bois de la Cambre, via la voie piétonne, avec une vitesse limitée à 20 km/h afin de garantir une cohabitation sécurisée avec les modes actifs.

Indépendamment de la ligne de bus 41, les reports de trafic semblent avoir eu une influence sur la ligne de tram 7 qui longe le bois de la Cambre sur un court tronçon de la chaussée de Waterloo, ainsi que sur la ligne de bus 38. Cet impact reste modéré, mais ces observations doivent être replacées dans le contexte général de la situation liée à la crise du Covid-19 et à la période de congés scolaires, qui ont tous deux influencé la fréquentation des transports publics.

<sup>195</sup> M. De Bock, comme je l'ai dit vendredi, il n'y a actuellement pas de renforcement de la STIB dans la zone, et il est encore trop tôt pour dresser le bilan de cette nouvelle situation. Toutefois, comme elle le fait toujours, la STIB examine attentivement l'évolution de la situation afin de voir si certains axes doivent être renforcés.

S'agissant des rapports de police, Bruxelles Mobilité n'a pas reçu de retours négatifs de la part de la police à cet égard, mais cela peut encore venir.

En ce qui concerne l'optimisation des feux, il faut savoir que diverses mesures ont été prises en vue de faciliter la circulation autour du bois, parmi lesquelles une modification des

*van de wegen en de beschikbare verkeerslichten. Die follow-up is gebaseerd op de vastgelegde doorlooptijden rond en door het bos, manuele tellingen rond het bos in september, tellingen via elektromagnetische lussen en bestaande camera's en de analyse van videobeelden en gegevens van gsm-operatoren. Ik ben bereid om alle gegevens bekend te maken; daar is geen juridische procedure voor nodig. Ik bezorg ze u bij de evaluatie van de testfase.*

*Ook wat de impact op het openbaar vervoer betreft, moeten we het einde van de test afwachten om definitieve conclusies te trekken.*

*Bus 41 wint aanzienlijk aan reistijd door de sluiting van het Ter Kamerenbos voor het autoverkeer. Afhankelijk van de rijrichting overschreed slechts 26 tot 38% van de bussen in juli hun geplande reistijd tussen de haltes Brazilië en Gendarmen aan beide zijden van het bos. In juni, toen de bussen nog over de Terhulpensesteenweg reden, ging 55 tot 75% over zijn geplande reistijd.*

*In juni haalden 38 van de 657 bussen die over de Terhulpensesteenweg reden, een reissnelheid van amper 7,44 km/u, terwijl de gemiddelde reissnelheid door het bos afhankelijk van de rijrichting 15 tot 17 km/u bedraagt.*

*De MIVB is dan ook voorstander van het behoud van het traject door het bos voor bus 41, met een snelheidslimiet van 20 km/u om de veiligheid van de actieve weggebruikers te garanderen.*

*Los daarvan lijkt de verplaatsing van het verkeer een invloed te hebben gehad op tramlijn 7, die langs het Ter Kamerenbos loopt, en op buslijn 38. De impact blijft beperkt, maar we moeten hem wel bekijken in de context van de Covid-19-crisis en de schoolvakantie, die voor een daling in het gebruik van het openbaar vervoer zorgden.*

*De MIVB breidt haar aanbod in de zone momenteel niet uit en het is nog te vroeg om een balans op te maken. De maatschappij houdt de evolutie van de situatie echter nauwlettend in de gaten, zodat ze kan ingrijpen, indien nodig.*

*Brussel Mobiliteit ontving tot nu toe geen negatieve feedback van de politie.*

*Er zijn verscheidene maatregelen genomen om de doorstroming rond het bos te verbeteren, waaronder een aanpassing van de verkeerslichten en van de kruispunten en het plaatsen van borden om het gebruik van die route richting het centrum te stimuleren.*



programmes des carrefours à feux aux alentours du bois afin de s'adapter à la nouvelle situation et de pouvoir la gérer de manière plus dynamique.

Par ailleurs, l'itinéraire passant par la drève de Lorraine, la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt a été favorisé au travers d'aménagements physiques réalisés à hauteur des carrefours, de la modification de la programmation aux feux ainsi que de l'ajout de panneaux proposant cet itinéraire pour rejoindre le centre.

D'autres réflexions ont été également menées sur la coordination des feux et l'aménagement d'autres carrefours, par exemple entre la chaussée de Waterloo et l'avenue De Fré ou entre la chaussée de Waterloo et l'avenue Churchill.

<sup>197</sup> Les carrefours aux alentours du bois de la Cambre, comme le carrefour avec la drève de Lorraine, ont été modifiés afin de permettre plus de mouvements et de disposer de plus de programmes de feux correspondant à des équilibres différents.

Les programmes des feux ont été optimisés pour répondre au mieux au nouvel équilibre créé. Favoriser une direction se fait généralement au détriment d'une autre : il faut donc trouver les meilleurs équilibres en fonction des situations. Cela dépend aussi des horaires et de l'heure de pointe.

La gestion se fait donc dynamiquement sur une base horaire, en fonction des données, de l'évaluation et de nos observations sur le terrain. Cette gestion dynamique permet un ajustement de l'équilibre, bien entendu dans les limites des capacités des voiries.

Les résultats de ces actions sont difficilement mesurables, mais l'on observe une diminution de la congestion et une augmentation de la fluidité du trafic. Il est toujours difficile de déterminer le véritable impact d'un aménagement qui combine différentes mesures. Il est trop tôt pour tirer des conclusions sur les effets à long terme. Cependant, la situation est régulièrement réévaluée grâce à l'analyse des temps de parcours, aux comptages disponibles et aux observations de terrain. Le nécessaire est fait pour optimiser la fluidité dans ce secteur.

<sup>199</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Nous devons surveiller l'impact sur le trafic de transit dans la commune d'Uccle. Celle-ci envisage d'élaborer un plan de circulation, ce qui est un bon moyen de rediriger le trafic de transit vers les grands axes.*

*D'autres chantiers routiers sont en cours dans la commune, qui ne sont pas tous liés à la fermeture du bois de la Cambre.*

*Als het verkeer in één rijrichting wordt bevorderd, gaat dat gewoonlijk ten koste van de andere rijrichting. De werking van de verkeerslichten wordt aangepast om in de gewijzigde situatie tot een nieuw evenwicht te komen. Dat gebeurt op basis van het tijdstip, de beschikbare gegevens, de evaluatie en de waarnemingen ter plaatse.*

*De resultaten van die acties zijn moeilijk te meten, maar het verkeer verloopt duidelijk vlotter. Het blijft moeilijk om de echte impact van een aanpassing op basis van meerdere maatregelen te meten. Het is te vroeg voor conclusies over de langetermijneffecten. De situatie wordt echter regelmatig opnieuw geëvalueerd om te zorgen voor een zo vlot mogelijke doorstroming.*

(verder in het Nederlands)

We moeten de invloed op het doorgaand verkeer in de gemeente in het oog houden. Een aantal wijken in Ukkel kampt met overlast. We hebben vernomen dat de gemeente daarom overweegt om een verkeersplan op te stellen. Dat is altijd een goede manier om doorgaand verkeer weer naar de hoofdassen te leiden, waar het thuishoort. We kijken uit naar die vooruitgang.

In de gemeente Ukkel zijn nog andere wegwerkzaamheden aan de gang, die net zo goed een impact op het verkeer hebben. Sommige zijn het gevolg van de sluiting van het Ter Kamerenbos, andere niet.

201 *(poursuivant en français)*

Mme Czekalski, une campagne de communication a été prévue par la Ville de Bruxelles. Elle a été relayée par Bruxelles Mobilité à travers différents canaux, dont le site internet et les principaux réseaux sociaux. La presse a suffisamment évoqué la question pour que tout le monde soit au courant du changement, mais je préférerais toutefois une campagne plus positive.

M. De Bock et Mme Czekalski, une mesure de l'impact de la mesure sur la pollution n'est pas prévue, car elle est difficile à réaliser localement sur une courte période. D'autres facteurs, comme la saison ou la météo, entrent en jeu. Ce type d'évaluation ne fait d'ailleurs généralement pas partie d'un test de mobilité.

Je vous confirme que la commune d'Uccle fait bien partie des communes qui ont été consultées. Elle a participé aux débats sur les trajets choisis et sur le mode d'évaluation.

M. Weytsman, l'axe formé par la chaussée de La Hulpe et l'avenue Delleur est un maillon important et intéressant pour les itinéraires de liaisons cyclistes depuis et vers le centre-ville. Cet axe relie les pistes cyclables du boulevard du Souverain et de l'avenue Franklin Roosevelt. Il est en outre rejoint par la piste cyclable de l'avenue Alfred Solvay et dessert de très nombreux quartiers de Watermael-Boitsfort.

203 Or, cet axe cyclable important ne dispose que d'infrastructures cyclables vétustes et impraticables. En effet, le revêtement (majoritairement en dalles de 30 x 30 cm) est dégradé et le cheminement cyclo-piéton est très étroit, ce qui crée des conflits permanents entre cyclistes et piétons, surtout avec l'augmentation du nombre de vélos électriques.

Ainsi, sur la chaussée de la Hulpe, la majeure partie de l'espace dédié au trottoir et à la piste cyclable a une largeur avoisinant 2,3 m à 2,5 m au total. C'est une largeur insuffisante pour offrir le minimum requis aux cyclistes et piétons, d'autant qu'elle souffre encore de la présence de divers poteaux, d'armoires électriques et d'abribus qui encombrant l'espace.

Sur l'avenue Delleur, la situation concernant l'infrastructure cyclo-piétonne n'est pas plus avantageuse, au contraire : dans le sens de la descente, l'avenue Delleur ne dispose pas de pistes cyclables, mais seulement d'un trottoir large de 1,8 m, avec des bordures impraticables pour les cyclistes.

La réfection du revêtement de ces infrastructures cyclo-piétonnes a été sollicitée en 2019 par Bruxelles Mobilité. Malheureusement, la demande de dispense de permis n'a pas été accordée et une demande de permis a été introduite auprès d'urban.brussels, qui est en train de la traiter. La réfection et l'adaptation de l'espace cyclo-piéton ont pour unique ambition de parer au plus urgent en offrant un revêtement plus confortable aux cyclistes et piétons, mais ne résolvent pas le problème de manque d'espace et de conflits entre cyclistes et piétons.

*(verder in het Frans)*

*De stad Brussel werkte een communicatiecampagne uit, die Brussel Mobiliteit via verschillende kanalen verspreidde, waaronder de belangrijkste sociale media. De kwestie kwam bovendien zo vaak aan bod in de pers dat iedereen wellicht op de hoogte is van de wijzigingen.*

*Een meting van de impact van de maatregel op de vervuiling komt er niet. Het is immers moeilijk om een dergelijke invloed over een korte periode te meten. Daarnaast spelen ook het seizoen en het weer een rol. Dat type evaluatie maakt doorgaans geen deel uit van een mobiliteitstest.*

*De gemeente Ukkel nam wel degelijk deel aan de gesprekken over de gekozen trajecten en de evaluatiemethode.*

*Mijnheer Weytsman, de as die wordt gevormd door de Terhulpensesteenweg en de Delleurlaan, vormt een belangrijke schakel, die bovendien aansluit op een aantal fietsverbindingen van en naar het stadscentrum.*

*De fietsinfrastructuur is er echter hopeloos verouderd en onbruikbaar. De voetpaden en fietspaden zijn op de Terhulpensesteenweg op de meeste plaatsen samen amper 2,5 m breed, wat voortdurend tot conflicten tussen voetgangers en fietsers leidt.*

*Op de Delleurlaan is de situatie zelfs nog slechter, want daar is aan één kant van de weg geen fietspad en een voetpad met een breedte van 1,8 m.*

*Brussel Mobiliteit vroeg in 2019 om een heraanleg van de fietsinfrastructuur op de as. Jammer genoeg werd er geen vrijstelling van vergunning toegekend. Het agentschap vroeg daarop een vergunning aan bij urban.brussels, dat de aanvraag momenteel behandelt. Het enige doel van de heraanleg is om voetgangers en fietsers meer comfort te bieden. Het plaatsgebrek en de conflicten tussen weggebruikers zullen er echter niet mee verdwijnen.*

*De recent aangelegde fietspaden maken het mogelijk om afstand van elkaar te houden en in alle veiligheid en op een comfortabele manier te fietsen. Dat project moet echter worden geëvalueerd met het oog op een eventuele aanpassing.*

Les pistes cyclables récemment réalisées en chaussée répondent aux mesures de distanciation sociale requises par la situation sanitaire ainsi qu'aux besoins d'espace et d'aménagements spécifiques visant à assurer la sécurité et le confort des déplacements à vélo et à pied. Ce projet doit toutefois être évalué en vue d'une adaptation éventuelle.

205 *(poursuivant en néerlandais)*

*J'aimerais également revenir sur la position de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.*

207 M. De Beukelaer, vous adoptez une attitude correcte et constructive depuis les bancs de l'opposition. Vous dites que votre commune, Woluwe-Saint-Pierre, soutient les projets cyclables. Nous sommes en effet en concertation avec son administration qui semble ouverte en la matière, mais il faut encore trouver des solutions valables. Ne pas offrir pour réponse une piste cyclable qui ne dépasse pas la taille nécessaire pour créer un parcours praticable. J'espère que nous trouverons rapidement des solutions, même si nous avons encore d'autres dossiers à traiter.

Pour terminer sur une note plus générale, certains ont dit que cette question n'était pas une priorité, avis que je ne partage pas. Je suis d'accord pour dire qu'il faut la régler en gérant le trafic de transit, en observant l'impact dans les communes et les quartiers avoisinants. Mais il y a vraiment une urgence. Dans notre ville-région, 63 % des habitants n'ont pas de jardin. Un espace vert est crucial pour la majorité des Bruxellois. Les espaces verts publics sont propices à des sorties. Nous l'avons vu pendant le confinement, des espaces verts agréables et accessibles sont d'une importance cruciale. Ainsi, dans notre Région, nous devons d'urgence rechercher tous les moyens pour créer plus d'espaces verts et des endroits où les citoyens peuvent sortir en toute sécurité, en respectant les mesures de distanciation physique.

209 Certes, il faut gérer le dossier du bois de la Cambre au mieux, mais il est urgent de rendre à un tel poumon vert sa fonction de parc.

211 **M. David Weytsman (MR).**- Je partage votre analyse : nous devons même créer de nouveaux espaces verts. Essayez d'être plus volontariste pour le nord de Bruxelles, car la partie dont vous parlez n'est pas la moins bien lotie quant au nombre de jardins et d'espaces verts. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je demandais un renforcement de l'accessibilité de ce parc, qui n'est pas un bois.

La méthode reprise dans le projet Good Move implique une vraie concertation, avec des rencontres et des discussions - d'ailleurs, vous n'avez pas été critiquée sur ce point par l'opposition - qui prend, certes, un peu plus de temps, un an ou même deux. Mais, dans le cas qui nous occupe, vous êtes d'abord passée en force avant d'entamer une discussion et d'imposer une phase de test. C'est cette approche que je regrette quelque peu, mais vous n'en êtes certainement pas la principale responsable.

*(verder in het Nederlands)*

Ik wil het ook nog even hebben over de houding van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.

*Mijnheer De Beukelaer, er loopt inderdaad overleg met het gemeentebestuur van Sint-Pieters-Woluwe, dat lijkt open te staan voor de aanleg van fietspaden. Dat moeten echter wel degelijke fietspaden zijn. Ik hoop dat er snel oplossingen worden gevonden.*

*Ten slotte wil ik duidelijk maken dat ik het er niet mee eens ben dat de kwestie geen prioriteit verdient. In het Brussels Gewest leeft 63% van de inwoners in een woning zonder tuin. Voor hen is een groene ruimte, die hun de gelegenheid biedt om buiten te komen, uiterst belangrijk. Het gewest moet er dan ook alles aan doen om snel meer groene ruimten en andere plekken te creëren waar de Brusselaars in alle veiligheid en met naleving van de afstandsregels naar buiten kunnen.*

*Een goede aanpak in het dossier van het Ter Kamerenbos belet niet dat die groene long dringend haar parkfunctie moet terugkrijgen.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik ben het eens met uw analyse: er moeten meer groene ruimtes bij komen. Probeer u dan zeker ook in het noorden van Brussel een tandje bij te steken, want in het gebied waar we nu over spreken, is nog redelijk veel groen te vinden.*

*In het plan Good Move wordt een echte overlegcultuur gehuldigd. Zo'n methode vraagt tijd: één à twee jaar. In dit geval hebt u het anders aangepakt: eerst drukte u uw visie door en pas daarna werden het overleg en de testfase georganiseerd. Die gang van zaken vind ik ergens wel jammer.*

*Ik vind het jammer dat er geen vergaderingen met omwonenden of handelaarsverenigingen zijn geweest. Er vond evenmin overleg plaats met de provincies Waals- en Vlaams-Brabant, noch met de federale overheid. Dat had nochtans interessant*

Toujours concernant Good Move, je déplore l'absence de rencontres avec les habitants ou les comités de commerçants. Vous-même n'avez pas souhaité le faire. Comme l'a soulevé ma collègue socialiste, il n'y a pas eu de concertation non plus avec les représentants des provinces du Brabant wallon et du Brabant flamand, qui ont une vraie vision de la mobilité également. Pas de rencontres non plus avec le gouvernement fédéral. Or, cela aurait été intéressant car vous savez que, sur cet axe-là, une augmentation de l'offre ferroviaire est prévue en 2024. Il aurait été possible d'envisager le dossier dans sa globalité et d'essayer d'expliquer en quoi cette mobilité peut progressivement évoluer.

213 Vous n'avez pas répondu à ma question sur la simulation et je ne comprends toujours pas pourquoi il n'y en a pas eu ! Le seul élément présenté à la Ville de Bruxelles fut une appréciation qualitative des critères. Il n'y aurait pas eu de simulation parce que la situation a changé depuis le Covid-19. C'est évident ! C'est d'ailleurs pour cela que cette phase de test est complètement biaisée et n'a aucun sens. Nous savons bien que le niveau de congestion automobile de demain diffèrera de celui d'aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle une phase de test est si importante. Vous auriez pu y inclure certaines hypothèses sur le taux d'évaporation ou une possible diminution de la congestion routière. Tout cela aurait pu être testé, mais rien n'a été fait. Je ne comprends pas comment on peut appuyer cette décision.

Je souhaiterais également que la problématique de la sécurité routière soit examinée. Sur l'avenue du Brésil, différents modes de déplacement seront amenés à se rencontrer : les transports en commun, la marche et les transports scolaires. Je ne sais vraiment pas comment nous allons gérer tout cela et vous n'avez apporté aucune réponse à ce sujet.

215 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Concernant les mesures de pollution et la qualité de l'air, votre collègue Alain Maron m'avait répondu dans le courant de cet été qu'aucune mesure spécifique aux alentours du bois de la Cambre n'était disponible, qu'aucune station n'était installée au niveau du bois de la Cambre ou dans les rues avoisinantes et que la seule station possédant les caractéristiques les plus proches était la station d'Uccle située près du plateau de l'Institut royal météorologique (IRM) dans l'avenue Circulaire, ce qui n'est pas assez proche pour mesurer l'impact de la fermeture du bois de la Cambre.

Vous dites qu'il n'est pas possible d'effectuer de tests de mesure concernant la qualité de l'air. Pourquoi alors clamer haut et fort que la qualité de l'air s'est améliorée à la suite de la fermeture du bois de la Cambre ? Je m'interroge sur l'objectivité de vos déclarations.

Concernant la mobilité, vous dites que l'avenue Franklin Roosevelt est sous-utilisée et que l'objectif est de protéger la chaussée de Waterloo qui ne doit pas assurer le trafic lourd. Comment opère-t-on ? J'entends bien que l'objectif est de protéger la chaussée de Waterloo car elle compte de nombreux commerces et habitants mais, dans les faits, cela n'est pas le cas. Le trafic de transit y est très important. Vous pouvez y aller à n'importe quelle heure tous les jours et vous verrez qu'il y a des

*kunnen zijn, in het kader van de verruiming van het spoorwegaanbod tegen 2024.*

*Ik begrijp nog altijd niet waarom er geen simulatie is georganiseerd. Men schermt met de veranderde situatie ten gevolge van de coronacrisis, maar juist daarom is een testfase zo belangrijk. In zo'n test had u met bepaalde hypothesen over meer of minder filedruk kunnen werken. Dat is allemaal niet gebeurd. Ik begrijp niet hoe men achter deze beslissing kan staan.*

*Ook het probleem van de verkeersveiligheid zou moeten worden onderzocht. Op de Braziliëlaan komen verschillende vervoerswijzen samen: openbaar vervoer, voetgangersstromen en schoolverkeer. Hoe gaan we dat allemaal aanpakken? U bent totaal niet op die kwestie ingegaan.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Wat de milieuvervuiling en de luchtkwaliteit betreft, heeft minister Maron mij vorige zomer gezegd dat er zich in de buurt van het Ter Kamerenbos geen meetapparatuur bevindt. Het meest nabije meetstation is dat van Ukkel, dicht bij het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI). Dat volstaat niet om de impact van de sluiting van het Ter Kamerenbos te meten.*

*U zegt dat het niet mogelijk is om de luchtkwaliteit te meten, maar waarom beweert u dan dat die sinds de sluiting van het Ter Kamerenbos verbeterd is?*

*Wat de mobiliteit betreft, zegt u dat de Franklin Rooseveltlaan niet voldoende benut wordt en dat het de bedoeling is de Waterlooosesteenweg te beschermen tegen vrachtvervoer, omdat zich daar veel handelszaken bevinden en er veel mensen wonen. Ondanks de sluiting van het bos is het transitverkeer op die steenweg echter nog steeds aanzienlijk. Op gelijk welk moment van de dag zijn de files er enorm.*

*U zegt dat, als de resultaten van de testfase negatief zijn, u het project zult aanpassen. Vanaf welk moment beschouwt u de resultaten als positief of negatief?*

files énormes. Les habitants et les commerçants de la chaussée subissent tout de même les embouteillages.

Concernant le test, vous dites que, si les résultats de la phase de test sont négatifs, vous adapterez le dispositif. À partir de quand considérez-vous qu'ils sont positifs ou négatifs ?

Concernant les comptages, nous avons pu constater la présence d'équipes de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles (Polbru), notamment au croisement de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt pour fluidifier le trafic. Ces éléments sont-ils également pris en compte dans le cadre du comptage ? Je suppose que ces policiers ne vont pas rester à ces différents endroits ad vitam æternam.

Nous aurions préféré une vision plus équilibrée et concertée avec les communes affectées et voisines du bois. En effet, 80 % du bois se trouve désormais piéton et sans véritable solution alternative pour les personnes qui travaillent, qui doivent déposer leurs enfants à l'école, aller à l'hôpital ou chez le médecin, pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées qui n'ont pas d'autre choix que leurs petites voitures.

217 Nous craignons une dégradation de la qualité de vie des Bruxellois, notamment des Ucclois. À défaut d'une alternative crédible pour se déplacer en transports en commun, il faut pouvoir circuler en voiture. Durant la semaine, le bois n'est pas pris d'assaut par les promeneurs et autres usagers. À l'heure où je vous parle, peu de monde s'y promène.

Il faut trouver un équilibre entre les impératifs de mobilité, de travail et la volonté d'offrir un espace vert et de détente au bois de la Cambre. La concertation avec tous les acteurs de la problématique est primordiale. Le bon sens doit prévaloir sur les positions dogmatiques antivoiture, sans mépriser le sud de la Région et sa périphérie.

219 **Mme Clémentine Barzin (MR).** - Je retiens de votre exposé qu'il n'y a eu aucune concertation au tout début, lorsque la décision de fermeture totale du bois de la Cambre a été prise pendant la crise du coronavirus, qu'il n'y a eu aucune concertation avec les commerçants et le secteur économique pour la réouverture des trois accès et qu'il n'y a pas eu de concertation avec les acteurs économiques et les commerçants pour la fermeture à 80 % du bois de la Cambre.

Par ailleurs, aucune concertation avec les acteurs économiques et les commerçants n'est annoncée pour l'avenir et pour les suites à prévoir dans ce dossier extrêmement compliqué. Pire, Mme la ministre : vous n'avez pas prononcé les mots "commerçant" ou "impact économique" !

Je vous parlais de craintes de la part du secteur économique et commerçant, ainsi que de l'obligation d'un recours en justice. Ici, il n'est même pas question d'une simple concertation prévue, ni de prise en considération, puisque pas un mot n'en est dit. Il n'y a même pas une bribe d'empathie.

*Wat de tellingen betreft, hebben we gemerkt dat er agenten van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene (politiezone Polbru) gestationeerd zijn op het kruispunt van de Terhulpsesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan, met de bedoeling het verkeer vlot te trekken. Is daarmee rekening gehouden in het kader van de tellingen?*

*Wij zouden de voorkeur geven aan een evenwichtiger beleid, in samenspraak met de buurgemeenten. Thans is 80% van het bos voetgangersgebied. Er bestaat geen echte alternatieve oplossing voor wie werkt, zijn kinderen naar school moet brengen, naar het ziekenhuis moet gaan, enz.*

*We vrezen dat de levenskwaliteit van de Brusselaars, en vooral die van de Ukkelaars, achteruit zal gaan. Als het openbaar vervoer geen geloofwaardig alternatief biedt, moet de Brusselaar zich vlot met de auto kunnen verplaatsen.*

*Voor het Ter Kamerenbos moeten we op zoek naar een evenwicht tussen de behoefte aan mobiliteit en aan groene ontspanningsruimte. Dat vergt overleg met alle spelers en een flinke portie gezond verstand.*

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).* - *Over de initiële beslissing om het Ter Kamerenbos in volle gezondheids crisis volledig te sluiten, is geen overleg gepleegd. Er is ook niet beraadslaagd met de handelaars en de economische sector over de heropening van de drie toegangswegen of over de sluiting van 80% van het bos. Ook in de toekomst is er geen overleg gepland. U hebt, mevrouw de minister, zelfs de woorden 'handelaar' of 'economische impact' nooit uitgesproken.*

*Ik heb de belangen van de economische sector en de handelaars aangekaart, evenals de noodzaak om in beroep te gaan. Maar er is zelfs nog geen eenvoudig overleg gepland. Er wordt geen greintje empathie getoond. Dat deze mensen zo worden afgewezen, is ontstellend.*

Aujourd'hui, Mme la ministre, ces gens reçoivent une fin de non-recevoir. Je me joins à eux et je suis particulièrement consternée.

223

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - La finalité est donc partagée par les différents groupes politiques. Si le fameux circuit de voitures d'il y a vingt ans n'était déjà plus une réalité depuis longtemps, le bannissement total de la voiture aurait pu être organisé autrement. Ce qui était prévu dans les pétitions des uns et des autres n'est pas ce qui se trouve sur la table aujourd'hui. Ainsi, l'action en justice n'est pas celle que d'aucuns espéraient, et elle est, à mon sens, vouée à l'échec.

Il est, en revanche, très important d'accompagner le changement. La concertation ne doit pas se faire qu'avec les acteurs publics. Celle-ci a d'ailleurs eu lieu et est un échec collectif, de la classe politique des communes concernées, de la Région et même de l'État fédéral. L'annonce du renforcement de l'offre ferroviaire en 2024 me fait craindre des délais en réalité dignes de ceux de la sortie du nucléaire : ce n'est pas, aujourd'hui, une réalité. Et si l'on ne peut pas se garer aux alentours des gares, cela relève aussi la responsabilité des communes. Il existe donc une forme d'hypocrisie collective. Pendant ce temps, les gens continuent à quitter Bruxelles et à alimenter ce flux permanent de voitures. Les habitants des quartiers environnants sont les premières victimes de cette situation : c'est avant tout à eux, riverains et commerçants, qu'il faut penser lorsqu'on cherche des solutions.

225

Je retiens deux éléments de vos réponses.

Bruxelles Mobilité n'a pas reçu les rapports de police des communes concernées, alors qu'énormément de policiers effectuent actuellement un travail d'accompagnement. Des rapports de police existent. Dans l'action en justice que la commune d'Uccle a intentée, un rapport de police est d'ailleurs mentionné. Je vous invite, vous et Bruxelles Mobilité, à en prendre connaissance et à le contester si nécessaire. Et si ce rapport de police n'a pas été transmis, il faudrait indiquer à la commune d'Uccle de transmettre ses rapports de police à la Région également. Il faut aussi ajouter toutes les pièces au dossier.

Le volet STIB du dossier est le plus important. C'est une valeur ajoutée pour le bus 41 de traverser le bois en maintenant le site propre. Vous avez parlé des arrêts Brésil et Gendarmes, qui sont deux arrêts contigus en entrée et sortie de bois. Ce qui m'importe, c'est de savoir que, sur la ligne 41, même si nous gagnons quelques minutes dans la traversée du bois, en dehors du bois, nous en perdons au moins une quinzaine ces dernières semaines, comme l'attestent divers témoignages que j'ai reçus.

Je souhaiterais donc une objectivation réelle de la situation et ce n'est pas vous mais la STIB qui a fait défaut en la matière. Dans tous les cas, ce n'est pas entre les arrêts Brésil et Gendarmes qu'une objectivation est nécessaire, mais entre les arrêts Brésil et Vert chasseur, Hôpital Sainte-Élisabeth, Floride et Houzeau. En clair, le bus 41 est aujourd'hui bloqué sur la chaussée de Waterloo. Certes, il circule plus rapidement dans le bois - le

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Alle fracties zijn het eens over het doel, maar de aanpak had anders gekund. De huidige situatie houdt immers geen rekening met de opmerkingen uit de petitie. Volgens mij is de rechtszaak dan ook gedoemd om te mislukken.*

*Het is zeer belangrijk dat een wijziging met de nodige begeleiding gepaard gaat. Overleg moet niet alleen tussen beleidsinstanties plaatsvinden. Dat beleidsoverleg heeft overigens gefaald. De aangekondigde uitbreiding van het treinaanbod tegen 2024 is er volgens mij een voor in de verre toekomst. Bovendien zijn de gemeenten verantwoordelijk voor voldoende parkeerplaatsen aan de treinstations.*

*Ondertussen blijven er inwoners wegtrekken uit Brussel, waardoor de constante auto-stroom in stand wordt gehouden. De omwonenden zijn daar het eerste slachtoffer van. Het is voor hen dat u naar oplossingen moet zoeken.*

*Uit uw antwoorden maak ik op dat Brussel Mobiliteit de politierapporten van de betrokken gemeenten niet heeft ontvangen, ofschoon veel politieagenten de situatie in goede banen helpen leiden. Die rapporten bestaan wel degelijk. Als u ze niet hebt ontvangen, moet u de betrokken gemeenten aansporen om ze u te bezorgen.*

*Het dossier van de MIVB is het belangrijkste. Voor de gebruikers van buslijn 41 is het een meerwaarde dat de bus over een eigen bedding door het park rijdt, maar daar waar ze in het bos een aantal minuten aan reistijd wint, verliest ze er minstens een vijftiental in de aanpalende straten. De MIVB moet dan ook een objectief standpunt weergeven. Hoeveel reistijd verliest de bus over haar volledige traject? Ik kan mij moeilijk voorstellen dat die gegevens niet beschikbaar zijn. Het is uw plicht om de burger hierover in te lichten.*

*In dit debat is transparantie uiterst belangrijk om een objectief beeld van alle voor- en nadelen te krijgen.*

contraire serait dramatique étant donné que plus personne ne traverse le bois en voiture -, mais sur la ligne 41, quel est le temps de parcours perdu ? Je ne peux croire que cette donnée n'existe pas. Vous avez donné les temps, à la minute près, de la traversée du bois. Vous avez, par conséquent, l'obligation de communiquer le temps perdu par les citoyens sur la chaussée de Waterloo avec le bus 41.

Dans ce débat, la transparence est primordiale pour objectiver les points positifs et négatifs.

229 **Mme Véronique Jamouille (PS)**.- Nous reviendrons certainement sur cet important débat pour la Région. J'espère que la concertation se poursuivra sur la base des résultats des tests, que les choses vont s'apaiser et que le bon sens reviendra.

231 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous dites que vous n'attendrez pas les réformes institutionnelles pour agir. C'est une bonne chose, car l'accord de gouvernement ne contenant pas un mot sur les réformes institutionnelles, cela voudrait dire que nous ne pourriez pas du tout agir. Comment comptez-vous remédier à la situation actuelle ?*

*Des simulations ont-elles été effectuées avant le démarrage des tests ? La Région ou la Ville de Bruxelles disposent-elles des logiciels ad hoc ?*

233 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Il est bien connu des experts que plus on donne de place à la voiture, plus elle en prend. Ce constat s'applique également aux autres modes de déplacement : plus les infrastructures sont nombreuses, plus elles sont exploitées. Dans l'objectif général d'améliorer les espaces publics et la qualité de vie à Bruxelles, nous avons tout intérêt à offrir davantage de place aux bus, aux vélos et aux marcheurs, et comme notre territoire est limité, cela signifie moins d'espace pour la voiture.

C'est sous cet angle que nous devons considérer ce projet, mais il faut du temps pour changer les habitudes. Laissons au test le temps de démontrer son efficacité. Nous ne pouvons tirer de conclusions aujourd'hui.

S'agissant de l'élaboration de solutions alternatives, j'entends un signal positif de la part du bourgmestre d'Uccle, qui semble avoir pris conscience de la présence de cinq gares sur le territoire de sa commune. Nous devons concentrer nos efforts sur l'accessibilité de ces gares et sur leur mise en valeur, faire comprendre aux habitants du sud de Bruxelles que rejoindre la ville en train, en tram et en bus est faisable et facile. C'est là que nous devons investir notre énergie, plutôt que dans des discussions stériles.

235 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je reviens sur les communications contradictoires, qui enveniment le débat sur la mobilité, empoisonnent Bruxelles dans son ensemble, et contrecarrent vos ambitions en matière de mobilité.*

**Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** (in het Frans).- *Ik hoop dat het verdere overleg zal uitgaan van de testresultaten en dat het gezond verstand zal terugkeren.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- U zegt dat u niet zult wachten op institutionele hervormingen om beleid te voeren. Dat zou pas erg zijn. In het regeerakkoord staat er immers niets over institutionele hervormingen en dat zou dus betekenen dat u helemaal geen beleid zou kunnen voeren. Zult u toch nog iets doen om de huidige situatie aan te pakken?

Vanaf 15 september worden er testen en metingen uitgevoerd. Er is een analyse gemaakt van twee kruispunten waar er problemen zouden zijn, onder meer op de Franklin Rooseveltlaan. Werden er vooraf simulaties uitgevoerd? Beschikt het gewest of de stad Brussel over de nodige software om dat te doen?

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Hoe meer plaats je geeft aan de wagen, hoe meer hij er inneemt volgens experts. Willen we de openbare ruimte en de levenskwaliteit in Brussel verbeteren, dan moeten we meer plaats bieden aan de bus, de fiets en de voetganger.*

*We moeten het project vanuit dat oogpunt bekijken, maar er is tijd nodig om gewoontes te veranderen. Laten we de test afwachten; we kunnen vandaag nog geen conclusies trekken.*

*Wat het uitwerken van alternatieve oplossingen betreft, kennelijk heeft de burgemeester van Ukkel ingezien dat er maar liefst vijf stations op zijn grondgebied zijn. We moeten onze inspanningen richten op de verbetering van de toegankelijkheid ervan en de bewoners in het zuiden van Brussel duidelijk maken dat de stad makkelijk bereikbaar is met de tram en de bus in plaats van ons bezig te houden met steriele discussies.*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Ik kom nog even terug op de kwestie van de tegenstrijdige communicatie. Niet alleen in dit dossier blijkt duidelijk dat bepaalde partijen de Brusselaars van alles vertellen en dat ze nadien het tegendeel beweren. Zoiets vergiftigt het mobiliteitsdebat, het vergiftigt Brussel als

*Je suis ulcéré par l'hypocrisie de certains et rends hommage à ceux qui, comme le bourgmestre Close, se comportent comme des décideurs et se tiennent au-dessus de la mêlée.*

*Dans ces conditions, il serait plus intéressant d'opter pour un dialogue direct avec la population et les différents groupes d'intérêt locaux. Partagez-vous cet avis ? Quelle est votre analyse de la situation ? Faut-il peut-être encore un peu attendre et laisser la situation se décanter ?*

<sup>237</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Nous ne saurons donc pas ce qu'il s'est passé lors de la réunion avant votre tweet du 27 mai. La communication à tout va et l'opacité sur la nature de ces échanges et des engagements qui ont été pris de part et d'autre nourrissent le fossé qui sépare les citoyens du monde politique, ce que je regrette.

<sup>239</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous nous sommes concertés, lors de la réunion du mois de mai, avec la commune d'Uccle et la Ville de Bruxelles, ainsi qu'avec Bruxelles Mobilité, pour trouver une solution à court terme.

La Ville de Bruxelles a décidé d'ouvrir la boucle nord et nous avons opté pour le compromis d'une solution à long terme afin de rendre au bois de la Cambre son usage original.

Vous relevez que la Région n'a pas bien travaillé avec les communes. Nous avons en tout cas bien travaillé avec la Ville de Bruxelles, son bourgmestre et ses échevins. Bruxelles Mobilité a adapté les feux et les carrefours et réalisé des travaux dans l'urgence cet été, pour que l'on puisse faire de cette phase de test un succès.

Si tel n'était pas le cas, nous adapterions ces aménagements. Mais les critiques devront reposer sur des chiffres plutôt que sur des photos ou des vidéos capturées par SlowCam. Il me semble exagéré de dire que les déplacements y prennent désormais deux heures de plus.

<sup>241</sup> Quels sont les éléments importants au niveau de cette évaluation ? Il s'agit premièrement d'éviter le trafic de transit dans les quartiers environnants. Personne ne veut que ceux-ci soient asphyxiés par des embarras de circulation. C'est la raison pour laquelle nous nous réjouissons que la commune d'Uccle

geheel, maar het is ook kwalijk voor uw mobiliteitsambities. Uw uitgangspunt is samenwerking, maar als u moet vaststellen dat overlegpartners naderhand de gemaakte akkoorden afschieten en zelfs naar de rechtbank stappen, dan moet ook u conclusies trekken.

Ik erger me aan de hypocrisie van sommigen en wil hulde brengen aan anderen, die zich wél beleidsmakers tonen en boven het gejoel staan. Burgemeester Close is op dat vlak exemplarisch: hij spreekt heldere ambities uit, overlegt en toont zich bereid om waar nodig bij te sturen, maar gaat niet in op sabotage.

Er zijn mensen met wie samen te werken valt, anderen zwalpen. In zo'n situatie is het interessanter om te kiezen voor de directe dialoog met de bevolking, bijvoorbeeld de handelaars, die met vragen zitten.

Als we vooruitkijken naar een situatie waarin het Brussels Gewest steeds vaker het mobiliteitsbeleid zal uitstippelen, zullen we almaar vaker direct met de verschillende lokale belangengroepen moeten communiceren. Ziet u dat ook zo? Hoe analyseert u de situatie? Is er misschien meer tijd nodig om de zaak te laten bezinken?

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Wat er precies gezegd is tijdens het overleg, komen we niet te weten. De onduidelijke communicatie over het overleg en de beloftes aan beide zijden vergroot de kloof tussen de burger en de overheid nog en ik betreur dat ten zeerste.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In de maand mei overlegde ik met de gemeente Ukkel, de stad Brussel en Brussel Mobiliteit over een oplossing op korte termijn.*

*De stad Brussel besliste om de noordelijke lus te openen en we kozen voor een compromis voor de langetermijnoplossing, zodat het Ter Kamerenbos zijn oorspronkelijke bestemming terugkrijgt.*

*U beweert dat het gewest niet goed met de gemeenten samenwerkte. Met de stad Brussel was dat echter wel het geval. Brussel Mobiliteit paste de verkeerslichten en de kruispunten aan en voerde afgelopen zomer dringende werken uit om van de testfase een succes te maken.*

*Blijkt dat niet het geval, dan passen we de situatie aan. Kritiek moet echter op cijfers gebaseerd zijn. Dat verplaatsingen in het Ter Kamerenbos tegenwoordig twee uur zouden vergen, lijkt mij overdreven.*

*Bij de evaluatie moet er in de eerste plaats onderzocht worden of het doorgaand verkeer zich niet naar de omliggende wijken heeft verplaatst. Dat de gemeente Ukkel een circulatieplan voor*



annonce son intention d'élaborer un plan de circulation pour cette zone. Cette mesure pourrait accompagner une phase de test réussie.

Deuxièmement, nous allons mesurer le temps de parcours pour les voitures. Les réunions de concertation ont permis de déterminer les axes nécessitant des mesures, ainsi que les comptages et les comparaisons nécessaires. Le temps de parcours pour les voitures sera mesuré sur les axes retenus.

Bien qu'il soit trop tôt pour communiquer des conclusions, nous constatons que les temps de parcours n'ont pas augmenté par rapport à la période qui précède la crise du Covid-19. Cette évaluation ne se limitera pas aux voitures, mais englobera tous les modes de déplacement, y compris le vélo et les transports en commun.

M. De Bock, mon administration ne dispose pas du rapport de la commune d'Uccle auquel vous faites allusion. Elle lui en fera la demande, car il faut disposer du dossier le plus complet possible.

De manière générale, la STIB est favorable au maintien de la situation actuelle de la ligne de bus 41, mais je m'engage à obtenir des chiffres plus précis auprès d'elle, comme vous le demandez de façon constructive, pour que nous traitions de données précises partagées dans le but de parvenir à un compromis à la fin de la phase de test.

<sup>243</sup> Le dispositif de fermeture en cas de tempête a été mis en œuvre durant le confinement, période durant laquelle le trafic était minimal. Il n'était pas nécessaire, alors, d'organiser des journées de concertation pour poser ce constat et prendre la mesure. Des problèmes sont arrivés ensuite et des solutions devaient être trouvées. C'est pourquoi la Ville de Bruxelles a prévu des concertations. Ne soyez pas injuste !

Mes réponses sont peut-être techniques, d'où votre impression, Mme Barzin, que je manque d'empathie. Pourtant, je le répète, nous devons constater l'impact de la mesure sur le trafic aux alentours. Je ne veux pas qu'il y ait un report de trafic dans les quartiers avoisinants. La chaussée de Waterloo est une artère commerçante et d'habitations, elle ne peut assurer le transit lourd, mais bien les trajets vers des destinations locales, comme le prévoit le plan Good Move.

<sup>245</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Je partage l'avis de M. Verstraete sur l'intérêt du dialogue direct. Il existe des expériences positives et négatives en matière de participation. La Ville de Bruxelles est en tout cas un bon interlocuteur en la matière.*

<sup>249</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Pourquoi n'a-t-on pas procédé à une simulation ? Cela nous aurait permis de dépassionner le

*die zone zal opstellen, verheugt mij alvast. Zo'n maatregel kan een geslaagde testfase ondersteunen.*

*Daarnaast moeten we de doorstromingstijd meten voor auto's op de assen waarvan op de overlegvergaderingen werd bepaald dat er maatregelen, metingen en vergelijkingen nodig zijn.*

*Hoewel het nog te vroeg is voor conclusies, kan ik toch al zeggen dat de doorstromingstijd niet is toegenomen in vergelijking met de periode voor de Covid-19-crisis. De evaluatie zal overigens niet alleen voor auto's gebeuren, maar voor alle vervoersvormen.*

*Mijnheer De Bock, mijn diensten hebben het rapport van de gemeente Ukkel niet ontvangen. Ik zal het opvragen, want het dossier moet zo volledig mogelijk zijn.*

*De MIVB staat positief tegenover het behoud van de huidige situatie voor buslijn 41. Ik zal echter gedetailleerdere cijfers opvragen bij de vervoersmaatschappij, zodat na afloop van de testfase een goed onderbouwd compromis mogelijk is.*

*Tijdens de lockdown, toen er zeer weinig verkeer was, werd het bos gesloten wegens stormweer. Daar was geen voorafgaand overleg voor nodig. Toen brak echter de crisis uit en moesten we op zoek naar oplossingen voor Brusselaars die wilden buitenkomen. Daarom organiseerde de stad Brussel overleg.*

*Mevrouw Barzin, mijn behoorlijk technische antwoorden geven u wellicht de indruk dat ik geen empathie kan opbrengen. Ik herhaal dat ik niet wil dat het verkeer zich naar de omliggende wijken verplaatst. Over de Waterlooesteenweg zou alleen plaatselijk verkeer mogen rijden. Dat is overigens zo in Good Move opgenomen.*

*(verder in het Nederlands)*

De heer Verstraete stipt aan dat directe dialoog misschien vaker nodig zal zijn. Ik sluit me daarbij aan. Op grotere schaal zijn er positieve en negatieve ervaringen met participatie. Denk bijvoorbeeld aan een ander project met Brussel-Stad: de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek. Brussel-Stad is daarin een goede overlegpartner. Samen zetten we stappen vooruit en doen we op een andere manier aan participatie. Al gaat dat soms met vallen en opstaan, we moeten vooruit.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Waarom is er geen simulatie gebeurd? Het had ons in staat gesteld om een*

débat et de comprendre que, derrière, il y avait des hypothèses politiques. Nous aurions pu alors ensemble tendre vers l'intérêt général. Il est bizarre que, pour un projet d'une telle envergure, il n'y ait eu aucune simulation alors que l'administration possède tous les outils ad hoc.

253 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Concernant ce fameux rapport de police, il suffit de le demander à l'avocat de la Région qui l'a reçu en pièce jointe.

253 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- La question de la pollution est une donnée essentielle du débat, qu'on ne peut nier. Dès lors qu'il y a plus d'embouteillages ou de reports dans les quartiers voisins, la qualité de vie, que vous dites vouloir protéger, s'en trouve objectivement dégradée. Dans ce contexte, la participation serait bénéfique. Je m'étonne que M. Maron ne cherche pas à mesurer la qualité de l'air dans le bois et ses voiries avoisinantes. Ce n'est pas seulement un problème de mobilité, mais aussi de santé. Je plaide pour la réalisation de mesures qui objectiveront le débat.

263 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En matière de mobilité, nous pouvons procéder à des estimations, à des comptages du nombre de voitures qui passent et du nombre de voitures que peut absorber une voirie. C'est ce que nous avons fait. Nous avons ensuite adapté les carrefours entre l'avenue Franklin Roosevelt et la chaussée de La Hulpe afin de fluidifier la situation en augmentant les capacités.

Nous avons réalisé un comptage du nombre de voitures pouvant être absorbées par minute, mais nous ne pouvons pas élaborer un modèle capable de tout prévoir, surtout en temps de crise sanitaire. Nous réalisons cette phase de test comme une sorte de simulation. Nous disposons de chiffres et de résultats de comptage. Nous avons établi la liste des carrefours à hauteur desquels des comptages seront effectués et des comptages permanents sont déjà effectués par boucles. Nous faisons nos observations sur la base des temps de parcours sur des axes que nous avons identifiés ensemble, des comptages via les caméras existantes. Plusieurs types d'analyses sont réalisés au moyen d'enregistrements vidéo et de données d'opérateurs mobiles. Nous disposons donc effectivement de données, notamment des données historiques nous permettant de dresser des comparaisons. Le but est de procéder à des tests de fonctionnement, ce qui a été préconisé par des experts en mobilité au niveau de la Région et de la commune.

En ce qui concerne la pollution, le ministre Alain Maron et son administration font preuve de volontarisme. Pour ce qui est de la qualité de l'air, il faut effectuer des comptages sur une période plus longue que deux mois pendant une saison donnée. Les données issues de comptages ponctuels ne seront pas comparables. La météo, par exemple, a une incidence directe sur la qualité de l'air, de sorte que la tâche n'est pas aisée.

M. Maron prend la question à cœur et est prêt à gérer ce bois avec son administration dès que la régionalisation sera effective. C'est positif. La régionalisation du bois de la Cambre, presque réalisée

*verhit debat te vermijden en samen het algemeen belang na te streven.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Wat het fameuze politieverlag betreft, het volstaat om het op te vragen bij de advocaat van het gewest, die er een kopie van heeft ontvangen.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** *(in het Frans).*- *Vervuiling is een wezenlijk onderdeel van het debat. De toename van de files en de verplaatsing van het verkeer naar de naburige wijken maken dat de levenskwaliteit achteruitgaat. Het verwondert me dat de heer Maron de luchtkwaliteit in het bos en de naburige straten niet laat meten. Ik pleit voor maatregelen die het debat objectiveren.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Wat de mobiliteit betreft, hebben we het aantal wagens geteld die voorbijrijden, en het aantal wagens dat de straat kan opvangen. We hebben vervolgens de kruispunten aangepast tussen de Franklin Rooseveltlaan en de Terhulpsesteenweg om het verkeer vlot te trekken en de capaciteit te verhogen.*

*We hebben het aantal wagens geteld dat de straat per minuut kan opvangen, maar we kunnen geen model uitwerken dat alles voorziet, zeker niet tijdens een gezondheidscrisis als deze. We hebben een lijst van kruispunten opgesteld, waar nu al tellingen in lus via camera's, op basis van de duur van trajecten die we samen hebben bepaald, plaatsvinden. We beschikken dus over gegevens, ook uit het verleden, zodat we die met elkaar kunnen vergelijken.*

*Wat de vervuiling betreft, geven minister Alain Maron en zijn administratie blijk van voluntarisme. Wil je de luchtkwaliteit meten, dan moet je dat in een bepaald seizoen doen, tijdens een periode die langer is dan twee maanden. Ook het weer beïnvloedt de luchtkwaliteit, wat de opdracht er niet gemakkelijker op maakt.*

*De heer Maron is bereid om, eenmaal de regionalisering van het bos een feit is, het samen met zijn administratie te beheren. Ik stel vast dat de minister die op gewestelijk niveau bevoegd is, en de burgemeester van de stad Brussel het project gunstig gestemd zijn.*

sous la législature précédente, n'est pas encore d'actualité. Je constate que le ministre compétent au niveau régional et le bourgmestre de la Ville de Bruxelles y sont assez favorables.

<sup>267</sup> (Remarques de Mme Van Achter)

(poursuivant en néerlandais)

*Si le parc est géré par la Région, ce sera par Bruxelles Environnement. Si les voiries sont gérées par la Région, ce sera par Bruxelles Mobilité. Ces deux débats devront avoir lieu. M. Maron s'est déjà dit prêt à reprendre la gestion du bois.*

- Les incidents sont clos.

<sup>273</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

<sup>273</sup> à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

<sup>273</sup> concernant "l'avenir de la STIB au regard des perspectives financières post-Covid".

<sup>277</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Dans une interview, le secrétaire général de l'Union internationale des transports publics (International Association of Public Transport, UITP) indique que le monde de la mobilité ne sera probablement plus jamais comme avant. Il y évoque les progrès réalisés en matière de qualité de services à la suite de la pandémie (nettoyage, renforcement de l'offre pour avoir moins de monde par véhicule, accélération de la numérisation), ainsi que les défis financiers à relever et la nécessité pour les pouvoirs publics de soutenir le secteur de la mobilité afin d'assurer sa viabilité.

Cet article ne tient, bien entendu, pas compte d'un élément typiquement belge, à savoir l'utilisation intensive des transports en commun par les membres du secteur public qui ne disposent pas de voitures de société, contrairement au secteur privé. D'autre part, le télétravail, peu autorisé auparavant dans le secteur public, va l'être davantage et aura dès lors une incidence sur les transports en commun peut-être plus importante en Belgique que dans les autres pays.

En outre, par peur de la contamination et afin de ne pas engorger les transports publics, les voyageurs qui en ont la possibilité se sont tournés vers le transport individuel. La pratique du vélo a ainsi fortement augmenté en ville. Si je ne dispose pas de statistiques précises en la matière, il est fort probable que ce sont davantage des usagers du transport public qui ont opté pour le vélo que des automobilistes.

À moyen terme, il est donc certain que le transport public demandera davantage de moyens et de budget pour transporter moins de voyageurs, et la chute de revenus des opérateurs

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

(verder in het Nederlands)

Als het beheer van het park een gewestelijke bevoegdheid wordt, zal Leefmilieu Brussel bevoegd zijn. Als het gewest ook bevoegd wordt voor de wegen, dan zal Brussel Mobiliteit bevoegd zijn. Die twee debatten moeten gevoerd worden. Minister Maron heeft al verklaard dat hij bereid is om het bosbeheer als bevoegdheid over te nemen.

- De incidenten zijn gesloten.

**VRAAG OM UITLEG 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 toekomst van de MIVB in het licht van de financiële perspectieven na de Covid-crisis".

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *In een interview verklaart de secretaris-generaal van de International Association of Public Transport (UITP) dat de mobiliteitssector waarschijnlijk nooit meer dezelfde zal zijn. De kwaliteit van de diensten is verbeterd als gevolg van de pandemie, maar er zijn ook financiële uitdagingen. De overheden zullen de mobiliteitssector moeten ondersteunen, zodat hij kan overleven.*

*In het artikel wordt geen rekening gehouden met het typisch Belgische gegeven dat personeelsleden van de openbare sector intensief gebruikmaken van het openbaar vervoer, omdat ze niet beschikken over een bedrijfswagen. Daarnaast zal telewerk in de openbare sector meer worden toegestaan, wat een impact zal hebben op het openbaar vervoer, die in België misschien groter zal zijn dan in de andere landen.*

*Voorts zijn veel reizigers overgeschakeld op individueel vervoer uit angst voor besmetting en om het openbaar vervoer niet te overbelasten. Fietsen is ook sterk toegenomen in de stad.*

*Op middellange termijn zal het openbaar vervoer meer middelen vragen om minder reizigers te vervoeren. De inkomstendaling van de openbaarvervoermaatschappijen heeft haar dieptepunt nog niet bereikt.*

*De situatie zal moeilijk vol te houden zijn na de Covid-19-crisis, wanneer alle sectoren de hulp van de overheid zullen invoeren. Ofwel zal de overheid het openbaar vervoer aan zijn lot moeten overlaten ofwel zal ze het zwaar moeten financieren door andere sectoren op te offeren.*

n'en est pas encore à son apogée. Certains usagers renonceront probablement à leur abonnement, ce qui aggravera davantage les problèmes financiers des transports publics.

Payer plus pour moins de voyageurs est déjà paradoxal en soi. Toutefois, la situation sera difficilement tenable dans un environnement post-Covid-19, où tous les secteurs réclameront le soutien des pouvoirs publics. Il faudra alors choisir entre laisser couler le transport public ou le financer massivement en sacrifiant d'autres secteurs.

Reste toutefois une troisième voie : celle de réaliser des économies grâce à une gestion plus efficace. Nous devons répondre à ces questions et relever ces défis aujourd'hui afin de ne pas être pris de court demain.

279 La STIB pourrait dire qu'elle a besoin de quelques dizaines de millions d'euros en plus pour répondre à cette situation exceptionnelle qui risque de durer, mais la Région aura du mal à payer et il est à craindre que des investissements passent à la trappe pour compenser les pertes d'exploitation. Agir ainsi, c'est hypothéquer l'avenir.

Pour revenir à cette troisième voie, plusieurs options plus ou moins radicales pourraient être envisagées afin de répondre à la nécessité de trouver davantage de moyens pour transporter moins de voyageurs.

La première option est de se recentrer sur le métier de base, à savoir le transport des voyageurs, et de considérer que la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) et les autres modes de mobilité ne sont pas prioritaires.

La deuxième option est de réduire drastiquement les frais généraux (technologies de l'information, services d'études, services commerciaux, etc.) et de mettre en commun les différentes ventes de titres de transports publics. Il est en effet absurde que le citoyen, avec ses impôts, finance quatre services et systèmes de vente. Y a-t-il, par exemple, un sens à avoir, à la gare du Nord, un guichet STIB, un guichet SNCB et un guichet De Lijn ? S'il est compréhensible qu'une grande chaîne de hamburgers ne vende pas les produits d'une autre chaîne de hamburgers parce que ce sont des sociétés commerciales concurrentes, dans le cas qui nous occupe, il s'agit de services publics financés par le même citoyen. Il est, par ailleurs, anormal - je l'ai rappelé lors d'une précédente question - que la STIB, comme De Lijn, dépense plusieurs dizaines de millions d'euros dans un système de paiement sans contact, par carte bancaire, incompatible avec les autres opérateurs.

La troisième option est de réduire les coûts d'exploitation. Si comparaison n'est pas raison, De Lijn et les TEC ont démontré que la sous-traitance coûte beaucoup moins cher. Par ailleurs, les bus coûtent également moins cher en infrastructure, entretiens et véhicules.

281 Il s'agit là de pistes de solution. Les mettre en avant ne signifie pas que nous adhérons à toutes. Si nous sommes favorables

*Maar er is nog een derde mogelijkheid: besparen door het openbaar vervoer efficiënter te beheren. We moeten vandaag deze vragen beantwoorden en deze uitdagingen aangaan om straks niet voor verrassingen komen te staan.*

*De MIVB zou enkele tientallen miljoenen euro meer kunnen vragen om deze uitzonderlijke situatie het hoofd te bieden, maar het gewest zal dat moeilijk kunnen betalen en investeringen zouden kunnen worden geschrapt om de verliezen weg te werken. Dat hypothekeert de toekomst.*

*Om terug te komen op die derde mogelijkheid: er zijn verschillende min of meer radicale opties om meer middelen te vinden om minder reizigers te vervoeren.*

*De eerste optie is zich opnieuw concentreren op de corebusiness, namelijk het vervoer van reizigers, waarbij mobility as a service (MaaS) en andere vervoerswijzen niet prioritair zijn.*

*De tweede optie bestaat erin de algemene kosten drastisch te verminderen en de verkoopmogelijkheden te bundelen. Het is absurd dat de burger met zijn belastingen vier verkoopdiensten en -systemen financiert. Het heeft toch geen zin dat er bijvoorbeeld in Brussel-Noord een MIVB-loket, een NMBS-loket en De Lijn-loket zijn of dat het systeem voor contactloze betalingen van De Lijn niet compatibel is met dat van de andere openbaarvervoermaatschappijen?*

*De derde optie is de exploitatiekosten verminderen. De Lijn en TEC hebben bewezen dat werken met onderaanneming veel minder duur is.*

*Dit zijn voorstellen van oplossingen. Dat betekent niet dat we ze allemaal onderschrijven. We zijn weliswaar voorstander van een*

à la rationalisation de services entre les différents opérateurs, notamment la billettique, les technologies de l'information et les applications de MaaS, nous sommes convaincus que nous devons continuer d'améliorer la qualité du service et d'encourager la multimodalité, même si certaines de ces missions pourraient être confiées à un autre opérateur. Enfin, on peut vouloir réduire les coûts d'exploitation, mais il ne faut surtout pas en négliger l'impact social pour le plus gros employeur public bruxellois.

La STIB a-t-elle évalué ses besoins à court et moyen termes pour poursuivre ses missions ? Dans l'affirmative, quels sont ses besoins et quelle réponse y a-t-elle été apportée par le gouvernement ?

Le gouvernement a-t-il demandé à la STIB de prendre des mesures de rationalisation, de renoncer à certains investissements ou projets ? Si oui, lesquels ? Est-il notamment prévu de revoir le plan pluriannuel d'investissement de la STIB ou encore de reporter la gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans à des jours meilleurs ?

Avez-vous réalisé une étude comparative des modèles financiers et de gestion des opérateurs de transport public d'autres entités - plus ou moins proches de nous, mais comparables - dont nous pourrions nous inspirer pour disposer d'un transport public autosuffisant ? Dans l'affirmative, qu'est-ce qui explique que la STIB coûte si cher aux citoyens en comparaison avec d'autres sociétés de transports publics européens ?

283

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Comme tout le monde, la STIB subit les conséquences de la crise. Rappelons que pendant cette période, elle a "fait le job" : le service s'est poursuivi et les personnes qui avaient vraiment besoin de se déplacer ont été véhiculées. C'est le fruit d'une forme de résilience rendue possible grâce à son financement structurel et progressif par la Région depuis dix ans. La Région a toujours fait confiance à la STIB, elle y a investi et l'a soutenue financièrement pour permettre son déploiement.

Il est très important de poursuivre dans cette voie et de ne pas la laisser tomber quand elle traverse une crise. Il est évident que la STIB rencontrera des problèmes budgétaires, ce n'est vraiment pas le moment de l'abandonner. Il faut conserver cette dynamique positive et poursuivre une telle relation de confiance avec notre entreprise de transport public.

La STIB espère revenir à la normale à la fin de 2021, mais personne ne sait ce qu'il va se passer, notamment avec la généralisation du télétravail. Beaucoup de points d'interrogation demeurent.

En revanche, mon groupe vise des objectifs très clairs en matière de changement modal et d'application du plan Good Move, qui ne sont pas du tout compatibles avec une réduction de l'offre de la STIB ou une diminution de projets d'extension de services comme la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) ou le plan directeur du réseau bruxellois de bus en cours.

*rationalisering van de diensten tussen de maatschappijen, maar zijn ervan overtuigd dat we de kwaliteit van de dienstverlening en de multimodaliteit moeten blijven verbeteren. Het mag dan wel de bedoeling zijn de exploitatiekosten te verminderen, we mogen de sociale gevolgen ervan voor de grootste Brusselse werkgever van de openbare sector niet uit het oog verliezen.*

*Heeft de MIVB onderzocht wat haar noden op korte en middellange termijn zijn om haar opdrachten te kunnen voortzetten? Hoe heeft de regering daarop gereageerd?*

*Heeft de regering de MIVB gevraagd om te rationaliseren of om af te zien van bepaalde investeringen of projecten? Zal het meerjareninvesteringsplan van de MIVB worden herzien of wordt het gratis vervoer voor -25-jarigen en +65-jarigen uitgesteld?*

*Hebt u een vergelijkende studie van de financiële en beheermodellen van de openbaarvervoermaatschappijen van de andere entiteiten uitgevoerd, waarop het gewest zich kan inspireren voor een zelfbedruipend openbaar vervoer? Hoe valt te verklaren dat de MIVB zo duur uitvalt in vergelijking met andere Europese openbaarvervoermaatschappijen?*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ook de MIVB ondervindt de gevolgen van de crisis. Ze heeft in die moeilijke periode toch de klus geklaard, dankzij haar veerkracht die slechts mogelijk was door de structurele financiering door het gewest. Het gewest heeft altijd vertrouwen gehad in de MIVB, erin geïnvesteerd en haar ontwikkeling financieel ondersteund.*

*Het is heel belangrijk dat we op deze weg voortgaan. Die positieve dynamiek en vertrouwensrelatie moeten in stand worden gehouden.*

*De MIVB hoopt eind 2021 opnieuw normaal te kunnen functioneren, maar niemand weet wat er zal gebeuren, onder meer door de veralgemening van telewerk. Er blijven veel vragen.*

*Mijn fractie streeft echter heel duidelijke doelstellingen na met betrekking tot de modal shift en de toepassing van Good Move, die helemaal niet verenigbaar zijn met een vermindering van het aanbod van de MIVB of een vermindering van de uitbreiding van de dienstverlening, zoals mobility as a service (MaaS) en het Busplan.*

285 Il faut, au contraire, rassurer le public, mettre en avant les atouts de la STIB et l'inciter à sauter le pas vers les transports en commun. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons rien faire pour améliorer l'efficacité et l'efficacités de la STIB.

J'ai appris récemment qu'il existait au sein de la STIB un programme appelé Drive qui, dans le cadre du précédent contrat de service public, visait à améliorer la productivité. Un programme Drive 2.0 est également prévu, avec les mêmes buts.

L'absentéisme est un autre point noir coûtant cher à la STIB et à la collectivité. Ce problème est, bien sûr, à examiner en bonne entente avec les organisations syndicales.

Notre objectif doit être avant tout d'augmenter les recettes en faisant revenir le public vers les transports en commun et en le rassurant via des campagnes d'information. Celles en cours, assez bonnes, contribuent à restaurer la confiance. Elles ont, de plus, le mérite d'être menées conjointement par les quatre opérateurs. Nous devons faire tout notre possible pour convaincre plus d'automobilistes d'opter pour les transports publics.

287 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je comprends que des choix doivent être réalisés. La crise a réduit le nombre de voyageurs et a augmenté les coûts pour la STIB. M. Loewenstein suggérerait de laisser de côté les choses non essentielles, dont la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS). Or, je trouve justement ce projet très important. Nous devons promouvoir le transport multimodal.*

*En attendant les discussions budgétaires, pouvez-vous déjà nous dire si certains projets seront reportés ou si leur budget sera revu à la baisse ? L'idée des transports en commun gratuits, que la N-VA ne cautionne pas, est-elle abandonnée ? Quant aux investissements dans les bus, le ministre Gatz avait déjà indiqué il y a longtemps qu'ils ne cadraient pas dans le budget ordinaire, une politique désapprouvée par l'Europe.*

289 **M. David Weytsman (MR)**.- Je remercie mon collègue pour son excellente question. Je présume que nous tiendrons ce débat lors de l'ajustement budgétaire.

Je ne vois pas l'ampleur du déficit auquel nous ferons face. Les chiffres dont je dispose ne sont peut-être pas à jour. Le journal L'Écho avait évoqué en juin le pourcentage de remplissage de nos transports en commun. Disposez-vous d'une analyse plus complète de la situation actuelle et des projections ? L'administrateur-directeur général de la STIB

*De bevolking moet daarentegen worden gerustgesteld. De troeven van de MIVB moeten benadrukt worden, zodat de bevolking ertoe wordt aangezet om over te stappen naar het openbaar vervoer. Dat wil niet zeggen dat we niets kunnen doen om de MIVB efficiënter te maken.*

*De MIVB heeft een programma, Drive, dat de productiviteit beoogt te verbeteren. Een programma Drive 2.0 is ook gepland, met dezelfde doelstellingen.*

*Het absentéisme is een ander knelpunt dat de MIVB en de maatschappij veel centen kost. Dat probleem moet samen met de vakbonden worden onderzocht.*

*Ons doel moet erin bestaan de inkomsten te verhogen door de bevolking opnieuw de weg naar het openbaar vervoer te laten vinden via informatiecampagnes. We moeten alles in het werk stellen om meer automobilisten ervan te overtuigen voor het openbaar vervoer te kiezen.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het is belangrijk om te weten welke plannen de regering met de MIVB heeft. Door de crisis waar we op dit moment mee te kampen hebben, wordt het openbaar vervoer minder gebruikt en zijn er meer kosten.

De heer Loewenstein wil dat de MIVB niet-essentiële zaken achterwege laat. Een van de ideeën die hij op tafel legt, is afzien van mobility as a service (MaaS). Dat verraste mij, omdat ik dat project net heel belangrijk vind. Wordt dat idee echt overwogen? We moeten met onze tijd meegaan en mensen naar het juiste vervoer leiden. Dat vervoer moet multimodaal zijn.

Toch begrijp ik dat er keuzes zullen moeten worden gemaakt. Ik hoop antwoorden te krijgen in het licht van de begroting, maar kunt u nu al zeggen of het idee van gratis openbaar vervoer, waar de N-VA geen voorstander van is, opgegeven wordt? Is er al beslist om eventueel andere projecten te schrappen? Minister Gatz wees een hele tijd geleden al op de budgettaire krapte, met onder meer investeringen in bussen die, anders dan in het buitenland, al buiten de gewone begroting werden gehouden, een aanpak waarmee Europa zeker niet instemt. In het postcoronatijdperk wordt die oefening nog vele malen moeilijker. Zijn er al dossiers die u zeker zult moeten uitstellen of waarin u zult moeten besparen?

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik neem aan dat we dit debat zullen voeren bij de begrotingsaanpassing.*

*Ik weet niet hoe groot het tekort is. De cijfers waarover ik beschik, zijn misschien niet up-to-date. Beschikt u over een analyse van de huidige situatie en over prognoses? De algemene directeur van de MIVB zegt dat hij prognoses heeft, al zijn er nog veel onzekere factoren.*

dit disposer de telles projections, assorties de nombreuses hypothèses incertaines.

Qu'en est-il des coûts directs de la crise et des chantiers reportés ? Quelles sont les urgences auxquelles vous avez dû faire face avec la STIB ? Quelles sont les nouvelles obligations découlant du contrat de gestion de la STIB et liées à cette crise ?

Si nous devons dégager plus de moyens, il existe plusieurs possibilités. D'abord, une hausse des recettes par un effet de volume. Nous devons être le plus ambitieux possible et je sais que vous l'êtes.

Ensuite, la suppression des dépenses inutiles. Certains processus d'économie doivent probablement être approfondis. Il serait intéressant que vous veniez nous les présenter.

<sup>291</sup> La promesse de gratuité doit être balayée le plus rapidement possible. Elle n'a aucun sens pour la mobilité et guère plus d'un point de vue social.

En revanche, ce que mon collègue a peut-être voulu dire à propos des applications de mobilité urbaine intégrée (MaaS) est que des projets de ce type peuvent être menés en partenariat public-privé. Cela permettrait d'atteindre le même objectif en se révélant finalement moins coûteux pour les pouvoirs publics.

Il serait intéressant de savoir ce que les contribuables devront déboursier pour financer encore davantage la STIB dans les prochaines années au vu des déficits qui s'annoncent.

<sup>293</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Certes, la STIB a fait son travail, mais n'oublions pas qu'au moment où nous avons besoin d'elle, au tout début du déconfinement, la STIB était en grève ! Cet élément dû aux problèmes de concertation ne peut être oublié.

Concernant les chiffres, j'attends les réponses qui seront données aux questions de mes collègues. Le groupe cdH porte son attention à la gratuité qui n'a pas encore été budgétée. L'administrateur-directeur général de la STIB l'évoque sans doute quand il dit que certaines politiques non encore budgétées devront être revues. On ne peut évidemment pas continuer de gérer les projets comme si la crise du coronavirus n'existait pas. Quelle place a ce projet dans ce cadre ?

<sup>295</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Parlons en effet de l'impact du Covid-19 sur la STIB. Cette société n'a jamais manqué à son devoir, même si une partie du personnel a fait grève.*

*Durant la crise sanitaire, la STIB et son personnel ont tout mis en œuvre pour assurer un service maximum, multiplier les désinfections, etc. Certains travailleurs y ont même contribué alors que ce n'était pas leur métier. La STIB a réagi de manière forte. Nous devons à présent penser à l'avenir.*

*Hoeveel bedragen de directe kosten van de crisis en de uitgestelde werkzaamheden? Met welke dringende problemen bent u geconfronteerd? Welke nieuwe verplichtingen die verband houden met deze crisis vloeien voort uit de beheersovereenkomst?*

*Als we meer middelen moeten vrijmaken, bestaan er verschillende mogelijkheden. Ten eerste: meer inkomsten door een stijging van het aantal passagiers. We moeten zo ambitieus mogelijk zijn en ik weet dat u dat ook bent.*

*Vervolgens moeten nutteloze uitgaven worden geschrapt. Sommige besparingsprocessen moeten wellicht nog verder worden uitgediept. U zou ze moeten toelichten.*

*De belofte van gratis vervoer moet zo snel mogelijk worden ingetrokken. Zo'n maatregel is niet bevorderlijk voor de mobiliteit en houdt ook in sociaal opzicht geen steek.*

*Projecten zoals mobility as a service (MaaS) kunnen aan publiek-privatepartnerships worden toevertrouwd. Zo kan hetzelfde doel worden bereikt tegen een lagere kostprijs voor de overheid.*

*Het zou interessant zijn te weten wat de belastingplichtigen nog zullen moeten ophoesten om de MIVB in de komende jaren nog meer te financieren.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *De MIVB heeft inderdaad haar werk gedaan, maar laten we niet vergeten dat de werknemers van die maatschappij op het ogenblik dat we haar nodig hadden, in het begin van de lockdown, aan het staken waren!*

*De invoering van gratis openbaar vervoer is nog steeds niet begroot. Wellicht verwees de directeur van de MIVB daarnaar toen hij verklaarde dat sommige maatregelen die nog niet werden begroot, nu wellicht moeten worden aangepast. We kunnen uiteraard niet blijven doen alsof de coronacrisis niet bestaat. Kunt u de plannen voor gratis openbaar vervoer in dat opzicht toelichten?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het is goed om stil te staan bij de impact van de coronacrisis op de MIVB. Die maatschappij heeft de hele tijd haar werk gedaan, ook al heeft een deel van het personeel actie gevoerd.

Tijdens de coronacrisis hebben de MIVB en haar medewerkers alles op alles gezet om een maximale dienstverlening aan te bieden, extra poetsbeurten uit te voeren enzovoort. Sommige werknemers zijn overgestapt naar een andere functie. Mensen die een chauffeursopleiding volgden, werden bijvoorbeeld ingezet op de poetsdienst. De MIVB heeft op een sterke manier

<sup>297</sup> (poursuivant en français)

M. Loewenstein, en réponse à vos questions concernant l'impact financier, la STIB a évalué les conséquences financières de la crise du Covid-19 à environ 118 millions d'euros, ventilés comme suit :

- des pertes de recettes pour un total estimé à 108 millions d'euros fin août 2020, qui concernent principalement les recettes de trafic, à hauteur de 102 millions d'euros ;

- des dépenses complémentaires - nettoyage, matériel de protection... - de 30 millions d'euros ;

- des dépenses évitées - diminution des coûts d'énergie, de personnel... - de 20 millions d'euros.

Ces chiffres seront réévalués dans deux mois.

<sup>299</sup> (Remarques de M. Loewenstein)

Il s'agit d'une perte importante dont il faut discuter.

J'en viens aux demandes du gouvernement. À ce jour, il n'a pas été décidé de prendre de mesures de rationalisation ou de renoncer à certains projets. J'entends bien les inquiétudes, mais l'exercice budgétaire du gouvernement est en cours. Ne nous le cachons pas : il s'agira d'un débat difficile. Je vous demande un peu de patience pour nous laisser clore ces travaux afin que nous puissions vous présenter un plan budgétisé à plus long terme.

En ce qui concerne le plan pluriannuel d'investissement (PPI), dans le contrat de service public de la STIB est prévu un mécanisme de révision synchronisé avec l'exercice budgétaire.

Enfin, la gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans demeure dans l'accord de majorité. Il faut le respecter, bien qu'il ne lie logiquement pas l'opposition. Le contraire serait étrange... J'espère qu'un compromis sera trouvé lors des débats budgétaires.

Pour ma part, je défends absolument les initiatives en faveur des transports en commun. Investir dans ce secteur débouche sur un gain. Bien sûr, cela représente un coût, mais cela entraîne un gain en matière de transfert modal et de qualité de vie pour l'ensemble de la Région. Je suis donc convaincue de l'intérêt d'intervenir dans ce type de projets, même ceux liés à l'infrastructure. Je défendrai cette stratégie, mais il faut le faire avec réalisme. Notre budget doit tenir la route et nous devons aboutir à un équilibre budgétaire dans les discussions en cours.

<sup>303</sup> Je suis entièrement d'accord avec Mme Parmentier : il faut faire revenir les usagers afin de limiter les pertes de revenus des sociétés de transports en commun.

gereageerd. Het is nu belangrijk om na te denken over de toekomst.

(verder in het Frans)

*Mijnheer Loewenstein, de MIVB heeft de financiële gevolgen van de coronacrisis geraamd op ongeveer 118 miljoen euro. Enerzijds wordt de MIVB geconfronteerd met 108 miljoen euro verlies aan inkomsten en 30 miljoen euro extra uitgaven voor reiniging, beschermingsmateriaal enzovoort. Anderzijds zijn er 20 miljoen euro vermeden uitgaven (minder energie- en personeelskosten enzovoort).*

*Deze cijfers betreffen de stand van zaken van eind augustus 2020 en zullen binnen twee maanden opnieuw worden berekend.*

(Opmerkingen van de heer Loewenstein)

*We moeten dit aanzienlijke verlies bespreken.*

*Tot dusver is niet beslist om te besparen of af te zien van bepaalde projecten. Ik heb begrip voor uw bezorgdheden, maar de regering buigt zich momenteel over de begroting. Laten we er geen doekjes om winden: het zal een moeilijk debat worden. Ik vraag u een beetje geduld te oefenen, zodat we deze werkzaamheden kunnen afsluiten en u een op langere termijn begroot plan kunnen voorstellen.*

*Wat het meerjareninvesteringsplan betreft, is in het contract van openbare dienst van de MIVB voorzien in een herzieningsmechanisme.*

*Ten slotte wordt gratis vervoer voor mensen onder de 25 jaar of boven de 65 jaar, zoals in het meerderheidsakkoord staat, gehandhaafd.*

*Ik verdedig de initiatieven ter bevordering van het openbaar vervoer. Investeren in deze sector leveren winst op. Natuurlijk zijn daar kosten aan verbonden, maar de modal shift en levenskwaliteit varen er wel bij. Het is dus belangrijk om in dat soort projecten mee te financieren. Ik zal die strategie verdedigen, maar we moeten wel blijf geven van realisme en streven naar een begrotingsevenwicht.*

*Ik ben het volledig eens met mevrouw Parmentier: we moeten ervoor zorgen dat de passagiers terugkeren om het*



Quant aux chiffres que vous me demandez, nous devrions recevoir les données les plus récentes cette semaine. Dernièrement, nous étions à 65 % des usagers, ce qui est une nette réduction. Nous dressons toutefois deux constats : les personnes reviennent progressivement et les citoyens font un peu plus confiance aux transports en commun à Bruxelles et en Belgique que dans les autres États membres. Actuellement, les quatre opérateurs mènent conjointement une campagne pour inviter les personnes à reprendre les transports en commun. Un point intéressant à souligner est que lorsqu'elles reviennent, elles restent.

305 (poursuivant en néerlandais)

*La STIB mise beaucoup sur la confiance. Ceux qui reprennent les transports en commun doivent s'y sentir en sécurité et se dire que la situation est sous contrôle. Mais cela reste un défi de veiller à étaler autant que possible les heures de pointe, pour éviter des métros, des trams et des bus bondés.*

307 (poursuivant en français)

On constate que les heures de pointe sont davantage étalées. C'est intéressant car on évite ainsi des moyens de transport bondés. J'espère que cette situation perdurera même après l'épidémie.

En Belgique, et surtout à Bruxelles, les heures d'affluence sont très limitées. Il y a en général quatre heures et demie d'heures de pointe à Bruxelles, tandis qu'elles s'étalent sur six heures dans les autres pays. Nous avons l'habitude de tous nous déplacer au même moment.

J'attends des chiffres plus récents mais, il y a une ou deux semaines, 70 % des bus affichaient une occupation de moins de 25 %. Il est important que les bus ne soient pas bondés en permanence pour que les citoyens retrouvent la confiance dans les transports en commun et s'y sentent à l'aise. C'est pour cette raison que l'on a demandé à la STIB de maintenir le service normal bien que le nombre d'utilisateurs ait diminué.

309 (poursuivant en néerlandais)

*Certaines mesures portent sur des investissements à l'impact positif.*

311 (poursuivant en français)

Certes, la mise en œuvre du système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) nécessite un investissement, mais je suis convaincue que ce projet va inciter les gens à prendre les transports en commun. C'est le but de ce système : faire découvrir la diversité des offres existantes pour se déplacer à Bruxelles.

*inkomstenverlies van de openbaarvervoermaatschappijen te beperken.*

*U vroeg me ook naar cijfers. We zouden de meest recente gegevens deze week moeten ontvangen. Onlangs was het aantal passagiers gedaald tot 65% van het normale cijfer, wat een duidelijke daling is. We stellen niettemin twee zaken vast: de mensen keren geleidelijk terug en de burgers schenken een beetje meer vertrouwen aan het openbaar vervoer in Brussel en in België dan in andere Europese landen. Momenteel voeren de vier operatoren samen een campagne om de mensen ertoe aan te zetten opnieuw het openbaar vervoer te nemen. Interessant om weten is dat passagiers die terugkomen, doorgaans ook het openbaar vervoer blijven nemen.*

(verder in het Nederlands)

Vertrouwen moet je elke dag winnen. De MIVB zet daar sterk op in. Wie de stap zet en opnieuw het openbaar vervoer neemt, moet voelen dat reizen met het openbaar vervoer veilig en gecontroleerd kan. We moeten erover waken dat dat zo blijft en mogen niet tevreden zijn met de vaststelling dat het nu zo is. We willen geen overvolle metro's, trams en bussen. Het blijft een uitdaging om mensen op te roepen om de spitsuren zo veel mogelijk te spreiden.

(verder in het Frans)

*We stellen vast dat de spitsuren niet meer zo druk zijn. Dat is goed, want zo zit het openbaar vervoer niet overvol.*

*In België en vooral in Brussel zijn de spitsuren zeer beperkt. De spitsuren duren in Brussel over het algemeen vierenhalf uur, tegenover zes uur in andere landen. Wij Belgen hebben de gewoonte om ons allemaal op hetzelfde moment te verplaatsen.*

*Ik wacht op recentere cijfers, maar een of twee weken geleden bedroeg de bezetting van 70% van de bussen minder dan 25%. Het is belangrijk dat de bussen niet voortdurend overvol zitten, opdat de burgers opnieuw vertrouwen krijgen in het openbaar vervoer. Daarom hebben we de MIVB gevraagd om de normale dienstverlening te handhaven.*

(verder in het Nederlands)

Sommige maatregelen die we nemen, zijn investeringen die een positief effect hebben.

(verder in het Frans)

*Mobility as a service (MaaS) vergt weliswaar een investering, maar ik ben ervan overtuigd dat dat project mensen ertoe zal aanzetten het openbaar vervoer te nemen.*

Nous avons parlé des gares méconnues à Bruxelles, le dispositif de MaaS pourrait les mettre en évidence.

Je suis d'accord avec vous, nous devons être critiques et examiner les dépenses, les collaborations possibles, etc. Le but de cette mobilité à la demande n'est pas seulement d'être un projet pilote de la STIB, nous souhaitons créer un cadre juridique général pour que plusieurs opérateurs puissent offrir ce service.

M. De Beukelaer, votre question sur les projets à éventuellement garder dans le cadre du PPI de la STIB sera intégrée au débat budgétaire.

M. Loewenstein, la STIB n'a pas attendu la crise du coronavirus pour entretenir des échanges ou comparer certaines solutions techniques ou méthodes de travail avec d'autres pays européens ou villes comparables à la Région de Bruxelles-Capitale.

La STIB a également analysé ses coûts, ce qui a débouché, dans le contrat de gestion 2013-2017, sur une économie cumulée de plus de 116 millions d'euros. La maîtrise des coûts fait ainsi partie intégrante du processus budgétaire de la STIB.

<sup>313</sup> Si nous utilisons le taux de couverture en fonction du système européen des comptes nationaux et régionaux (SEC), pour la comparaison, le taux de la STIB est bien au-delà de ceux des TEC et De Lijn. À la STIB, le taux est de plus de 40 %, contre une vingtaine de pourcents pour les TEC et De Lijn.

Par contre, pour ce qui est, précisément, de la comparaison du coût du transport public à Bruxelles et de sa couverture par les recettes, particulièrement concernant des modèles financiers et de gestion comparables, le principe de prudence reste de mise à cause de :

- la politique tarifaire appliquée ;
- la typologie du réseau ;
- la vitesse commerciale ;
- le périmètre d'activité ;
- la législation sur le travail et ses conséquences sur les coûts.

Une comparaison objective des indicateurs financiers avec d'autres opérateurs de transport public reste donc difficile.

La STIB a mandaté la société PricewaterhouseCoopers (PwC) en 2017 pour la réalisation d'un comparatif sur le secteur du transport. La conclusion était que la STIB avait un niveau inférieur par rapport aux sociétés de transports publics des autres pays.

*Ik ben het met u eens dat we kritisch moeten zijn en de uitgaven tegen het licht houden. Het doel van MaaS is een algemeen juridisch kader creëren, zodat meerdere operatoren deze dienst kunnen aanbieden.*

*Mijnheer De Beukelaer, uw vraag over de projecten die eventueel moeten worden behouden in het kader van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB zal aan bod komen in het begrotingsdebat.*

*Mijnheer Loewenstein, de MIVB heeft niet gewacht op de coronacrisis om bepaalde technische oplossingen of werkmethodes te vergelijken met die van andere Europese landen of steden.*

*De MIVB heeft ook haar kosten geanalyseerd, wat in de beheersovereenkomst voor 2013-2017 al heeft geleid tot een besparing van ruim 116 miljoen euro.*

*De dekkingsgraad van de MIVB bedraagt ruim 40%, wat ongeveer het dubbele is van die van de TEC en De Lijn.*

*Bij een vergelijking van de kosten van het openbaar vervoer en de mate waarin die kosten zijn gedekt door inkomsten, moet er voorzichtig te werk worden gegaan omdat een heleboel factoren daarbij een rol spelen, zoals het tariefbeleid, de reïssnelheid enzovoort. Een objectieve vergelijking van de financiële indicatoren met andere openbaarvervoermaatschappijen blijft dus moeilijk.*

*De MIVB heeft PricewaterhouseCoopers (PwC) in 2017 de opdracht gegeven om een vergelijkende studie van de vervoersector uit te voeren. De conclusie was dat de MIVB een lager niveau haalde dan dat van de openbaarvervoermaatschappijen in andere landen.*

*Ik geef u nog wat meer argumenten om voorzichtig te zijn wanneer u de kosten van het openbaar vervoer in Brussel vergelijkt met die van elders.*

*Een eerste element betreft de prijs die de gebruikers van het openbaar vervoer betalen. Die prijs ligt veel hoger in andere Europese landen en die hogere prijzen leveren meer inkomsten op. De prijs van een maandabonnement van de MIVB bedraagt 49 euro, terwijl je bijvoorbeeld in Londen vijf keer meer betaalt.*

Je vous livre quelques informations supplémentaires sur le principe de prudence à appliquer à la comparaison du coût du transport public à Bruxelles et ailleurs.

Un premier élément, notamment si l'on veut comparer la couverture des coûts par les recettes, concerne le prix que les usagers payent pour emprunter le transport public. Ce prix du transport public est nettement plus élevé dans d'autres pays européens, en témoigne le coût des abonnements en Allemagne. À Londres, cette différence est encore plus marquée : les usagers y ont l'habitude de payer leur abonnement mensuel de transport public de 140 à 250 livres sterling, en fonction des zones choisies. Ces prix supérieurs engendrent des recettes supérieures et peuvent biaiser les comparaisons de la couverture des coûts par les recettes. Pour rappel, pour l'entièreté de la superficie de la Région de Bruxelles-Capitale, le prix de l'abonnement mensuel de la STIB est de 49 euros, soit cinq fois moins qu'à Londres.

<sup>315</sup> Ensuite, à données de base égales, les indications de coûts peuvent différer suivant la méthodologie de comparaison adoptée.

Pour illustrer ce deuxième point important, la STIB dresse la liste d'une série de critères influençant les résultats des méthodologies :

- les tarifs, avec l'exemple de Londres que je viens d'évoquer ;
- la typologie des réseaux : plus le réseau s'étend vers des zones moins denses, plus il est onéreux ;
- la zone géographique à couvrir ;
- l'ambition en matière d'offre de transport en heures de pointe, en heures creuses et la nuit ;
- la vitesse commerciale des bus, des trams et des métros, qui affecte également le coût par kilomètre ;
- le périmètre d'activités, comme le fait de limiter ses activités à l'exploitation de véhicules, alors que la STIB a un spectre d'activités plus large ;
- les législations sur le travail et les charges sociales, qui sont aussi propres à la Belgique.

Un troisième élément incite à la prudence dans les comparaisons du domaine financier et des coûts, à savoir le fait que ces indicateurs sont souvent calculés par mode de transport (bus, métro, tram, etc.). Cette approche de comparaison financière des autres opérateurs par mode est pertinente car la plupart des opérateurs à travers le monde sont en général de type monomodal ou tout au plus bimodal, avec un usage presque similaire des deux modes au sein de la zone desservie. Leurs services généraux, comme les ressources humaines, sont intégrés au sein d'un seul mode, ce qui facilite cette comparaison de coûts par mode. La STIB est, quant à elle, trimodale, et ses services généraux

*Ten tweede kunnen de kosten verschillen afhankelijk van de methode waarmee je ze vergelijkt.*

*Een reeks criteria beïnvloeden de resultaten van de gebruikte methode, zoals de tarieven, de arbeidswetgeving enzovoort.*

*De indicatoren worden vaak per transportmiddel (bus, metro, tram enzovoort) berekend, en dat speelt ook een rol. Dat is een goede manier van werken, want de meeste openbaarvervoermaatschappijen gebruiken maar een of hoogstens twee soorten voertuigen. De MIVB gebruikt er echter drie. Dat bemoeilijkt een vergelijkende analyse.*

sont transversaux aux trois modes. Cela complique une analyse comparative.

317 Enfin, le personnel de la STIB dispose de 300 métiers spécifiques environ, des soudeurs de nuit sur les rails aux équipes de couture qui réparent les fauteuils en cuir des usagers, sans oublier les opérateurs de son propre réseau de distribution d'électricité. La STIB ne connaît pas d'autres opérateurs qui fournissent de l'emploi à travers autant de métiers.

En conclusion, la comparaison d'indicateurs financiers avec d'autres opérateurs de transport public reste difficilement réalisable.

319 *(poursuivant en néerlandais)*

*Dans son rapport, PwC constate d'ailleurs que la STIB soutient très bien la comparaison avec les autres sociétés sondées. Les coûts par équivalent temps plein (ETP) y sont même inférieurs à la médiane des sociétés de transport.*

321 *(poursuivant en français)*

Je ne vous fournis donc pas mes arguments pour cacher que les coûts de la STIB sont plus élevés qu'ailleurs. Ils le sont généralement moins, mais nous devons rester prudents dans nos comparaisons.

331 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je ne voudrais pas qu'on caricature mes propos : je n'ai jamais dit que la Région devrait laisser tomber la STIB. Il y a néanmoins un problème à résoudre et même si la Région est là, l'argent ne tombe pas du ciel.

Pour clarifier les choses au niveau du MaaS, je suis très favorable à ce projet. Je mentionnais juste différentes pistes permettant de faire face à la situation financière que nous connaissons. J'ai aussi précisé que, si le cœur du métier de la STIB est de transporter des personnes, la qualité du service est importante. J'entends la ministre défendre un modèle où la STIB travaille sur un cadre qui pourrait être mis en œuvre par un opérateur externe. C'est pour nous clairement une piste à envisager.

Je suis ravi d'apprendre qu'un travail sur la diminution des coûts a déjà été réalisé à la STIB. Vous évoquez un certain montant à économiser ; il faudra voir quelles marges sont disponibles pour combler les trous actuels.

J'ai déjà abordé la question de la rationalisation de la vente des titres de transport et de l'interopérabilité. Sous la précédente législature, nous avons eu l'occasion d'entendre les quatre opérateurs actifs à Bruxelles, ainsi que Belgian Mobility Card (BMC) et le comité de pilotage du RER. Si chaque opérateur avait sa propre stratégie, les représentants de BMC et du comité

*Ten slotte zijn er ongeveer 300 specifieke functies bij de MIVB. Voor zover we weten, zijn er geen andere openbaarvervoermaatschappijen die werk verschaffen aan zoveel verschillende profielen.*

*Een vergelijking van financiële indicatoren met andere openbaarvervoermaatschappijen blijft dus moeilijk realiseerbaar.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik lees een stukje voor uit het verslag van PricewaterhouseCoopers (PwC) om aan te tonen dat de MIVB er positief uitkomt, daar waar je elementen kunt vergelijken. "Het is opvallend dat de totale kosten per voltijdsequivalent (VTE) aan de lage kant zijn in vergelijking met de organisaties in de gekozen steekproeven. Ook in de vergelijking met de steekproef uit de transportsector zien we dat de kosten lager liggen dan de mediaan. Uit deze resultaten kunnen we besluiten dat de kosten per VTE voor de MIVB relatief laag zijn".

*(verder in het Frans)*

*Ik geef u de bovenstaande argumenten dus niet om te verbergen dat de kosten van de MIVB hoger zijn dan elders. Ze liggen over het algemeen eigenlijk lager, maar we moeten voorzichtig blijven met vergelijkingen.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Ik wil niet dat er een karikatuur wordt gemaakt van mijn uiteenzetting: ik heb nooit gezegd dat het gewest de MIVB moet laten vallen. Er is niettemin een probleem dat moet worden opgelost en het geld valt niet uit de lucht.*

*Ik ben een grote voorstander van MaaS. Ik somde alleen verschillende mogelijkheden op om de financiële situatie het hoofd te bieden. De minister verdedigt een model waarin de MIVB werkt aan een kader dat door een externe operator zou kunnen worden uitgevoerd. Dat is voor ons duidelijk een te overwegen optie.*

*Ik ben blij om te horen dat de MIVB reeds haar kosten al heeft kunnen beperken.*

*De rationalisering van de verkoop van vervoerbewijzen en interoperabiliteit heb ik al aangekaart. Tijdens de vorige regeerperiode hebben we de vier operatoren, Belgian Mobility Card (BMC) en de GEN-stuurgroep aan het woord gelaten. Elke operator had zijn eigen strategie, maar BMC en de stuurgroep pleitten voor meer samenwerking. Die samenwerking zal de kosten helpen beperken en is bevorderlijk voor de dienstverlening.*

de pilotage, rappelant que "l'union fait la force", plaidaient pour une mise en commun beaucoup plus franche. Cette collaboration, si elle ne sauvera pas les finances de la STIB, participera néanmoins à la rationalisation des coûts et à l'amélioration du service aux usagers.

Il nous faut explorer toutes les pistes sans tabou et nous inspirer de ce qui se fait à l'étranger dans des villes comparables. Chaque modèle a sa spécificité, mais nous sommes capables de produire des analyses et d'en tirer les conclusions avec le recul nécessaire. Nous devons anticiper les difficultés pour éviter de nous retrouver, demain, le nez dans le guidon.

335 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Si je comprends bien, M. Loewenstein, il ne serait donc pas question d'abandonner le MaaS, mais de confier le projet à un autre acteur. Je préfère cela.*

*Mme la ministre, je vous encourage à défendre les investissements dans des projets de mobilité qui soient productifs et profitent à la relance économique. La gratuité des transports en commun n'en fait pas partie. Des tarifs sociaux existent déjà.*

337 **M. David Weytsman (MR)**.- Nous aurons ce débat lors de l'ajustement budgétaire. Je vous souhaite beaucoup de courage pour défendre les priorités budgétaires de la STIB. Le MR estimait, déjà avant l'épidémie de Covid-19, que l'on n'investissait pas suffisamment dans les transports en commun. Nous vous encourageons à faire en sorte que, demain, nous puissions investir encore davantage, notamment dans le métro en Région bruxelloise.

339 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je n'ai pas encore répondu à la question concernant le programme Drive 1 et 2 en cours de réalisation. Il vise à apprendre aux chauffeurs à rouler de manière plus économique. Si vous voulez connaître les chiffres, je vous invite à m'adresser une question écrite sur le sujet.

La STIB mène un projet pilote sur la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS). Un cadre légal sera ensuite fixé, dans lequel plusieurs opérateurs, dont la STIB, pourront s'inscrire pour offrir un système de MaaS. Ce service est très important, car il permet d'attirer des clients.

La STIB est une entreprise performante qui jouit d'une bonne réputation, notamment grâce aux investissements qui ont été réalisés, également quand Ecolo et Groen ne faisaient pas encore partie de la majorité. Il faut lui permettre de maintenir son service avec le même niveau de qualité, ce qui implique qu'elle soit innovante. Cela demande, certes, des investissements, mais cela nous permet aussi de disposer de transports en commun dont nous pouvons être fiers et dont la réputation, l'offre et

*We moeten alle mogelijkheden afstasten zonder taboes en ons laten inspireren door wat er in vergelijkbare buitenlandse steden gebeurt. We moeten anticiperen op de problemen van morgen.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Dank u wel voor de verduidelijking van uw standpunt over MaaS, mijnheer Loewenstein. Als ik u goed begrijp, zegt u dat een andere speler dat project evengoed op zich kan nemen en dat het niet per se de MIVB hoeft te zijn. Het kan namelijk niet de bedoeling zijn om het hele project in de vuilnisbak te gooien.

Mevrouw de minister, ik zou u willen oproepen om te vechten voor investeringen in mobiliteitsprojecten. Er bestaan productieve investeringen die het economische herstel ten goede zullen komen. Deze zijn te verkiezen boven onzinnige projecten zoals gratis openbaar vervoer voor alle min-25-jarigen of 65-plussers. Er zijn al sociale tarieven. Als er binnen het regeerakkoord keuzes moeten worden gemaakt, kies dan alstublieft voor de juiste projecten.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik wens u veel succes om de prioriteiten van de MIVB tijdens de begrotingsaanpassing te verdedigen. De MR meende al voor de corona-epidemie dat er te weinig geld naar het openbaar vervoer ging. Stelt u vooral alles in het werk om nog meer te investeren, zeker in de metro.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb nog niets gezegd over Drive 1 en 2, het programma om chauffeurs zuiniger te leren rijden. Als u daar cijfers over wilt, kunt u me een schriftelijke vraag stellen.*

*Bij de MIVB loopt een proefproject in verband met mobility as a service (MaaS). Later komt er een wettelijk kader waartoe meerdere maatschappijen, waaronder de MIVB, kunnen toetreden om MaaS aan te bieden. Met die service kunnen de maatschappijen klanten aantrekken.*

*De MIVB levert uitstekende prestaties en geniet een goede reputatie, dankzij de investeringen die deels dateren van een tijd toen Ecolo en Groen niet in de regering zaten. Het bedrijf moet zijn kwaliteitsnormen op peil houden en dat kan niet zonder innovatie. Investerings zijn nodig, maar dan krijgen we ook openbaar vervoer dat mijn Vlaamse en Waalse ambtgenoot ons benijden.*

la performance contribuent à la réputation de Bruxelles. Mes homologues flamand et wallon sont d'ailleurs un tantinet jaloux à cet égard.

L'investissement bruxellois dans les transports en commun devrait être renforcé par un investissement fédéral.

- *L'incident est clos.*

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

343 **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,**

343 **concernant "le placement d'arceaux pour vélos aux abords des passages piétons".**

345 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Si, ces dernières semaines, sur le territoire régional, nous avons pu voir apparaître de nouveaux aménagements cyclables - temporaires ou non, c'est en débat -, rien ne semble avoir été entrepris pour permettre aux cyclistes ou aux "néocyclistes" de stationner leur vélo en relative sécurité, aux points de destination ou dans leurs environs.

Le vol reste un frein majeur au transfert modal et décourage plus d'un Bruxellois à se mettre au vélo. À ce titre, un article paru dans le journal *La Dernière Heure* rapportait qu'il y avait eu 5.000 vols de vélos en 2019. Je pense que ce chiffre est un peu sous-estimé.

Les points d'ancrage sécurisés font cruellement défaut, d'autant que peu à peu disparaissent les points d'attache historiques qu'étaient les lampadaires sur pied, les bancs - remplacés par des aménagements très design auxquels il est difficile d'attacher son vélo - ou les parcmètres.

*(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

Parallèlement, chaque année, plus de 200 piétons sont tués ou gravement blessés alors qu'ils traversent sur un passage pour piétons. Si les vitesses de circulation pratiquées sont bien souvent en cause, on peut aussi relever que le manque de visibilité entre le piéton et le conducteur fautif dans les carrefours et les sens giratoires constitue également une des causes principales d'accident.

Je voudrais vous rappeler que le Code de la route prévoit que le stationnement aux abords des carrefours à moins de cinq mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, donc du carrefour, sauf réglementation locale, est interdit.

C'est un sujet que ma collègue Véronique Jamoulle a déjà pu aborder avec vous, notamment au regard de la déclaration de politique régionale, qui aborde le délicat projet de suppression de 65.000 places de stationnement en voirie. Eu égard au nombre

*De Brusselse investeringen in het openbaar vervoer zouden moeten worden aangevuld door de federale overheid.*

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

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

**betreffende "de plaatsing van fietsenrekken in de omgeving van de zebrapaden".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *De voorbije weken is er heel wat fietsinfrastructuur bij gekomen, maar blijkbaar hinkt de aanleg van veilige fietsstallingen achterop.*

*Volgens een artikel in La Dernière Heure waren er in 2019 5.000 fietsdiefstallen en die zijn nadelig voor de modal shift. Ik vermoed trouwens dat dat cijfer een onderschatting is.*

*Er is een groot tekort aan veilige infrastructuur om fietsen aan vast te maken, want historische lantaarnpalen en banken moeten veelal plaats maken voor designstadsmeubilair dat daarvoor minder geschikt is.*

*(De heer Christophe De Beukelaer, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

*Elk jaar worden er 200 voetgangers gedood of zwaar gewond aan oversteekplaatsen voor voetgangers. De ongevallen zijn vaak toe te schrijven aan overdreven snelheid, maar de gebrekkige zichtbaarheid aan kruispunten en rotondes is ook een belangrijke factor. Het verkeersreglement verbiedt parkeren op minder dan vijf meter van een kruispunt, tenzij lokaal een andere regeling geldt.*

*In de gewestelijke beleidsverklaring wordt verwezen naar de schrapping van 65.000 parkeerplaatsen. De strikte toepassing van het verkeersreglement aan kruispunten zou het al mogelijk maken om een heleboel parkeerplaatsen te schrappen. Dat zou niet alleen de zichtbaarheid verbeteren, maar ook plaats opleveren voor fietsstallingen of deelfietsen.*

de carrefours existants, l'application stricte et sans dérogation du Code de la route participerait à libérer un grand nombre d'emplacements. Cette action pourrait donc s'avérer opportune, non seulement pour optimiser la visibilité et la sécurité des piétons, mais également pour servir à l'aménagement d'arceaux d'ancrage pour les vélos ou de zones de dépôt pour cycles en libre partage.

349 J'ai d'ailleurs souligné le potentiel de ces emplacements à plusieurs reprises. Lors de la commission de la mobilité du 15 octobre, vous étiez favorable à la valorisation des zones de recul aux abords des passages pour piétons en créant des zones de dépôt pour les vélos et trottinettes en libre partage, ou des équipements d'ancrage pour les autres vélos et trottinettes.

Vous avez toutefois souligné que ce dispositif pourrait être adopté à l'échelle régionale, après un inventaire des voiries communales.

L'inventaire des passages piétons sur les voiries régionales non conformes au regard du Code de la route a-t-il été finalisé ?

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

Qu'en est-il des voiries communales ?

Quels sont les objectifs quantitatifs retenus en matière d'équipement en arceaux ?

Le dispositif a-t-il fait l'objet du choix d'un modèle normalisé ?

Quelles sont les dispositions retenues pour le marquage et le fléchage ?

Les communes ont-elles été consultées ?

Avez-vous eu des échanges avec Brulocalis dans cette perspective ?

Quel est le calendrier retenu ?

Un budget spécifique est-il dédié à ces aménagements ?

351 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - Je souhaite soutenir l'objectif de l'intervention de M. Uyttendaele. Au vu des chiffres réjouissants qui montrent une augmentation de la pratique du vélo, nous ne voulons pas que le vol des véhicules décourage les nouveaux cyclistes. Il faut des mesures fortes pour contrer cette plaie. Il est essentiel de répartir suffisamment de points d'ancrage partout dans la ville et d'équiper correctement ces places de stationnement.

Si ces dispositifs s'accompagnent de mesures en matière de sécurité routière, c'est l'idéal. Il faut respecter cinq mètres de distance à proximité d'un passage pour piétons et vingt mètres à

*Op 15 oktober zei u dat u bereid was om die zones te gebruiken als parkeervakken voor steps en fietsen. Dat zou over het hele gewest kunnen nadat er een inventaris van de gemeentewegen is opgemaakt.*

*Is die inventaris er intussen? Hoeveel van de oversteekplaatsen komen in aanmerking voor de aanleg van zulke parkeervakken? Hoe zit het met de gemeentewegen? Aan welke kwaliteitsnormen moeten de fietsstallingen voldoen?*

*Is er al een standaardmodel voor fietsstallingen gekozen? Welke markering en bewegwijzering komt er? Hebt u de gemeenten geraadpleegd?*

*Hebt u overleg gevoerd met Brulocalis? Hoe zit het met de timing? Welk budget is er voor de aanleg van parkeervakken voor steps en fietsen?*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans). - *Het is heugelijk nieuws dat er nieuwe fietsers bijkomen, maar we moeten voorkomen dat ze door fietsdiefstal worden ontmoedigd. Daarom moeten er in de hele stad voldoende fietsstallingen komen.*

*Des te beter als dat gepaard kan gaan met maatregelen die de verkeersveiligheid ten goede komen. Aan zebrapaden moet je vijf meter vrijlaten en aan verkeerslichten twintig. In Brussel is er dus geen gebrek aan plekken waar we parkeervakken voor fietsers kunnen aanleggen.*

proximité d'un feu de signalisation. L'espace pour accueillir ces places de stationnement ne manque donc pas dans notre ville.

Il n'en reste pas moins que nous devons travailler dans la limite des budgets et de la main-d'œuvre disponibles. Il faudra donc sans doute définir des priorités. Où et comment allez-vous commencer le chantier ?

Il importe, par ailleurs, d'éviter le stationnement sauvage. Quand trop peu de places de stationnement sont aménagées pour les vélos, les cyclistes sont contraints d'attacher leur véhicule où ils le peuvent, aux grilles des fenêtres des cuisines-caves comme aux poteaux de signalisation. Cela peut gravement entraver la circulation des piétons, en particulier celle des personnes à mobilité réduite (PMR). Le même problème concerne les trottinettes et les vélos en libre-service. Nous avons tous déjà vécu de l'agacement devant ce genre de véhicules traînant en plein milieu des trottoirs, mettant en danger les autres usagers.

353 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ce débat porte sur la sécurité routière au niveau des carrefours, qui est un objectif que nous recherchons tous. Vous me donnez l'occasion de vous demander où en sont les zones à concentration d'accidents (ZACA), chères à mon collègue David Weytsman. En effet, la cartographie des endroits les plus accidentogènes de Bruxelles semble être une priorité pour tous. Ces carrefours, où le danger est avéré depuis 2015, ne constituent-ils pas la première des priorités ? Sur les centaines d'endroits problématiques avérés, qu'avez-vous décidé ? Comptez-vous sécuriser certains de ces carrefours de cette façon-là ?

Concernant les vélos, pensez-vous que les arceaux en U renversé sont réellement l'aménagement le plus sécurisant pour les vélos ? Ceux-ci servent essentiellement à des stationnements de courte durée. Lors d'une réunion précédente de la commission, nous avons auditionné une association de cyclistes qui nous a expliqué que ces arceaux étaient destinés à des stationnements d'une ou deux heures.

Comme 72 % des vols enregistrés le sont dans l'espace public et, pour la moitié de ceux-ci, en voirie ou sur un trottoir, nous pouvons nous interroger sur le déploiement de ce type d'arceau dans chaque rue. En outre, un célèbre assureur refuse désormais d'assurer les vélos stationnés en voirie. Ne faudrait-il pas proposer un système plus performant ? Un tel système est-il étudié par Bruxelles Mobilité ? N'est-il pas temps d'être plus proactif quant à cette problématique du vol de vélos, qui est un fléau à Bruxelles ?

357 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Si nous voulons encourager la pratique du vélo, il est essentiel de prévoir des emplacements sécurisés pour les garer. Le vol de vélo était déjà un fléau à Bruxelles, mais avec les vélos électriques, cette pratique est devenue encore plus lucrative.*

*Toutes les villes qui attirent de nombreux cyclistes, à l'instar de Gand ou de nombreuses villes des Pays-Bas, ont installé un grand nombre de parkings de courte durée, comme les*

*We moeten natuurlijk rekening houden met de beschikbare middelen en arbeidskrachten om prioriteiten vast te leggen. Hoe en wanneer gaat u met de aanleg starten?*

*Bovendien moeten we wildparkeren vermijden. Als er te weinig gelegenheid is om een fiets te stallen, hebben fietsers geen andere keuze dan hun fiets vast te maken aan de tralies van een kelderraam, een verkeersbord of iets dergelijks. Op die manier hinderen ze voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit. Hetzelfde geldt voor steps en deelfietsen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Zijn kruispunten die al sinds 2015 als gevaarlijk zijn bestempeld niet de prioriteit? Bent u van plan om een aantal van die kruispunten veiliger te maken door er parkeervakken voor fietsers aan te leggen?*

*Denk u dat fietsnietjes echt de veiligste oplossing zijn om een fiets te stallen? Ze worden vooral voor gebruikt om een fiets een of twee uur achter te laten, zo bleek uit een hoorzitting met een fietsersorganisatie.*

*72% van de geregistreerde diefstallen gebeurt in de openbare ruimte en de helft daarvan op de weg of de stoep. Dat werpt de vraag op of fietsnietjes op straat zoden aan de dijk zetten. Een bekende verzekeraar wil intussen geen fietsen meer verzekeren die op straat worden gestald. Bekijkt Brussel Mobiliteit of er geen beter systeem moet komen? Moeten we de fietsdiefstallenplaaq niet krachtadiger aanpakken in Brussel?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- *Veilige fietsparkeerplaatsen zijn essentieel als we meer mensen aan het fietsen willen zetten. Fietsdiefstal is een enorm probleem in Brussel, zeker nu elektrische fietsen populair worden. Die zijn nog duurder en dus nog lucratiever. Het is veelzeggend dat een verzekeringsmaatschappij fietsdiefstal in de openbare ruimte als onverzekerbaar beschouwt en daarom heeft aangekondigd om fietsen in Brussel niet langer te verzekeren.*



*arceaux. S'ils sont couverts, ils constituent même une solution de stationnement de longue durée. À Bruxelles, le plan régional de politique du stationnement (PRPS) prévoit qu'un arceau soit installé environ tous les 100 à 150 m. Nous sommes loin du compte.*

*Maintenez-vous cet objectif? Comptez-vous couvrir les arceaux, pour permettre un stationnement de plus longue durée?*

*Les prescriptions existent déjà depuis six ans. Comme se fait-il que ce dossier ait si peu évolué?*

<sup>359</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Nous aurons l'occasion de revenir plus tard sur les vols de vélos, mais la question du stationnement est effectivement importante.*

<sup>361</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous sommes en train de dresser l'inventaire. Un marché a été attribué pour répertorier les passages piétons sur l'ensemble des voiries régionales et communales en exploitant la cartographie mobile. Ce travail est toujours en cours.

Lorsque nous disposerons des données, celles-ci seront croisées avec la couche stationnement de parking.brussels afin de localiser les emplacements de stationnement situés à moins de cinq mètres en aval d'un passage piéton. La localisation des emplacements de stationnement situés à moins de vingt mètres en aval d'un feu de circulation sera aussi menée dans un second temps.

Pour ce qui est des passages piétons, le cadastre n'est pas encore finalisé. Pour une efficacité et une visibilité optimales de la mesure, et dans l'attente d'un cadastre complet des traversées piétonnes, Bruxelles Mobilité propose dans un premier temps de concentrer ses moyens sur une série d'axes, plutôt que sur des interventions ponctuelles. Ces axes cumulent les caractéristiques suivantes :

- ils n'ont pas fait l'objet de réaménagement depuis au moins quinze ans ;

Er zijn steden die erin slagen om veel mensen op de fiets te krijgen. Die gidssteden, zoals Gent of talrijke Nederlandse voorbeelden, zorgen steevast voor veel meer fietsparking voor de korte duur. Fietsbogen lenen zich daartoe. Zijn ze overdekt, dan zijn ze ook geschikt voor de lange duur. Op beide vlakken is er nog veel werk aan de winkel. Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) is nog steeds van kracht. In het plan staat dat er in het hele gewest minstens één fietsboog moet staan per twintig autoparkeerplaatsen, wat neerkomt op een fietsboog om de 100 of 150 m. In werkelijkheid is daar niet veel van in huis gekomen.

Behoudt u die doelstelling of ziet u een andere oplossing? Groen is er natuurlijk voorstander van om kruispunten te beveiligen en fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Dat zal echter niet volstaan. Aan welke oplossing werkt u? Kan er meer gedaan worden om de fietsbogen te overdekken, zodat je je fiets er ook langer kunt laten staan?

Zes jaar geleden waren de voorschriften er al, maar er is nauwelijks vooruitgang geboekt. Waar zit het vast? Gaat het om het eeuwige conflict met autoparkeerplaatsen, heeft het met vergunningen te maken of is er een andere reden?

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Later staat er nog een specifieke vraag over fietsdiefstal op de agenda, maar veilig de fiets parkeren aan de fietsbogen, nietjes of hoe men ze ook noemen wil, blijft een belangrijke vraag. Dat wordt een interessant debat.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We maken op dit moment een overzicht van alle oversteekplaatsen op gewest- en gemeentewegen.*

*Zodra we die gegevens hebben, leggen we ze samen met alle informatie over parkeerplaatsen van parking.brussels. Dan hebben we een overzicht van alle parkeerplaatsen op minder dan 5 meter van een zebrapad. In tweede instantie brengen we de parkeerplekken op minder dan 20 meter van een verkeerslicht in kaart.*

*In afwachting van een volledige lijst van alle oversteekplaatsen stelt Brussel Mobiliteit voor om de focus alvast te leggen op enkele grote verkeersassen, veeleer dan op zeer lokale ingrepen. Voor die assen moet het volgende gelden:*

- ze zijn al minstens vijftien jaar niet heraangelegd;

- de afstand van 5 meter tot de oversteekplaats wordt vaak niet gerespecteerd, zelfs wanneer er in een uitstulping van het trottoir op de straathoek is voorzien;

- er is zelden een fietsenstalling in de buurt, tenzij iemand er specifiek om gevraagd heeft.

*In totaal komen we zo aan zestien verkeersassen die afhankelijk van hun prioriteit gerangschikt zijn in drie categorieën.*

- bien souvent, les cinq mètres de recul du stationnement avant le passage piéton ne sont pas respectés, avec ou sans oreille de trottoir ;

- il y a rarement du stationnement vélo systématique, sauf lorsqu'il y a eu une demande ponctuelle.

Seize axes régionaux vont être inventoriés et classés en trois niveaux de priorité.

En ce qui concerne les voiries communales, le cadastre en cours des passages piétons par cartographie mobile couvre les voiries régionales et communales. Les aménagements sur les voiries communales sont à la charge des communes, mais celles-ci peuvent, par appel à projets, recevoir des subsides régionaux pour ce type d'aménagement. Dans le cadre du plan de relance, nous avons augmenté de 500.000 euros en 2020 le budget pour les subventions au stationnement vélo dans les communes. Vous avez tous raison : il ne s'agit pas uniquement d'offrir des infrastructures sécurisantes aux cyclistes, mais aussi de leur proposer de l'espace de stationnement.

<sup>363</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Comme le dit Mme Van Achter, ce point mérite aussi un débat, et j'y répondrai spécifiquement plus tard.*

<sup>365</sup> (poursuivant en français)

Un plan type des interventions, avec ou sans zone de dépôt pour micromobilité, est en cours d'élaboration. Lorsque les opérations de l'après-Covid seront terminées, Bruxelles Mobilité interviendra dans un premier temps sur les seize axes régionaux répertoriés. La gare d'Etterbeek sera ainsi pionnière en matière de zone de dépôt.

Bruxelles Mobilité utilise un modèle d'arceau normalisé, qui n'est plus de section tubulaire, pour rendre le sciage plus difficile, et travaille à un plan type des installations - dimensions, marquage, inclinaison et interdistance des arceaux, présence éventuelle d'une zone de dépôt -, qui pourrait également être utilisé par d'autres acteurs, comme les communes.

Il n'est pas prévu de marquage ou de fléchage des arceaux à ce stade.

Les communes et Brulocalis seront consultées lorsque le cadastre des traversées piétonnes sera finalisé.

Quant au budget, le placement est assuré par la régie de Bruxelles Mobilité qui utilise le stock régional d'arceaux.

Pour 2020, chaque commune peut demander un maximum de 75.000 euros de subvention régionale pour le stationnement vélo, en ce compris les arceaux, les boxes et les parkings vélos.

*Aanpassingen aan gemeentewegen zijn voor rekening van de gemeenten, maar die laatste kunnen daarvoor subsidies van het gewest krijgen. In het kader van het herstelplan hebben we het budget voor steun aan de gemeenten inzake fietsstallingen met 500.000 euro verhoogd. Het volstaat immers inderdaad niet dat fietsers veiligere wegen krijgen, ze moeten hun fietsen ook goed kunnen stallen.*

(verder in het Nederlands)

Zoals mevrouw Van Achter zegt, zal ik daar later nog een apart antwoord over geven. De oplossingen die nodig zijn voor de fietsparkingen, verdienen ook een debat.

(verder in het Frans)

*We werken aan een meer methodische aanpak van de ingrepen. Zodra de coronacrisis achter de rug is, zal Brussel Mobiliteit in eerste instantie aan de slag gaan op de zestien in kaart gebrachte gewestelijke assen. Het station van Etterbeek wordt als een van de eerste ingrijpend verbouwd.*

*Brussel Mobiliteit werkt met een standaardmodel fietsbeugel en gebruikt daarvoor niet langer holle buizen, wat doorzagen bemoeilijkt. De afmetingen, onderlinge afstand enzovoort van die beugels wordt gestandaardiseerd.*

*Voorlopig krijgen de beugels geen specifieke markering.*

*Zodra de inventaris van de oversteekplaatsen klaar is, worden de gemeenten en Brulocalis benaderd.*

*Brussel Mobiliteit neemt de plaatsing voor zijn rekening en gebruikt eerst de gewestelijke voorraad op.*

*Elke gemeente kan dit jaar tot 75.000 euro aan gewestelijke subsidie aanvragen voor fietsstallingen, inclusief beugels, fietsboxen en -parkeerplaatsen.*

*In het verleden was er geen samenhangend en efficiënt fietsparkeerbeleid. Nu leggen we ook de laatste hand aan een globaal actieplan.*

Nous avons constaté que, par le passé, la politique de stationnement vélo n'était pas toujours cohérente ni organisée efficacement. Aussi travaillons-nous à un plan d'action plus global. Celui-ci est en cours de finalisation.

<sup>367</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Voilà qui répond à des questions plus générales sur le stationnement posées par Mme Van Achter et M. Verstraete.*

<sup>369</sup> (poursuivant en français)

Les arceaux à vélos sont une partie de la réponse, notamment lorsqu'il faut faire un rapide passage au magasin. La nuit, les personnes préfèrent disposer d'emplacements de stationnement situés à l'intérieur. Nous devons donc élaborer toute une palette de solutions.

<sup>371</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Dans le cadre du plan directeur, nous continuons d'installer du mobilier urbain sécurisé, dont des arceaux, des boxes à vélos, etc. En collaboration avec parking.brussels, nous créons également des parkings de proximité. Un appel est ainsi lancé aux particuliers, aux entreprises et aux communes disposés à louer à parking.brussels des espaces inutilisés ou sous-utilisés, qui sont ensuite sous-loués à des propriétaires de vélo.*

*Nous devons combiner toutes les options pour aboutir à des solutions créatives, car les Bruxellois en ont grand besoin.*

<sup>373</sup> (poursuivant en français)

Nous aurons l'occasion d'en discuter lors de la présentation du plan directeur sur le stationnement vélo au parlement.

Je ne répondrai pas pour la totalité des zones à concentration d'accidents (ZACA), car cela mérite un débat spécifique. M. Weytsman m'a posé une trentaine de questions sur le sujet !

L'an dernier, nous avons sécurisé quatre ZACA, dont la dernière en date est le pont de Cureghem en septembre. À la suite de la crise du coronavirus, nous avons également aménagé des pistes en divers endroits, qui figuraient dans la liste de la centaine de ZACA.

Les arceaux à vélos ne sont pas utilisés systématiquement. Pour les trente ZACA prioritaires, comme le square Vandervelde et

(verder in het Nederlands)

Dat is dan meteen ook voor een stuk het antwoord op een aantal meer algemene vragen die mevrouw Van Achter en de heer Verstraete stelden over het fietsparkeren. We zullen een heel gamma aan oplossingen moeten uitwerken.

(verder in het Frans)

*Fietsbeugels zijn bijvoorbeeld handig voor wie snel een boodschap doet. 's Nachts stallen de meeste mensen hun fiets liever binnen. Daarom werken we een hele waaier aan oplossingen uit.*

(verder in het Nederlands)

In het masterplan willen we dan ook op dat hele gamma inzetten. Enerzijds blijven we veilig straatmeubilair installeren, met onder meer fietsbogen. Er komen meer fietsboxen, samen met de gemeenten. We leggen ook allerhande buurtparkings voor fietsen aan. Samen met parking.brussels hebben we zopas een oproep gedaan om waar mogelijk het beheer van fietsparkings in handen te krijgen. Particulieren, bedrijven en gemeenten werden opgeroepen om gebouwen, in ruil voor een kleine huurprijs, ter beschikking te stellen aan parking.brussels, die de ruimte op zijn beurt verhuurt aan fietseigenaars. Zo zijn er al een paar fietsparkings geopend waarbij verloren of onderbenutte ruimte opgewaardeerd wordt voor de hele buurt.

We zullen op alle opties tegelijk moeten inzetten om tot creatieve oplossingen te komen. De nood is immers hoog: Brusselaars wonen vaak in appartementen, en wie driehoog woont, neemt zijn fiets niet mee de trap op om hem in de woonkamer te parkeren. Fietsparking is dus nodig.

(verder in het Frans)

*Daarover zullen we van gedachten wisselen als het richtplan inzake fietsparkeren wordt voorgesteld.*

*Over ongevalgevoelige zones stelde de heer Weytsman me maar liefst een dertigtal vragen. Dat probleem verdient een apart debat.*

*Het afgelopen jaar hebben we vier ongevalgevoelige zones aangepakt. De laatste was de brug van Kuregem, in september. Op verscheidene plekken hebben we ook gewerkt aan zogenaamde 'coronafietspaden'.*

le pont de Cureghem, ils ne suffisaient pas. Il fallait en effet résoudre de multiples conflits entre plusieurs types d'usagers de la route et concevoir une solution plus définitive.

Le pont de Cureghem était la quatrième ZACA sur la liste des trente ZACA prioritaires. C'est un bon exemple de réaménagement temporaire. Certes, il comporte beaucoup de blocs de béton, mais il traduit notre volonté de réagir rapidement, avant d'envisager un aménagement définitif. La rue Wayez, une voirie avoisinante, sera également réaménagée.

Il faut trouver une solution définitive, mais il faut aussi agir dès maintenant. Notre volonté est de répondre aux problèmes de toutes les ZACA durant cette législature, pour que notre successeur puisse s'attaquer à de nouvelles zones.

Cette question mérite un débat spécifique dans cette commission.

<sup>375</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suis heureux d'apprendre qu'un marché a été attribué. Par contre, je ne suis pas satisfait du calendrier et des délais. Quand je vois la rapidité avec laquelle des coronapistes ont été installées dans toute la Région, le juriste que je suis se dit "qui peut le plus, peut le moins". Si nous avons été à même d'installer des coronapistes dans l'ensemble de la Région, pourquoi ne pourrions-nous pas veiller à respecter nos propres règles ?

C'est une question de cohérence. Nous ne respectons pas le Code de la route. Je ne comprends pas comment nous pouvons infliger des amendes aux personnes qui ne respectent pas ce Code, alors que la Région elle-même ne le respecte pas. Même si ce sont des mesures temporaires à couler par la suite dans le bronze, je vous invite à prendre une série de mesures là où les carrefours sont dangereux et où des places de stationnement pour voitures n'ont pas lieu d'être.

Concernant la destination des arceaux, l'intervention de Mme d'Ursel est intéressante. Nous devrions faire preuve d'un peu plus d'imagination. Entre l'encombrant box à vélos et l'arceau, peut-être existe-t-il des solutions intermédiaires ? Il serait intéressant de procéder à une analyse comparée de ce qui existe dans d'autres villes à travers le monde. Selon moi, il doit exister des solutions intermédiaires garantissant aux cyclistes que leur vélo est correctement protégé. Je pense notamment à un cadenas intégré supplémentaire. Ce sujet mérite réflexion.

En faisant preuve d'un peu d'imagination, nous trouverons certainement des solutions plus structurelles. Je suis heureux que vous vous rendiez compte qu'il y a un problème de non-respect du Code de la route. J'espère qu'il en sera de même avec les panneaux publicitaires LED qui ne respectent pas non plus nos règles et qui foisonnent pourtant dans toute notre Région.

<sup>377</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je rappelle que ce n'est pas la Région qui ne respecte pas le Code de la route, mais les automobilistes qui se garent à moins de cinq mètres des limites prévues.

*Voor de dertig ongevalgevoelige zones met de hoogste prioriteit volstonden fietsbeugels niet. Daar vereisten conflicten tussen allerhande verkeersstromen een duurzamere oplossing.*

*De brug van Kuregem, nummer vier in de top dertig van de meest ongevalgevoelige zones, is een mooi voorbeeld van hoe we snel wilden ingrijpen alvorens tot een definitieve heraanleg te komen. Er staan nu veel betonblokken, maar dat is tijdelijk. Ook de aanpalende Wayezstraat wordt binnenkort aangepakt.*

*Er moeten definitieve oplossingen komen, maar we moeten ook snel kunnen schakelen. Deze regeerperiode willen we alle ongevalgevoelige zones onder handen nemen.*

*Die kwestie verdient een apart debat in deze commissie.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Het is jammer dat het zo traag gaat. Als ik zie hoe snel er coronafietspaden in het hele gewest konden worden aangelegd, waarom slagen we er dan niet in om onze eigen regels te respecteren?*

*We zijn niet consequent. We respecteren de Wegcode zelf niet; hoe zouden we dan boetes kunnen opleggen aan burgers die de regels overtreden? Ik roep u op om desnoods voorlopige maatregelen te treffen bij gevaarlijke kruispunten en illegale parkeerplaatsen.*

*Voor de opties qua fietsparkeren moeten we een beetje creativiteit aan de dag leggen. Misschien is er wel een tussenweg denkbaar tussen logge fietsboxen en zogenaamde fietsnietjes? Laten we eens kijken wat er in andere steden wereldwijd allemaal bestaat. Een fietsenstalling met een geïntegreerd slot is bijvoorbeeld het overwegen waard.*

*Met wat verbeelding komen er vast duurzame oplossingen uit de bus. Het is goed dat u toegeeft dat de Wegcode niet wordt gerespecteerd. Hetzelfde probleem stelt zich met led-reclamedisplays: die tieren welig in het hele gewest, terwijl ze in strijd zijn met de gewestelijke regelgeving.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Niet het gewest lapt de Wegcode aan zijn laars, wel de automobilist die op minder dan 5 meter van een zebra-pad parkeert.*

Nous héritons d'un aménagement urbain au lourd passif, avec une conception de la ville qui devait être en tous lieux accessible en voiture. Ce n'est pas évident de tout changer, nos moyens humains et budgétaires étant limités. Je suis persuadée que Mme la ministre a la volonté d'améliorer ce qui est possible, mais il faut accepter que cela prenne du temps.

377 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je partage votre impatience. Quand il y a une solution, je veux qu'elle soit tout de suite mise en œuvre. Nous n'allons cependant pas rattraper un retard de quinze ans en une année.

377 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Au niveau des pistes cyclables, vous avez réussi.

377 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'espère qu'une fois les axes répertoriés, vous me soutiendrez car nous allons supprimer des places de stationnement, ce qui est, comme vous le savez, une question sensible. J'espère aussi que les communes seront de la partie.

377 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je serai votre soldat.

377 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est pour cela que nous avons augmenté le budget des communes, pour pouvoir agir dans tout Bruxelles. Cela sera aussi plus lisible pour les cyclistes : s'il y a un passage piéton, il sera possible d'attacher son vélo à un arceau.

- *L'incident est clos.*

391 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

391 **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,**

391 **concernant "le suivi de la mise en place des recommandations dans la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".**

393 **M. David Weytsman (MR).**- Le sexisme dans l'espace public et dans les transports en commun reste aujourd'hui un fléau qui dissuade de nombreuses femmes et quelques hommes - dans une moindre mesure - de prendre les transports en commun. Je sais que cet enjeu fera partie de vos priorités.

La résolution adoptée à ce sujet me tient particulièrement à cœur puisque nous l'avions déposée avec Magali Plovie et que, même si elle venait de l'opposition, elle avait finalement été votée à l'unanimité, moyennant des apports très constructifs des différents partis politiques. Je me permettrai donc d'y revenir une fois par an en vue d'une évaluation des pistes reprises dans cette résolution, mais aussi dans votre accord de majorité.

*Vroeger was het uitgangspunt dat je overal in de stad met de auto moest kunnen rijden. Met die erfenis zitten we nu opgescheept. Mevrouw Van den Brandt doet haar best, maar we moeten aanvaarden dat het tijd en geld kost om alles aan te passen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ik begrijp uw ongeduld, maar een achterstand van vijftien jaar lopen we niet in één jaartje in.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Met de fietspaden bent u daar wel in geslaagd.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ik hoop dat ik binnenkort, zodra de zestien assen in kaart zijn gebracht, op uw steun mag rekenen. We gaan immers parkeerplaatsen schrappen, en dat ligt altijd gevoelig. Ik hoop ook dat de gemeenten van de partij zullen zijn.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Op mij kunt u rekenen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Precies daarom geven we de gemeenten meer middelen. Zo kunnen we in heel Brussel vooruitgaan. Ook voor de fietsers wordt het duidelijker: bij een oversteekplaats kun je je fiets stallen.*

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "de follow-up van de invoering van de aanbevelingen in de strijd tegen ongewenst seksueel gedrag op het openbaar vervoer".**

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Seksisme blijft in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer aanwezig, in die mate zelfs dat heel wat vrouwen en een kleinere groep mannen het openbaar vervoer mijdt. U wilt daar wat aan doen.*

*De resolutie daarover die ik samen met mevrouw Plovie indiende, werd na een constructieve inbreng van de verschillende partijen door iedereen goedgekeurd. Ik kom er graag één keer per jaar op terug om de evaluatie ervan te bespreken.*

*We vroegen in de tekst aan de Brusselse regering om de strijd tegen het seksisme in de openbare ruimte op te voeren, het gebruik van bepaalde apps te promoten en het onderzoek naar seksisme te ondersteunen. Daarnaast vroegen*

Il avait été demandé au gouvernement bruxellois d'accroître la lutte contre le sexisme dans l'espace public, de promouvoir certaines applications et de soutenir et financer la recherche, ce qui vous concerne moins. Par contre, nous demandions à la STIB d'intensifier, avec les communes, la campagne globale de sensibilisation, de mener une réflexion sur la formation et la féminisation du personnel, d'assurer des liens renforcés entre les services de sécurité, les associations de terrain et la STIB dans le cadre du harcèlement sexiste, d'étudier l'instauration de l'arrêt à la demande qui avait été demandé par mes collègues socialistes, d'examiner les aménagements à la lumière de ces priorités et, enfin, d'intégrer l'ensemble de ces priorités dans le futur contrat de gestion de la STIB.

Ce dossier est prioritaire pour le MR et très important pour moi. Je souhaiterais savoir si vous avez tenu compte des éléments que je viens de citer et s'il était possible d'avancer progressivement sur ceux-ci. Pourriez-vous, dans un futur proche, nous présenter un calendrier des différentes avancées ?

<sup>395</sup> **Mme Leila Agic (PS).**- Le harcèlement sexiste dans l'espace public reste un problème important dans notre Région. Je me joins à M. Weytsman pour le suivi de cette résolution car effectivement, dès l'adolescence, les femmes se sentent rapidement en insécurité dans les rues et dans les transports en commun.

Nous sommes presque toutes concernées, nous sommes dérangées par des inconnus quasi quotidiennement. Ces inconnus commencent par un compliment puis passent rapidement aux insultes, aux menaces, ils nous suivent et osent des attouchements. Si ces inconnus, qui deviennent nos agresseurs, n'ont pas forcément toujours recours à la violence physique, les victimes ne sortent pas moins humiliées et apeurées de ces incidents. Ces comportements sont parfois considérés comme des faits isolés, mais leurs répétitions quotidiennes sont épuisantes.

Les femmes, premières utilisatrices des transports en commun, sont parfois obligées de les éviter car elles ne s'y sentent pas en sécurité. Alors que nous cherchons à promouvoir l'utilisation des transports en commun pour protéger la planète et désengorger notre ville, nous devons garantir qu'ils soient sûrs pour toutes et tous.

La loi contre le sexisme dans l'espace public est d'une telle complexité quant aux preuves demandées que son application est très difficile, ce qui décourage les femmes à porter plainte. Nous devons donc nous appuyer sur d'autres outils. C'est pourquoi, lors de la législature précédente, cette résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public et en particulier dans les transports en commun a été adoptée.

En outre, dès le début de l'été, Mme Ben Hamou a transmis le premier plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes. Celui-ci a pour objectif de lutter contre ces violences à différents niveaux, dont le harcèlement dans les transports en commun. L'action n° 6 du plan énonce qu'il est prévu de

*we aan de MIVB om in overleg met de gemeenten de globale bewustmakingscampagne te intensifiëren, te bekijken hoe het personeel kan worden opgeleid en vrouwelijkt, de samenwerking met de veiligheidsdiensten en verenigingen op het gebied van de strijd tegen seksisme te verbeteren, de halte op aanvraag in te voeren, de inrichting van de haltes vanuit de invalshoek van het seksisme te bekijken en de strijd tegen seksisme als een prioriteit in haar toekomstige beheerscontract op te nemen.*

*Hield u rekening met onze vragen? Kon u vooruitgang boeken? Kunt u mij een overzicht van de ondernomen acties bezorgen?*

**Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).*- *Seksisme is nog steeds een groot probleem in het Brussels Gewest. Jonge vrouwen voelen zich snel onveilig in de Brusselse straten en op het openbaar vervoer.*

*Bijna elke vrouw wordt in Brussel nagenoeg dagelijks lastiggevallen door onbekenden. Die gebruiken misschien niet altijd fysiek geweld, maar door hun beledigingen, bedreigingen en aanrakingen voelen hun slachtoffers zich vernederd en angstig. De voorvallen worden soms als alleenstaande feiten beschouwd, maar als ze dagelijks voorkomen, putten ze de slachtoffers uit.*

*Vrouwen gebruiken zeer vaak het openbaar vervoer, maar ze mijden het soms, omdat ze zich er niet veilig voelen. Om de planeet te beschermen en het verkeer uit Brussel weg te houden, moeten meer mensen het openbaar vervoer gebruiken. Dat moet dan echter wel voor iedereen veilig zijn.*

*De wet tegen seksisme in de openbare ruimte is zo complex wat de gevraagde bewijzen betreft, dat vrouwen het vaak niet kunnen opbrengen om aangifte te doen. Er zijn andere middelen nodig. Dat was ook de oproep in de resolutie die vorige regeerperiode werd goedgekeurd.*

*Mevrouw Ben Hamou legde bij het begin van de zomer het eerste Brusselse Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen voor. Daarmee wil ze geweld op verschillende niveaus bestrijden. Onder actie nr. 6 is opgenomen dat er betrouwbare cijfergegevens over seksisme op het openbaar vervoer nodig zijn. Specifieke gegevens voor Brussel zijn er echter nog niet.*

"disposer de données quantitatives fiables sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun". Toutefois nous ne disposons pas encore de données spécifiques pour Bruxelles.

397 La méthodologie des données a-t-elle été arrêtée ? Quand peut-on espérer des chiffres plus précis ?

Dans ce même plan, il est inscrit que la STIB travaille de son côté à la reclassification des incidents signalés par les équipes de sécurité afin d'inclure des catégories liées directement au sexisme et au harcèlement. Ce travail a-t-il effectivement débuté ? En avez-vous des retours ?

Enfin, les agents de la STIB ont la possibilité de remplir des fiches d'ambiance qui ne répertorient pas les faits, mais décrivent l'ambiance générale. Cette démarche est cependant facultative. Ces fiches sont-elles complétées ? Quelle est leur efficacité ? De quelle manière cette démarche permet-elle de lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports ?

399 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Cette résolution, dont M. Weytsman compte assurer le suivi, est issue des recommandations de l'ancien comité d'avis pour l'égalité des femmes et des hommes.

Le harcèlement sexiste est malheureusement un fléau trop répandu. Rappelons que 98 % des femmes déclarent avoir subi une agression sexiste dans l'espace public, qu'un quart de ces faits ont lieu dans les transports en commun et que seulement 3 % des victimes portent plainte. Les femmes, en effet, ont trop souvent tendance à intérioriser la responsabilité des agressions qu'elles subissent, alors qu'il est évident que ce sont les agresseurs qui sont responsables et qui doivent être dissuadés par les pouvoirs publics d'agir de la sorte. Un rappel à la règle s'impose.

De plus, le harcèlement est souvent le fait d'individus alcoolisés. La STIB dispose-t-elle de chiffres sur ce facteur aggravant, ou surveille-t-elle la présence de personnes alcoolisées dans les transports publics ?

Je salue le fait que la STIB a lancé sur l'ensemble de son réseau une campagne de sensibilisation à la problématique du harcèlement dans les transports. Elle s'en est saisie en 2018 en plaçant symboliquement une adolescente de 15 ans à la tête de son conseil administration pour mieux appréhender cette question. C'est un bon début.

Maman d'une fille de 15 ans, je trouve particulièrement consternant d'être amenée à la mettre en garde contre ce type de risque. Cela donne l'impression que les prises de conscience sont trop lentes.

Je vous encourage à poursuivre dans cette voie et vous assure de notre plein soutien, sous cette législation, face à ce défi.

*Is bepaald hoe die gegevens worden verzameld? Wanneer mogen we gedetailleerde cijfers verwachten?*

*In het plan is ook opgenomen dat de MIVB werkt aan de invoering van categorieën die met seksisme verband houden voor de incidenten die de veiligheidsploegen melden. Is de maatschappij daarmee gestart? Hebt u daar meer informatie over?*

*De medewerkers van de MIVB kunnen fiches in verband met de sfeer invullen, maar ze zijn daar niet toe verplicht. Gebeurt dat? Hoe goed werkt het systeem met fiches? Op welke manier dragen ze bij aan de strijd tegen seksisme op het openbaar vervoer?*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Seksisme is helaas een wijdverspreide plaag. Zo verklaart 98% van de vrouwen dat ze er in de openbare ruimte mee te maken kregen. In een kwart van de gevallen was dat op het openbaar vervoer. Slechts 3% van de slachtoffers deed aangifte. Vrouwen nemen immers al te vaak de verantwoordelijkheid op zich voor de agressie die ze ondergaan, terwijl het toch duidelijk is dat de agressor de schuldige is en er door de overheid op moet worden gewezen dat zijn gedrag niet door de beugel kan. Daar moet nog eens aan worden herinnerd.*

*Voorts zijn het vaak dronken personen die seksistisch gedrag stellen. Beschikt de MIVB over cijfers in verband daarmee of houdt ze in de gaten of er dronken personen op het openbaar vervoer aanwezig zijn?*

*De bewustmakingscampagne rond seksisme van de MIVB juich ik toe.*

*Ik wil u aanmoedigen om op de ingeslagen weg verder te gaan. Op Ecolo kunt u alvast rekenen.*

401 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Je me joins aux questions de mes collègues.*

*Disposez-vous de chiffres ou d'études qui permettent de cerner l'ampleur du phénomène ? Je me doute que ce n'est pas évident, car souvent, aucune plainte n'est déposée. Il s'agit souvent de remarques déplacées sur la tenue vestimentaire ou l'apparence, mais cela peut aller beaucoup plus loin. Quelle réponse est-elle apportée dans les transports publics ? Quelles actions avez-vous déjà entreprises ?*

403 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La STIB organise chaque année une campagne de convivialité. En 2019, en collaboration avec Plan International, le sujet du harcèlement sexuel a été mis en avant, en vue d'une collaboration sur le long terme et d'une intégration de la problématique auprès des autres opérateurs de transport public.

Il ne s'agit pas que de cas individuels : 98 % des femmes ont vécu du harcèlement, pas toujours dans les transports en commun, mais ce nombre veut dire que presque toutes les femmes ont subi du harcèlement. Seules 3 % d'entre elles ont porté plainte. Ce sont donc souvent des exceptions. Le harcèlement est omniprésent et il faut une réaction sociétale large. C'est pour cela que la STIB aussi doit s'y mettre. En effet, pour de nombreuses femmes, emprunter les transports en commun, surtout en soirée, est synonyme d'obstacle.

Différents canaux de communication ont été utilisés, ciblant à la fois les victimes et les témoins de harcèlement. La STIB a également mené des expériences sociales avec des comédiens dans différentes stations de métro.

Une nouvelle campagne sera menée en 2021, au travers de la collaboration de la STIB avec Plan International. Cette campagne est prévue en cocréation avec les jeunes qui participeront au projet de l'organisation non gouvernementale et avec l'implication d'une ville en Flandre et d'une autre en Wallonie, ainsi que des sociétés de transport public de ces deux Régions.

Dans le cadre de ce nouveau partenariat avec Plan International, un pictogramme commun à l'ensemble des sociétés de transport public (De Lijn, TEC et SNCB) devrait être créé et mis en place.

Par ailleurs, il est également prévu de publier une brochure sur les droits de la victime et sur la manière dont elle peut porter plainte en cas de harcèlement. Dans la mesure du possible et après accord, les services d'aide aux victimes existants pourront être mentionnés. Cette brochure viendra en support de l'intégration de la thématique dans les formations de la STIB pour le personnel en contact avec le public sur le réseau, en ce compris la conduite, et dans une perspective d'accueil adéquat des victimes de harcèlement.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Dit is een belangrijk thema. Ik sluit me dan ook graag aan bij de vragen die de collega's al hebben gesteld.

Beschikt u over cijfer- of studiemateriaal om na te gaan hoe groot het probleem op het openbaar vervoer is? Ik beseft dat dat niet evident is omdat er vaak geen klacht wordt neergelegd. Ik ben zelf, net als vele anderen, ook al getuige geweest van problemen. Vaak gaat het om verbale opmerkingen over kledij of uiterlijk, maar die kunnen soms heel bedreigend overkomen. Hoe gaat men daarmee om op het openbaar vervoer? Welke acties hebt u in dat verband al genomen?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *De MIVB organiseert jaarlijks een hoffelijkheidscampagne. In 2019 voerde ze die samen met Plan International rond het thema seksisme.*

*Het gaat niet om alleenstaande gevallen: 98% van de vrouwen kreeg al met seksisme te maken. Slechts 3% van hen deed aangifte van de feiten. Er is een algemene maatschappelijke reactie op het alomtegenwoordige seksisme nodig. Ook de MIVB moet het probleem aanpakken, want heel wat vrouwen durven het openbaar vervoer niet meer te gebruiken, in het bijzonder 's avonds.*

*De campagne werd via verschillende kanalen gevoerd en was op zowel slachtoffers als getuigen van seksisme gericht. Daarnaast liet de MIVB met de hulp van comedians de reizigers ervaren hoe seksisme aanvoelt.*

*In 2021 komt er een nieuwe campagne van de MIVB en Plan International. Die wordt samen met jongeren uitgewerkt en zal ook op het openbaar vervoer in Vlaanderen en Wallonië worden gevoerd. De drie vervoersmaatschappijen zullen bovendien een nieuw gemeenschappelijk pictogram invoeren.*

*Daarnaast komt er een brochure over de rechten van slachtoffers en de manier waarop ze aangifte van seksisme kunnen doen. De MIVB zal die gebruiken bij haar opleidingen voor het personeel dat in contact komt met de reizigers.*



405

Concernant la lutte contre les publicités véhiculant des stéréotypes de genre ou une image dégradante pour les femmes ou les réduisant à un objet, la STIB dispose d'une charte d'éthique publicitaire qui interdit explicitement :

- toute publicité qui encouragerait ou cautionnerait toute forme de discrimination, y compris celles fondées sur le genre, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, l'âge, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la langue, l'état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique, l'origine sociale ;

- toute publicité qui cautionnerait ou encouragerait des comportements violents, illicites ou antisociaux, qui serait de nature à heurter la sensibilité, choquer ou provoquer, qui exploiterait des sentiments de peur, de violence ou de souffrance - sauf raison justifiable ;

- toute publicité ayant recours à la nudité de manière ouvertement sexuelle, pouvant être considérée comme humiliante, réduisant la personne à un objet, ou n'ayant pas de lien direct avec le produit ou le service - sauf raison justifiable.

La sensibilisation du personnel concerné, par les moyens les plus adéquats - formation ou autre -, est en cours. La STIB a la volonté d'intégrer ces éléments dans les parcours de formation existants. Une campagne de sensibilisation est actuellement développée afin de lutter contre le sexisme en entreprise. Il s'agira de vidéos, destinées à l'ensemble du personnel, qui contiendront :

- les éléments légaux ;

- les situations de harcèlement types ;

- les réponses et comportements à apporter en tant que témoin et victime.

Prévue initialement pour octobre 2020, cette campagne est reportée à mars 2021 en raison de la crise sanitaire. Elle sera soutenue par une formation en ligne destinée à l'ensemble des collaborateurs.

Dans la perspective de développer les connaissances et les compétences des conseillers sociaux et personnes de confiance en matière de lutte contre le harcèlement sexiste sur le lieu de travail, ceux-ci sont invités à participer à une première session de deux jours de formation délivrée par l'E#cole re#gionale d'administration publique (ERAP), qui organise des formations pour les travailleurs des services publics locaux et régionaux et des organismes exerçant des missions d'utilité publique au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

407

Un groupe de travail, composé de collègues de la STIB Academy, des centres de formation du métro et du réseau de surface, de la communication interne, de la manager de la diversité, d'un conseiller social, de l'Observatoire sociétal et de la cellule prévention et cohésion sociale, a été mis en place pour définir des contenus et des outils - brochures et autres supports -

*De MIVB heeft een ethisch charter voor advertenties waarin uitdrukkelijk staat dat reclame die aanzet tot discriminatie of geweld, of ze goedkeurt, verboden is. Ook seksueel getinte advertenties waarin personen tot een object worden gereduceerd, zijn niet toegelaten.*

*De vervoersmaatschappij werkt momenteel aan de bewustmaking van het personeel. Ze wil de bestrijding van seksisme in haar bestaande opleidingstrajecten opnemen en werkt bovendien een bewustmakingscampagne in het kader van de strijd tegen seksisme in de onderneming uit.*

*De campagne zou oorspronkelijk in 2020 worden gevoerd, maar is door de gezondheidscrisis tot maart 2021 uitgesteld. Ze zal samenvallen met een onlineopleiding voor alle medewerkers.*

*Om ervoor te zorgen dat sociale adviseurs en vertrouwenspersonen beter op de hoogte zijn van de aanpak van seksisme op de werkplek, kunnen die deelnemen aan een tweedaagse opleiding over het thema.*

*Een werkgroep buigt zich over de inhoud van en de tools aangepast aan het werk en de vaardigheden, die MIVB-medewerkers die contact hebben met de reizigers en mogelijk met slachtoffers van seksisme geconfronteerd worden, ter beschikking hebben.*

adaptés aux métiers et aux compétences des agents de la STIB en contact avec la clientèle et susceptibles de devoir accueillir des victimes de harcèlement sexiste : métiers de la conduite, agents présents en station, agents commerciaux des Kiosk et des Bootik, agents de sécurité.

Ce groupe de travail va également bénéficier de deux jours de formation programmés avec l'ERAP avant de travailler à une adaptation ou une intégration de cette thématique aux parcours de formation existants, au regard des spécificités de chacune des fonctions visées, avec une orientation client externe et client interne.

Par ailleurs, la STIB a intégré des cas concrets liés au sexisme dans les formations relatives aux risques psychosociaux, à la gestion de la diversité dans les équipes et à l'assistance aux victimes.

<sup>409</sup> Votre question portait aussi sur le sentiment de sécurité des voyageurs et voyageuses. Cette année, la STIB réalisera une enquête sur ce sentiment, afin d'établir un baromètre de la sécurité. Les questions traiteront notamment du harcèlement verbal à caractère sexiste et des menaces, intimidations ou insultes à caractère sexiste, ainsi que des comportements d'évitement mis en place par les voyageurs.

Par ailleurs, la STIB travaille à la reclassification des incidents qui lui sont rapportés par les équipes de sécurité afin d'inclure des catégories liées directement au sexisme et au harcèlement.

La STIB contribue également, chaque année, au monitoring régional de la diversité, dans lequel les données de genre sont bien enregistrées.

<sup>411</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*J'ai ainsi répondu à une partie des questions. À d'autres, je ne peux répondre immédiatement.*

*J'espère pouvoir revenir régulièrement sur ce sujet important et faire bouger les lignes.*

<sup>413</sup> *(poursuivant en français)*

Par exemple, je ne peux pas vous donner les chiffres de l'impact de l'alcool. N'hésitez donc pas à me poser ces questions par écrit. J'espère que nous pourrions travailler tous ensemble sur ces questions, pour la STIB, les transports en commun et, plus largement, la société dans son ensemble.

<sup>415</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Lors d'une rencontre avec Amnesty International, nous avons été touchés par le témoignage de plusieurs jeunes belges et étrangères, des adolescentes qui étaient venues nous parler de leurs difficultés. Amnesty International avait d'ailleurs communiqué des chiffres

*Ook de werkgroep zal de tweedaagse opleiding volgen alvorens ze de bestaande opleidingen aanpast en het thema daarin integreert.*

*De MIVB heeft trouwens praktijkvoorbeelden van seksisme opgenomen in de opleidingen over psychosociale risico's, het omgaan met diversiteit bij de teams en bijstand aan slachtoffers.*

*De Brusselse openbaarvervoermaatschappij zal dit jaar een enquête uitvoeren naar het onveiligheidsgevoel bij de reizigers met het oog op de opmaak van een veiligheidsbarometer. De vragen zullen gaan over verbaal seksisme en bedreigingen, intimidatie of beledigingen met een seksistisch karakter en over vermijdingsgedrag bij de reizigers.*

*Daarnaast wil de MIVB voor incidenten die de veiligheidsteams melden, categorieën invoeren die met seksisme verband houden.*

*Voorts werkt de MIVB jaarlijks mee aan de gewestmonitoring van de diversiteit, waarin gendergebonden gegevens worden opgenomen.*

*(verder in het Nederlands)*

Daarmee heb ik de vragen voor een deel beantwoord. Ik hoop dat we geregeld op dat belangrijke thema zullen kunnen terugkomen en dat we vooruitgang zullen boeken.

Sommige bijkomende vragen kan ik niet onmiddellijk beantwoorden.

*(verder in het Frans)*

*Ik kan u geen cijfers over de invloed van alcohol geven. Aarzel niet om mij die vragen schriftelijk te stellen. Ik hoop dat we het seksisme met zijn allen succesvol kunnen aanpakken.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- Amnesty International maakte opvallende cijfers over seksisme bekend: 98% van de vrouwen die ermee te maken krijgen, is jong.

*Aangezien 25% van de feiten op het openbaar vervoer plaatsvindt, wilde ik samen met mevrouw Plovie het onderwerp*

marquants : 98 % des témoignages des personnes rencontrant ces difficultés étaient des jeunes filles.

Étant donné que 25 % des actes étaient liés aux transports en commun, nous avons souhaité, notamment avec Mme Plovie, mettre le sujet à l'ordre du jour de la commission de la mobilité. La discussion qui en a découlé a donc fortement été axée sur la mobilité.

Toutefois, comme tout le monde l'a dit, les enjeux sont également économiques. Si nous voulons que la STIB ait plus de clients demain, nous devons les rassurer. Je lirai attentivement votre réponse, mais je souhaiterais toutefois revenir sur quelques points qui m'ont fait réagir.

Pour ce qui est de la publicité, de nombreuses actions ont déjà été entreprises. C'est très bien. Si nous pouvons continuer dans ce sens et essayer de promouvoir la diversité à travers ces publicités, ce serait très utile pour certains Bruxellois. Il faut aussi réfléchir aux parcours de formation, tant pour le personnel que les usagers. Beaucoup d'hommes disent ne pas savoir comment réagir... Ce point était d'ailleurs repris dans la liste des priorités et des associations y travaillent. Nous avons beaucoup débattu à propos de l'intérêt d'avoir des cours d'autodéfense. Nous avons même suggéré des partenariats avec certaines associations comme Garance.

Si vous disposez des chiffres relatifs à la féminisation, je suis intéressé. Enfin, vous n'avez pas répondu à propos des aménagements. J'ai été très secoué par le témoignage de cette jeune Vietnamiennne qui m'avait dit ne pas oser emprunter les couloirs de la STIB, car il n'y a pas de miroirs d'angle. J'avais trouvé sa réflexion très anxiogène. Il en avait découlé une discussion sur les aménagements, la luminosité, le fait que, dans certaines stations, on arrive dans une sorte de grand hall sans le moindre contrôle social.

417 Un autre point plus polémique est celui des expulsions. Lorsque des voyageurs sont condamnés pour récidive d'agressions sexistes, la STIB doit avoir les moyens d'agir. Tout comme elle expulse les mauvais payeurs, elle doit pouvoir expulser ces clients-là.

Tout ce panel devait se retrouver dans le contrat de gestion de la STIB. Avez-vous dès lors prévu une modification de ce contrat ? Comment la STIB en fait-elle ses priorités, au sein de toutes ses directions ?

419 **Mme Leila Agic (PS).**- Je suis très heureuse du travail effectué pour féminiser la STIB en interne car nous partions effectivement de très loin. Le travail de reclassification est en cours, ce qui est aussi une bonne nouvelle. Il sera important de mener une étude sur le sentiment d'insécurité car, même si nous avons des chiffres sur le harcèlement dans l'espace public, il est nécessaire de disposer des données spécifiques sur la situation dans les transports en commun.

*op de agenda van de commissie voor de Mobiliteit zetten. De bespreking was dan ook sterk op mobiliteit gericht.*

*Dat neemt niet weg dat er ook een economische uitdaging mee gepaard gaat. Als we meer reizigers op het openbaar vervoer willen, moeten we ervoor zorgen dat de burger met een gerust hart kan instappen.*

*De MIVB ondernam al actie in verband met reclame. Dat is een goede zaak. Voor sommige Brusselaars zou het ook positief zijn, als ze op die weg voortgaat en tracht via haar advertenties diversiteit te promoten. Daarnaast moet ze goed nadenken over haar opleidingen voor personeel en reizigers. Ze zou bijvoorbeeld een cursus zelfverdediging kunnen aanbieden, eventueel in samenwerking met bepaalde verenigingen.*

*Mocht u over cijfers in verband met de vervrouwelijking beschikken, dan zou ik die graag krijgen.*

*Ten slotte antwoordde u niet op mijn vraag over de inrichting van de haltes en stations, waar vaak donkere hoeken zijn en sociale controle soms onbestaande is.*

*Een ander punt dat veel stof doet opwaaien, zijn de uitsluitingen. Wanneer reizigers worden veroordeeld voor herhaaldelijke seksistische agressie, moet de MIVB hun de toegang tot haar voertuigen en infrastructuur kunnen verbieden.*

*Die zaken moeten allemaal in de beheersovereenkomst van de MIVB worden opgenomen. Bent u van plan de beheersovereenkomst in die zin aan te passen? Op welke manier maakt de MIVB van de strijd tegen seksisme een prioriteit?*

**Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Ik ben zeer tevreden over de inspanningen om de MIVB te vervrouwelijken en ook de aanpassing van de categorieën voor de melding van incidenten is een goede zaak. Er moet een studie komen naar het onveiligheidsgevoel, zodat we over specifieke cijfers over seksisme op het openbaar vervoer beschikken.*

*Er is een bewustmakingscampagne nodig hoe te reageren op seksistisch gedrag. Vaak komen omstanders immers niet in actie, soms omdat ze niet willen reageren, maar soms ook omdat ze niet*

En ce qui concerne la formation sur la façon de réagir, je suis tout à fait d'accord. Souvent, les femmes qui font le récit d'un cas de harcèlement dans les transports en commun sont non seulement marquées par le harceleur, mais aussi par l'absence de réaction des personnes aux alentours. Parfois, ces personnes ne veulent pas réagir, tandis que d'autres souhaiteraient le faire mais ne savent pas comment procéder ou craignent d'envenimer la situation.

Il serait intéressant de proposer des campagnes de sensibilisation donnant des conseils sur la façon de réagir. Nous pourrions indiquer ces manières de procéder aux voyageurs afin de pouvoir collectivement lutter contre ce phénomène. C'est un enjeu très important pour notre législature car il concerne la vie quotidienne des jeunes femmes à Bruxelles.

419 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je ne peux qu'applaudir à ce que viennent de dire mes collègues. C'est un enjeu important. Il faut que les femmes et les jeunes filles se sentent en sécurité dans nos transports publics et que, de manière générale, tous les usagers s'y sentent accueillis et bienvenus.

423 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La question de la promotion de la diversité dans la publicité mériterait un débat un peu plus large.

Les campagnes de sensibilisation pourraient porter sur les manières de réagir, mais il s'agit plus largement d'un élément sociétal sur lequel il convient de travailler.

Au niveau de l'infrastructure, la construction ou la rénovation de nouveaux arrêts de bus, de gares ou de métro devrait effectivement intégrer cet aspect. La STIB en tient compte en utilisant des miroirs d'angle et en privilégiant les espaces ouverts. La même réflexion vaut pour le matériel roulant, raison pour laquelle nous optons pour des rames ouvertes, qui augmentent le sentiment de sécurité.

S'agissant des expulsions, il faudra contrôler la faisabilité juridique. J'ai en tout cas pris note de votre proposition.

La lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun est une priorité pour ma collègue, Mme Ben Hamou, et moi-même. Cette ambition ne se limite toutefois pas à une ministre en particulier, mais est partagée par le gouvernement dans son ensemble.

L'engagement de la STIB en faveur de la féminisation du personnel et de la lutte contre le harcèlement est réel et ne se limite pas à une campagne de sensibilisation.

425 **M. David Weytsman (MR).**- Le but était de partir de quelque chose de très sociétal et de venir avec des propositions claires dans la résolution. Je ne les ai peut-être pas toutes citées car je n'ai pas rédigé mon texte.

Concernant les aménagements, nous avons demandé une étude de la situation actuelle. Nous ne devons pas attendre de refaire la

*weten wat ze kunnen doen of omdat ze vrezen dat ze de situatie erger zullen maken.*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het is belangrijk dat het seksisme in Brussel wordt aangepakt, zodat alle reizigers zich veilig en welkom voelen op het openbaar vervoer.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Over de promotie van diversiteit via advertenties is een ruimer debat nodig.*

*Bewustmakingscampagnes kunnen gaan over hoe je op seksisme moet reageren, maar eigenlijk betreft het een ruimer maatschappelijk probleem dat moet worden aangepakt.*

*Bij de bouw of renovatie van haltes of stations moet de MIVB inderdaad met het veiligheidsgevoel van de reizigers rekening houden. Dat geldt ook voor het rollend materieel, waar de voorkeur uitgaat naar open stellen.*

*Ik noteer uw voorstel over een verbod voor recidivisten. Dat moet echter juridisch gezien haalbaar zijn.*

*De Brusselse regering beschouwt de strijd tegen seksisme op het openbaar vervoer als een prioriteit.*

*Het engagement van de MIVB om meer vrouwen aan te werven en seksisme aan te pakken, is reëel en blijft niet beperkt tot een bewustmakingscampagne.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Wij vroegen om een studie naar de bestaande inrichting van haltes en stations. Bepaalde aanpassingen zijn ook zonder ingrijpende werken mogelijk.*

station pour mettre un miroir d'angle, augmenter la luminosité ou mener une réflexion sur les chantiers avec les entreprises privées.

Sur la question des expulsions, la bonne idée ne vient pas de moi, elle figure dans la résolution, qui est dans votre accord et devrait être reprise intégralement.

425 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je veux bien examiner la faisabilité mais je ne vous garantis pas une réponse positive.

- *L'incident est clos.*

431 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

431 **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,**

431 **concernant "la concertation, l'objectivation et l'évaluation des 40 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires à Bruxelles".**

433 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Depuis le confinement et dans l'objectif d'encourager le recours au vélo pour se déplacer dans Bruxelles, vous avez pris l'initiative de développer 40 km de nouvelles pistes cyclables.

Si certains tronçons faisaient déjà l'objet de projets d'aménagements définitifs, ce n'était pas le cas de toutes les voiries concernées. Quoi qu'il en soit, ces aménagements restent temporaires dans la mesure où la signalisation l'est et, bien entendu, qu'aucun permis d'urbanisme n'a encore été délivré, à ma connaissance, pour les rendre pérennes.

En réponse à ma question écrite n° 382, vous me communiquiez notamment le détail des aménagements prévus sur chacune des voiries concernées par votre projet, à savoir la rue Belliard, l'avenue du Congo, l'avenue Émile Demot, le boulevard Général Jacques, le boulevard Maria Groeninckx-De May, la chaussée de La Hulpe et l'avenue Delleur, le boulevard Lambertmont, la rue de la Loi, le rond-point Louise, l'avenue Louise, l'avenue Lloyd George, le boulevard Louis Mettewie, le boulevard de Smet de Naeyer, le Parkway-E40, le boulevard Sylvain Dupuis, l'avenue de Vilvorde, l'avenue de Tervueren et le boulevard Louis Schmidt. Quant aux aménagements temporaires, ils sont constitués de panneaux de signalisation, d'un marquage au sol ou encore de blocs séparant la piste du reste de la voirie appelés "New Jersey".

Dans une interview de rentrée donnée à BX1+, vous précisez que 30 à 35 km des 40 km prévus étaient réalisés et que des discussions étaient encore pendantes avec les communes concernées à propos des kilomètres restants.

Avant les congés d'été, vous aviez été interrogée sur ces aménagements. Pour ma part, s'il était important que davantage d'infrastructures cyclables sécurisées soient prévues, j'avais

*Het idee van de uitsluiting van recidivisten komt niet van mij. Het staat in de resolutie, die in uw regeerakkoord is opgenomen en integraal moet worden overgenomen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ik wil nagaan of dat haalbaar is, maar ik kan u niets beloven.*

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG 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 "het overleg, de objectivering en de evaluatie van de extra 40 km fietspaden in Brussel".**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Om het fietsgebruik aan te moedigen, hebt u 40 km nieuwe fietspaden laten aanleggen. Het gaat om tijdelijke maatregelen, want er zijn nog geen stedenbouwkundige vergunningen om ze te bestendigen.*

*In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag met het nummer 382 gaf u een overzicht van de tijdelijke aanpassingen met signalisatie, wegmakingen of betonblokken.*

*In een interview met BX1+ zei u dat een kleine 35 km fietspaden intussen klaar is en dat u over het resterende deel met de gemeenten overlegt.*

*Er moesten natuurlijk fietspaden bijkomen, maar ik hamerde er eerder al op dat de maatregel moest worden geobjectiveerd, geëvalueerd en besproken met bevolking en winkeliers om meer draagvlak te creëren. U was daar niet tegen, ook al werden sommige aanpassingen al uitgevoerd.*

déjà insisté sur la nécessité d'objectiver les aménagements, de les évaluer et de bien se concerter avec la population et les commerçants qui ne pouvaient pas être mis devant le fait accompli. Bien que certains aménagements aient été installés sans tenir compte au préalable de cette objectivation et de cette concertation, vous étiez sensible à la demande d'apporter davantage de dialogue et de transparence dans ce processus. C'est une manière de créer davantage d'adhésion dans la population.

<sup>435</sup> À l'époque, je vous avais interrogée sur le boulevard Sylvain Dupuis. Nous avons appris mardi dernier que le collègue anderlechtois vous avait demandé, à l'unanimité de ses membres, d'annuler les aménagements réalisés et de proposer une autre solution. Au même moment, de l'autre côté de la Région, la commune de Woluwe-Saint-Pierre vous a également demandé de revoir les plans de l'avenue de Tervuren. Par ailleurs, le conseil communal de Watermael-Boitsfort a voté une motion demandant d'annuler l'aménagement à l'avenue Delleur et de rénover en urgence la piste cyclable existante.

Si les aménagements restent en place jusqu'à la fin de l'année malgré ces demandes de changement des communes précitées, je reviens sur l'importance d'objectiver, d'évaluer et de concerter, à tout le moins pour l'avenir.

Quelles actions avez-vous entreprises pour objectiver ces aménagements temporaires ? Je n'ai pas le souvenir de comptages ou de mesures a priori de la qualité de l'air. Y en a-t-il eu ? Je pense avoir obtenu la réponse sur la base de notre débat concernant le bois de la Cambre.

De telles actions ont-elles été réalisées depuis lors ? Dans l'affirmative, des conclusions peuvent-elles déjà être tirées ? Comment prévoir une objectivation sans avoir collecté des données avant la réalisation de l'aménagement temporaire ?

Des reports de charge sur des itinéraires parallèles ont-ils été constatés depuis la réalisation de ces aménagements de pistes cyclables supplémentaires ? Dans l'affirmative, à quels endroits et quelles sont les mesures prises pour y répondre et préserver la tranquillité des riverains concernés ? Vous aviez précisé que vous partagiez cette préoccupation.

Comment prévoyez-vous de réaliser l'évaluation de ces 40 kilomètres de pistes cyclables ? Quelle sera la méthodologie utilisée ? Les communes, les riverains et les usagers seront-ils impliqués dans cette évaluation ?

Au-delà de cette évaluation, qu'en est-il de la concertation avec les riverains et les commerces touchés par ces changements ? Quelles sont les initiatives prises afin de les informer au mieux et de récolter leurs avis ? Pour quelles voiries des consultations ont-elles été organisées ?

<sup>437</sup> Par ailleurs, vous avez précisé au début du mois de septembre qu'il restait cinq à dix kilomètres de pistes cyclables à aménager sur les 40 kilomètres annoncés au printemps. Pourriez-vous

*Intussen heeft het Anderlechtse college van burgemeester en schepenen u gevraagd om de aanpassingen aan de Sylvain Dupuislaan te herroepen, dringt Sint-Pieters-Woluwe erop aan dat u uw plannen voor de Tervurenlaan zou herzien en keurt de gemeenteraad van Watermaal-Bosvoorde een motie goed om de heraanleg van de Delleurlaan te schrappen en het bestaande fietspad zo snel mogelijk te renoveren.*

*Als de tijdelijke fietspaden toch tot het einde van het jaar worden behouden, is het van het grootste belang dat de kwestie wordt geobjectiveerd en geëvalueerd en dat er overleg met de betrokkenen wordt gepleegd.*

*Hoe hebt u de tijdelijke fietspaden geobjectiveerd? Ik heb geen weet van voorafgaande tellingen of metingen van de luchtkwaliteit. Zijn die intussen gebeurd? Wat hebben ze opgeleverd? Hoe kunnen we objectiveren, als er voor de tijdelijke aanleg geen gegevens zijn verzameld?*

*Zijn er gegevens over de verkeersdruk op alternatieve wegen sinds de aanleg van de de tijdelijke fietspaden? Waar zijn die gemeten? Welke maatregelen zijn er genomen om de rust van de omwonenden te vrijwaren?*

*Hoe wil u de evaluatie van de 40 km fietspad aanpakken? Betreft u gemeenten, omwonenden en weggebruikers bij de evaluatie?*

*Hoe zit het met het overleg met de omwonenden en winkeliers die de gevolgen van de veranderingen ondergaan? Hoe worden ze geïnformeerd en geraadpleegd?*

*Begin september zei u dat er nog vijf tot tien van de 40 km fietspad moest worden aangelegd. Waar komen die?*

préciser les voiries concernées et l'état de la situation pour chacune d'elles ?

Enfin, eu égard à l'actualité de la semaine passée, pourriez-vous m'éclairer sur les suites apportées aux actions des communes d'Anderlecht et de Woluwe-Saint-Pierre, ainsi qu'à la motion du conseil communal de Watermael-Boitsfort ?

439

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Comme l'a souligné M. Loewenstein, il est en effet important d'évaluer objectivement l'impact de toutes les nouvelles pistes cyclables qui ont été aménagées, souvent au détriment de bandes de circulation ou de places de parking. A-t-on observé un glissement du trafic automobile vers le vélo ? Les files ont-elles diminué ? Quel a été l'impact sur les rues voisines et les commerces locaux ?*

*Nous avons besoin d'un suivi efficace. Comment est-il assuré ? Les communes y participent-elles ? Quand les résultats seront-ils connus ?*

*Par ailleurs, la concertation et la participation sont importantes dans le cadre de tels aménagements. Or, les communes n'étaient pas toujours d'accord et des riverains ont parfois montré leur opposition au projet. Je m'inquiète en outre de l'agressivité croissante qui est rapportée entre cyclistes et automobiles. Y a-t-il eu ces derniers mois concertation avec les riverains, les communes, les associations concernées, etc. ?*

*Quelles pistes cyclables temporaires deviendront-elles définitives, et dans quel délai ? J'imagine que vous avez prévu le budget pour ces travaux ?*

443

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'ajout de ces 40 km de pistes cyclables a entraîné une hausse de 75 % du nombre de cyclistes, c'est inédit, si je ne me trompe ! La tendance se maintient-elle ?*

*L'aménagement ne s'est pas fait sans mal. Après avoir approuvé le projet à l'échelon régional, certains partis ont fait marche arrière au niveau communal, au moment de sa concrétisation. En revanche, la bourgmestre de Schaerbeek y était farouchement opposée au départ, mais vous avez pu trouver des solutions par la négociation, si je ne m'abuse, au point qu'elle le défend à présent auprès de la population de sa commune.*

*Aujourd'hui, il appartient aux partenaires de la majorité de poursuivre le travail. Sinon comment voulez-vous susciter*

*Wat bent u van plan met de verzoeken van Anderlecht, Sint-Pieters-Woluwe en Watermaal-Bosvoorde?*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- De heer Loewenstein heeft een aantal interessante zaken aangehaald. In de voorbije periode zijn er heel wat fietspaden aangelegd. Op cruciale assen en invalswegen sneuvelen daarbij ofwel rijvakken ofwel parkeerplaatsen. Dat zijn ingrijpende beslissingen. Het is belangrijk om op een objectieve manier de impact ervan te bekijken.

Is er een verschuiving geweest van auto- naar fietsverkeer? Zijn de files toe- of afgenomen? Hoe staat het met het verkeer in de omliggende straten en wat waren de gevolgen voor de lokale handelaars?

Er is een goede monitoring nodig. Hoe verloopt die? Worden de gemeenten daarbij betrokken? Wanneer worden de resultaten bekendgemaakt?

Daarnaast is het vooral een kwestie van overleg. Sommige gemeenten liepen niet altijd warm voor de voorgestelde aanpassingen. Op sommige plaatsen hebben buurtbewoners geprotesteerd. Wat mij en wellicht ook u het meeste zorgen baart, zijn de berichten over de toenemende agressiviteit tussen fietsers en automobilisten, zowel op straat als op de sociale media.

Participatie en overleg zijn belangrijk als het gaat over onderwerpen die een invloed hebben op het dagelijkse leven van mensen. Welk overleg heeft er de laatste maanden plaatsgevonden met buurtbewoners, gemeenten, belangenverenigingen enzovoort?

Welke tijdelijke fietspaden worden er definitief aangelegd? Welke verdwijnen er? Wat is het tijdschema? Ik veronderstel dat u voldoende budget hebt uitgetrokken om dat allemaal te financieren.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Ik begrijp dat mijn collega's niet altijd onmiddellijk de positieve effecten van genomen beslissingen zien, zoals de sluiting van het Ter Kamerenbos. Met de fietspaden liggen de zaken evenwel anders. Er is heel snel 40 km fietspad bijgekomen, waarop het aantal fietsers met 75% toenam. Dat is ongezien, denk ik.

Zijn er al eerder zulke grote stijgingen geweest?

Zet de stijgende trend zich voort?

De aanleg ging niet bepaald over rozen, om het zacht uit te drukken. Nog maar eens verklaarden partijen zich op gewestelijk niveau akkoord met de uitvoering, maar zodra een en ander concreet werd, werden ze bang en krabbelden ze terug. Kunnen

*l'adhésion au projet ? Pouvons-nous déjà tirer des conclusions de la manière dont les choses se sont déroulées ?*

*En tout cas, Groen y voit un franc succès. En tant que Bruxellois, nous pouvons être fiers des mesures fermes qui ont été adoptées durant la pandémie.*

we lessen trekken uit wat er zich in Schaarbeek voordeed? Aanvankelijk was de Schaarbeekse burgemeester zeer gekant tegen het plan. Als ik me niet vergis, bent u toen in overleg gegaan en hebt u samen met diezelfde burgemeester oplossingen gevonden, die nu voorstander is van het plan en het mee verdedigt tegenover de bevolking. Uiteindelijk is het dus een succes geworden.

Nu moet de meerderheid zich erbij neerleggen en mag ze niet de staart intrekken. Dat gebeurt op andere plaatsen al te vaak. Je krijgt pas een echt draagvlak wanneer de partners doorzetten en niet plots hun kar keren. Zo niet, mondt het uit in onbegrip, woede en uiteindelijk ook in agressie tegenover fietsers. Kunnen er al conclusies worden getrokken uit de manier waarop de zaken zijn verlopen?

Al met al vindt Groen het een ongezien succes. Er is tijdens de pandemie doortastend opgetreden en daar mogen we als Brusselaars trots op zijn.

<sup>445</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le MR est clairement en faveur du développement de l'usage du vélo à Bruxelles et de la mise en place de pistes cyclables sécurisées. Nous nous devons de lever l'un des principaux freins évoqués par les citoyens inquiets pour leur sécurité - surtout, d'après les enquêtes, les femmes et les enfants - comme obstacle à l'usage régulier, voire quotidien, du vélo et autres deux-roues.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- De MR wil absoluut dat er meer wordt gefietst in Brussel en dat er veilige fietspaden komen. Het gebrek daaraan blijkt met name voor vrouwen en kinderen een hinderpaal te zijn om de fiets of een andere tweewieler als dagelijks transportmiddel te gebruiken.

Mais ce qui pose problème aujourd'hui, c'est la méthode utilisée pour installer des pistes cyclables depuis le confinement, sans en informer les Bruxellois, en les prenant par surprise un soir ou un matin, sans choisir nécessairement le meilleur emplacement possible. Ainsi, des organisations cyclistes auraient parfois préféré un autre côté de la rue. Reconnaissez-vous que la façon dont certaines pistes ont été installées peut poser problème ?

*De manier waarop er echter sinds de lockdown fietspaden worden aangelegd, is problematisch. Het gebeurt overhaast, zonder de Brusselaar vooraf te informeren en zonder dat er veel nagedacht is over de beste locatie. Geeft u toe dat er mogelijk een probleem is met de manier waarop sommige fietspaden tot stand zijn gekomen?*

On parle beaucoup de problèmes de congestion induits sur certains axes, mais le manque de concertation n'a-t-il pas participé à opposer les modes de transport et à exacerber les tensions entre cyclistes et automobilistes, mais aussi entre piétons et cyclistes ? Une meilleure concertation ne permettrait-elle pas d'apaiser les relations entre les différents modes ?

*Heeft dat gebrek aan overleg er niet toe bijgedragen dat de spanningen zijn toegenomen, niet alleen tussen fietsers en automobilisten, maar ook tussen voetgangers en fietsers?*

<sup>447</sup> Il est également difficile d'appréhender la différence entre ce que vous appelez des pistes provisoires et des pistes définitives. Des pistes en test ne correspondent-elles pas à ce que vous envisagez de réaliser à titre définitif ? Dans l'affirmative, lesquelles et comment l'expliquez-vous ? Des contraintes techniques ou autres sont-elles en jeu ?

*Het is niet altijd makkelijk om het verschil te zien tussen wat u een voorlopig fietspad noemt en de definitieve fietspaden. Zijn er fietspaden in testfase die er in hun definitieve vorm anders zullen uitzien? Zo ja, welke? Vanwaar het verschil? Spelen er technische of andere beperkingen?*

Ces pistes provisoires seront évaluées. À quelle échéance ? Suivez-vous un mode opératoire clair et précis, identique pour chaque piste cyclable en test ? Selon quels critères ? Quels éléments objectifs seront utilisés pour évaluer la pertinence de ces pistes cyclables temporaires aménagées ?

*Er komt een evaluatie van de voorlopige fietspaden. Wanneer? Gebeurt dat volgens een welbepaalde, altijd identieke methode? Volgens welke objectieve criteria zal het nut van de tijdelijke fietspaden worden geëvalueerd?*

Qu'en est-il du comptage des véhicules motorisés ? Des comptages existent-ils, réalisés avant le confinement sur certains

*Zijn er tellingen van het gemotoriseerd vervoer op de grote verkeersassen voorhanden van voor de lockdown? Alleen zo kan er worden vergeleken.*



grands axes ? Ils nous permettraient de procéder à des comparaisons.

Qui va déterminer cela ? Quelle concertation avez-vous prévue ? Sous quelle forme ? Comment se déroulera la consultation des habitants et des commerçants ? L'objectivation passe aussi par une bonne connaissance du terrain : ces nouveaux cyclistes ont-ils quitté les transports en commun, ou sont-ce d'anciens automobilistes ?

Il faut aussi faire attention aux chiffres. On évoque une augmentation de 75 % des déplacements à vélo. Ces mesures ont-elles été prises pendant le confinement, quand des barrages de police interdisaient aux voitures de circuler, ou pendant les jours qui enregistrent davantage de congestion automobile ?

<sup>449</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je voudrais appuyer ce qu'a dit mon collègue de Groen : les pistes cyclables aménagées à la suite de la crise du coronavirus sont l'un des gros succès du gouvernement pour réagir à la crise sanitaire. Il ne faut pas oublier que c'est une réaction à celle-ci. Les critiques portant sur le manque de concertation et d'attente ne se justifient pas face à l'urgence.

En pleine crise, il fallait éviter un afflux de voyageurs dans les transports en commun et offrir très rapidement une alternative. Cela a été fait, et c'est un très grand succès de la gestion de crise.

Évidemment, les choses ne sont pas parfaites, parce que les aménagements réalisés à la va-vite ne sont jamais idéaux, compte tenu de l'impossibilité d'étudier les choses dans le moindre détail. De plus, certaines pistes ne doivent pas rester un simple marquage au sol et devraient être davantage sécurisées, surtout sur les axes où ne sera pas appliquée la limitation de vitesse à 30 km/h. C'est tout à fait évident.

Nous avons assisté à un effet très intéressant : une fois que ces pistes ont été créées, elles ont été utilisées et continuent à l'être aujourd'hui. Réjouissons-en-nous !

Je suis très positive par rapport à ce qui a été fait et suis tout à fait d'accord avec la nécessité d'une évaluation. Les cyclistes eux-mêmes ont des remarques sur les pistes dans leur état actuel, mais rappelons encore une fois qu'il s'agit d'aménagements provisoires.

Quelle est la stratégie d'évaluation de ces pistes ? Quelle est la stratégie de pérennisation des aménagements qui ont montré toute leur utilité pendant cette crise et par la suite, pour encourager davantage de personnes à enfourcher leur bicyclette plutôt que d'utiliser leur voiture ou les transports en commun ?

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

<sup>453</sup> **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- Je soutiens l'aménagement d'infrastructures cyclables sûres à Bruxelles,

*Op welke manier dacht u te overleggen? Hoe worden omwonenden en handelaars bij het overleg betrokken? Weten we ook wie die nieuwe fietsers zijn? Zijn het mensen die overgestapt zijn van het openbaar vervoer, of gaat het om ex-automobilisten?*

*Er is sprake van 75% meer verplaatsingen met de fiets. Dateren die metingen van tijdens de lockdown, toen de politie straten barricadeerde voor het autoverkeer, of van tijdens dagen met meer files?*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De fietspaden die als gevolg van de coronacrisis zijn aangelegd, behoren tot de grote successen van de regering in de aanpak van die crisis. Kritiek over het gebrek aan overleg en de snelle besluitvorming is hier niet gepast. In volle crisis was er immers snel een alternatief voor het openbaar vervoer nodig om overvolle voertuigen te vermijden.*

*Uiteraard is niet alles perfect. Snel uitgevoerde beslissingen zijn nooit ideaal, zeker omdat het niet mogelijk was om alles in detail te bestuderen. Sommige fietspaden bestaan voorlopig nog louter uit een wegmarkering en moeten beter beveiligd worden, zeker op verkeersassen waar sneller dan 30 km/u mag worden gereden.*

*Het was echter interessant om te zien dat die fietspaden gebruikt werden, zodra ze bestonden en ook vandaag nog veel gebruikt worden.*

*Ik ben het ermee eens dat een evaluatie nodig is. De fietsers hebben opmerkingen over de huidige staat van de fietspaden. Daarbij mogen we niet uit het oog verliezen dat het om een tijdelijke aanleg gaat.*

*Hoe evalueert u die fietspaden? Hoe wilt u ze duurzaam maken om meer personen te stimuleren om de fiets te nemen in plaats van de auto of het openbaar vervoer?*

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

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Ik steun de aanleg van veilige fietsinfrastructuur in Brussel. Ik zie veel meer fietsers dan voorheen, ook met kinderen. Ouders met drie kinderen, zoals

*condition sine qua non pour que des parents qui ont trois enfants, comme moi, les conduisent à vélo à l'école.*

*Il ne suffit cependant pas de poser une couche de peinture, comme c'est souvent le cas. Sur le boulevard Lambert, le nouvel aménagement protège certes un peu mieux les cyclistes mais nous avons besoin d'interventions plus durables.*

*Combien de pistes cyclables existe-t-il actuellement sur des voies mixtes?*

*La fois dernière, vous aviez dit que 10 km de pistes cyclables, dont 4 sur voie mixte, avaient déjà été créés. Où en sommes-nous aujourd'hui ?*

*Où en est la concertation avec les communes ? Quels sont les projets sur le feu ?*

*Avez-vous une idée du nombre de cyclistes qui empruntent la piste qui longe l'autoroute E40 ? Je n'y vois jamais personne.*

*(Remarques de M. Verstraete)*

*Tant mieux s'ils sont nombreux.*

ikzelf, fietsen alleen naar school als de infrastructuur veilig is: een afgescheiden fietspad, een veilige route, en eventueel een stukje door het park.

De huidige investeringen in veiligheid volstaan niet. Meestal bestaan ze uit een lik verf op de weg, zoals op de Lambertlaan. Het fietspad daar vormt wel een verbetering, ook voor autobestuurders, want het aantal weefbewegingen ligt nu lager. Over het algemeen is het een stap in de goede richting die ik zal verdedigen.

Ik zie nog te veel lapmiddelen. Fietspaden daadwerkelijk afscheiden, ingrijpende infrastructuurwerkzaamheden: zulk langetermijnwerk is noodzakelijk. Laten we ons echter niet tevreden stellen met de minder kwaliteitsvolle fietspaden. Hoeveel fietspaden liggen tot nu toe op gemengde rijstroken?

Vorige keer zei u dat er 10 km fietspad was aangelegd, waarvan 4 km gemengd. Sindsdien zijn er fietspaden bij gekomen. Wat is de huidige stand van zaken?

Hoe vlot is uw overleg met de gemeenten? Welke hete hangijzers zijn er nog en welke projecten liggen er nog op tafel?

Wordt er bijgehouden hoeveel mensen op het fietspad langs de E40 rijden? Ik zie daar nooit iemand rijden, maar misschien is dat toeval, het is ook een lang fietspad.

*(Opmerkingen van de heer Verstraete)*

Ik wil gewoon weten hoeveel mensen gemiddeld dat fietspad nemen. Als het vaak gebruik wordt, prima.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans)*.- *Met de coronafietspaden bent u voortvarend te werk gegaan. Dat is goed, want anders had u niet zoveel gedaan gekregen. Wel vraag ik u om pragmatisme aan de dag te leggen als er lokaal problemen opduiken, zoals op de Delleurlaan of in Sint-Pieters-Woluwe.*

*Soms kan er lokaal een oplossing opborrelen, die beter is dan het oorspronkelijke plan.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Het gaat om een testfase. Voor elk fietspad zal een uit drie onderdelen bestaande evaluatie plaatsvinden.*

*Om te beginnen, zal ik de verkeersstromen onderzoeken. Daartoe wordt een overzicht opgesteld van de informatie over de verkeersstromen over het traject en de middelen om daarop in te grijpen. Niet voor alle assen is alle informatie beschikbaar.*

*Daarnaast zullen de diensten van Brussel Mobiliteit de fietspaden ter plaatse inspecteren.*

<sup>457</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Les coronapistes sont une bonne idée. Vous avez travaillé avec détermination. Sans cela, vous auriez rencontré beaucoup de résistance et n'auriez pas pu en faire autant. Je vous demande seulement de faire preuve de pragmatisme. Regardez les situations locales. Des problèmes se posent, comme sur l'avenue Delleur ou à Woluwe-Saint-Pierre.

D'autres solutions peuvent émerger localement et être meilleures que celles imaginées initialement. Nous devons aborder ces questions avec pragmatisme et adapter les coronapistes aux situations locales.

<sup>459</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Ce sont des phases de test. Pour chaque aménagement, une évaluation a lieu, comprenant trois volets.

Premièrement, nous analyserons les flux de circulation quant aux volumes, temps de parcours, régularité, etc. Pour ce faire, une liste sera réalisée reprenant les informations disponibles sur les flux le long du tracé et les moyens d'action sur ceux-ci notamment la liste des carrefours avec leurs plans de feux actuels et les régulations possibles - détection, horaire, etc.

Divers outils seront utilisés selon les cas : des comptages historiques s'ils existent, des comptages permanents en temps

réel, des comptages ponctuels demandés à des prestataires, des temps de parcours fournis par exemple par des opérateurs gps, la visualisation sur les images caméras et les informations sur les temps de parcours des transports en commun comme la STIB, les TEC et De Lijn. Nous ne disposons pas de toutes les informations pour tous ces axes.

Deuxièmement, des inspections sur le terrain des aménagements sont réalisées par les services opérationnels de Bruxelles Mobilité.

Troisièmement, afin de disposer d'un retour d'expérience des usagers de ces pistes cyclables, la réalisation d'une enquête de satisfaction en ligne auprès des cyclistes est prévue. Le but de cette étude est de mesurer ou objectiver la satisfaction des usagers des nouveaux aménagements transitoires mis en place, en relevant notamment les éléments suivants : la qualité de l'aménagement (lisibilité, largeur et sentiment de sécurité routière), l'influence sur les choix de mode de déplacement - par exemple pour savoir s'il s'agit d'anciens automobilistes - et d'itinéraires en fonction des solutions alternatives, l'efficacité au regard du gain de temps et les impacts positifs sur d'autres aspects, comme la santé et la qualité de vie. Le questionnaire est en cours de finalisation et sera diffusé pendant l'automne. Les résultats devraient être disponibles avant la fin de l'année.

<sup>461</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Mme Dejonghe, nous examinerons bien entendu également la manière dont ces aménagements ont été accueillis.*

<sup>463</sup> (poursuivant en français)

Les premiers plans des pistes cyclables mises en place à la suite de la crise du Covid-19 ont été présentés lors de la Commission régionale de la mobilité (CRM), section "projets", de juillet 2020. Elle est composée d'un ensemble d'associations représentant les divers usagers des modes actifs. Les autres plans seront également présentés, afin de recueillir les remarques et retours du terrain de la part des usagers.

Effectivement, j'aurais voulu avoir plus de concertation avant la mise en œuvre d'un projet car cela est préférable pour obtenir l'adhésion de la population. Si nous avions perdu deux ans en concertation, nous n'aurions pas eu ces 40 km de pistes cyclables supplémentaires. Le but était donc de trouver l'équilibre. Maintenant, il faut s'adapter et chercher de nouvelles solutions.

Nous voulons montrer que, s'il est possible d'améliorer la situation, nous le faisons. L'exemple du boulevard Sylvain Dupuis peut en témoigner. Au moment où nous avons mis en œuvre notre plan, il est vrai qu'il y a eu un impact sur le trafic. La première chose que nous avons faite a été d'adapter les feux pour que la circulation dans les carrefours devienne plus fluide. L'impact a été très positif et la situation s'est améliorée.

*Voorts komt er een onlinetevredenheidsenquête voor de fietsers, met als doel een beeld te krijgen van de tevredenheid van de gebruikers van de tijdelijke fietspaden. De vragenlijst is bijna klaar en zal in de herfst gepubliceerd worden. De resultaten moeten voor het einde van het jaar beschikbaar zijn.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe sprak over zaken zoals waardering en veiligheid. Die gaan we zeker meenemen.

(verder in het Frans)

*De eerste plannen voor als gevolg van de Covid-19-crisis aangelegde fietspaden werden tijdens de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) in juli 2020 voorgesteld. Die commissie bestaat uit een aantal verenigingen die de actieve weggebruikers vertegenwoordigen. Ook de andere plannen zullen aan de commissie worden voorgelegd, zodat de gebruikers er hun opmerkingen over kunnen geven.*

*Ik had graag meer overlegd alvorens een project uit te voeren, want dat is de beste garantie om instemming van de bevolking te krijgen. Als we echter eerst twee jaar hadden moeten overleggen, dan waren die 40 km fietspaden er nooit gekomen. Eerst moesten we een evenwicht vinden; nu moeten we op zoek naar nieuwe oplossingen.*

*Ik wil tonen dat als iets beter kan, we het ook beter maken. Op de Sylvain Dupuislaan liet ik de verkeerslichten anders afstellen om het verkeer vlotter te laten doorstromen.*

*Aan Westland Shopping in Anderlecht zijn er wegwerkzaamheden aan de gang, die een invloed hebben op het verkeer.*

*Ik overlegde met de gemeente, die een straat afsloot om sluipverkeer te voorkomen en de verkeersrichting veranderde in*

Il y a aussi des travaux au Westland Shopping d'Anderlecht, qui ont une incidence sur le trafic.

Nous nous sommes concertés avec la commune, qui a réagi en barrant une rue pour éviter le trafic de transit et en changeant le sens unique d'une autre rue. Nous avons aussi déplacé un arrêt de bus de la STIB.

Nous avons travaillé régulièrement avec la commune, qui sait que nous sommes prêts à trouver des solutions aux moindres problèmes. Aujourd'hui, nous allons présenter une piste alternative. Nous allons défendre l'augmentation des infrastructures cyclables sécurisées. Si nous pouvons améliorer un projet, nous le faisons.

<sup>465</sup> Nous l'avons notamment fait à Schaerbeek. Notre premier projet n'a pas été accepté par la commune. Nous nous sommes réunis et nous avons apporté des adaptations pour finalement obtenir un bien meilleur projet. Cette approche nous a aussi permis d'obtenir l'assentiment de la commune pour que les aménagements restent en place jusqu'à la réalisation des aménagements définitifs, qui seront différents.

<sup>467</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Pour répondre à Mme Dejonghe, il s'agit bien sûr de projets temporaires, en phase de test. Avant de passer à la version définitive, nous consulterons les commerçants concernés et les riverains pour, au besoin, déplacer la piste cyclable.*

*La phase de test sert justement à poser des questions, à dialoguer et à apporter des modifications. La solution varie d'un projet à l'autre : le boulevard Sylvain Dupuis devra être revu, tandis que la piste cyclable du boulevard Lambermont semble pouvoir être maintenue dans la phase définitive, moyennant participation.*

*Comme vous le dites, l'usage qui est fait des pistes cyclables est très variable. L'avantage de la véloroute qui longe l'E40 est qu'elle n'a pas été aménagée au détriment d'autre chose, puisqu'elle existait déjà. Nous l'avons simplement optimisée. Même si elle est peu utilisée, elle est utile. Reste maintenant à davantage la promouvoir et la mettre en évidence.*

*Les autorités flamandes ont l'intention de prolonger cette véloroute. Dès que ce sera fait et que nous pourrons la relier à Evere, elle constituera un axe important.*

*Chaque projet présente donc des avantages, mais doit être évalué.*

*een eenrichtingsstraat. Bovendien werd een bushalte verplaatst. Trouwens, ik werk geregeld samen met de gemeente en het gemeentebestuur weet dat ik bereid ben om voor elk probleem een oplossing te zoeken. Alleszins streef ik naar meer beveiligde fietspaden en als we een project kunnen verbeteren, dan doen we dat ook.*

*Dat deed ik bijvoorbeeld in Schaerbeek, waar het eerste project niet werd aanvaard. Tijdens het overleg pasten we samen de plannen aan, wat uiteindelijk een beter project opleverde. Dankzij die aanpak stemde de gemeente er bovendien mee in om het voorlopige fietspad te behouden tot het definitieve fietspad klaar is.*

(verder in het Nederlands)

Het was een van de vragen van mevrouw Dejonghe. Uiteraard zijn het tijdelijke projecten in testfasen. Juridisch gezien mogen we ze niet eens in de huidige toestand laten liggen. Zodra we er een definitieve situatie van maken, willen we absoluut peilen bij de betrokken handelaars en buurtbewoners. In dat stadium kunnen we bijvoorbeeld overleggen om het fietspad te verplaatsen naar de overkant van de straat, zoals we in de Wetstraat hebben gedaan, of om aan beide kanten een ingreep te doen.

De testfase dient net om vragen te stellen, in dialoog te gaan en aanpassingen te doen. Er is niet één pasklaar antwoord of één standaardevaluatie voor alle projecten. Voor de Sylvain Dupuislaan moeten we nu met een alternatief komen, terwijl ons aanvoelen is dat het fietspad op de Lambermontlaan wat langer in de huidige toestand kan blijven liggen en we in de definitieve fase voor participatie kunnen kiezen. Hoe we aan de slag gaan, hangt dus af van project tot project.

Er is inderdaad ook een groot verschil in gebruik. U zegt terecht dat het fietspad langs de E40 weinig gebruikt wordt. Het voordeel daar is dat het fietspad er al lag en dat het niet ten koste van iets anders moest worden aangelegd. We laten het dan ook zeker liggen. We hebben er namelijk een bestaande onbenutte ruimte beter benut. Het blijft een waardevol project, zelfs als het fietspad amper gebruikt wordt, zeker in vergelijking met het populaire fietspad in de Wetstraat.

Het is dus de moeite waard om het fietspad te behouden, maar je moet ervoor zorgen dat mensen het leren kennen. Nu is het vanaf de rotonde niet goed zichtbaar. We onderhouden goede contacten met Vlaams minister Peeters. Ook de Vlaamse overheid wil de fietssnelweg doortrekken, en zodra dat gebeurt en wij de

<sup>469</sup> *(poursuivant en français)*

Sur l'avenue de Tervueren, la commune propose, en guise d'alternative, une piste cyclable de 1,30 m, mais cette largeur est insuffisante à nos yeux. Nous avons pris le temps d'étudier les propositions de la commune, mais celles-ci nous semblent insuffisantes. C'est la raison pour laquelle nous allons avancer dans la mise en œuvre.

Nous avons travaillé sur la base d'un avis positif du collège de 2019, nous avons rencontré les riverains et répondu à leurs questions. Si nous n'aménageons pas cette piste maintenant, nous ne pourrions pas le faire en hiver, car la peinture ne tiendra pas. Même si la solution est imparfaite, même si nous procédons à des adaptations par la suite, je veux avancer sur ce tronçon de l'avenue de Tervueren, qui est attendu depuis longtemps. Nous avons beaucoup travaillé avec Etterbeek et j'espère que Woluwe-Saint-Pierre comprend que nous ne pouvons pas attendre deux ans pour réaliser ce nœud important qui est manquant.

Nous ne pouvons pas mesurer la qualité de l'air pour chaque piste cyclable aménagée durant la crise sanitaire. La qualité de l'air doit en effet être étudiée à plus grande échelle. Entre la situation d'avant le confinement et le confinement même, on a constaté une réduction de 50 % pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de 78 % pour le monoxyde d'azote (NO) sur les sites très fortement exposés au trafic routier. Ces chiffres ne sont pas généralisables, mais ils montrent que si le trafic est moindre, la qualité de l'air est meilleure. Il est cependant impossible de donner un chiffre précis relatif à la réduction de la pollution sur un axe spécifique.

<sup>471</sup> À ce stade, nous ne constatons aucun report des charges sur des itinéraires parallèles. Nous veillons à éviter que ce soit le cas. À Anderlecht, par exemple, un quartier enregistrait moins de passages qu'un autre. Au lieu de couper les pistes cyclables aménagées à la suite de la crise du coronavirus, nous avons adapté la circulation dans ces quartiers. Cela pourrait être une solution : faire en sorte que des plans de circulation évitent aux personnes de passer par certains quartiers et canaliser ces dernières au moyen des axes structurants. Actuellement, la situation liée au coronavirus est encore très particulière. Je préfère donc opter pour la prudence et ne pas tirer de conclusions trop hâtives.

Sur les grands axes, le trafic reste légèrement inférieur au flux ordinaire. Il faut donc veiller à faire en sorte que les usagers ne soient pas tentés d'emprunter les itinéraires parallèles.

Pour ce qui est des chiffres, je veux bien les donner, mais qu'on ne me dise pas ensuite qu'ils ne sont pas fiables ! Lorsque j'évoque 75 % de cyclistes supplémentaires, il s'agit d'une comparaison entre les rentrées de 2019 et 2020. Le nombre de cyclistes varie avec les saisons. Si l'on compare les mêmes

aansluiting in Evere kunnen verzekeren, ontstaat er een echte as. Dat kost wellicht nog even tijd, maar er zit zeker toekomst in. Elk project heeft dus zijn verdiensten maar moet ook worden geëvalueerd.

*(verder in het Frans)*

*Op de Tervurenlaan stelt de gemeente als alternatief een fietspad van 1,30 m voor, maar dat is onvoldoende.*

*We zijn vertrokken van een positief advies van het college uit 2019 en hebben vragen van omwonenden beantwoord. We moeten het fietspad nu aanleggen, want in de winter houdt de verf niet. Het is niet perfect en er komen misschien nog aanpassingen, maar er werd allang uitgekeken naar een fietspad op de Tervurenlaan. We hebben nauw samengewerkt met Etterbeek en ik hoop dat Sint-Pieters-Woluwe inziet dat we geen twee jaar kunnen wachten om een belangrijke ontbrekende verbinding aan te leggen.*

*Het is onmogelijk om de luchtkwaliteit te meten aan elk fietspad dat tijdens de coronacrisis is aangelegd of bij specifieke invalswegen. De luchtkwaliteit vergt een grootschaligere aanpak. Tijdens de lockdown verminderde de hoeveelheid stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) met 50% en de hoeveelheid stikstofmonoxide (NO) met 78% op plekken die sterk blootstaan aan het wegverkeer. Je kunt die cijfers niet veralgemenen, maar ze tonen aan dat minder verkeer de luchtkwaliteit ten goede komt.*

*Momenteel is er geen verschuiving van het verkeer naar omliggende straten merkbaar. We doen er alles aan om dat te voorkomen. Het zou een oplossing kunnen zijn om het verkeer via invalswegen te leiden en zo te vermijden dat het door woonwijken gaat. We zitten nog steeds in een ongeziene situatie door corona. Ik wil dus liever geen overhaaste conclusies trekken. Op de grote invalswegen is er iets minder verkeer dan gebruikelijk.*

*Ik wil best cijfers geven, maar komt u me dan achteraf niet vertellen dat ze onbetrouwbaar zijn. Tussen september 2019 en september 2020 is het aantal fietsers grosso modo - het aantal varieert naar gelang van het seizoen - met 75% toegenomen.*

périodes, on constate une augmentation de cet ordre. Nous nous en rendons d'ailleurs compte lorsque nous faisons du vélo ; nous sommes plus nombreux qu'avant dans les rues. C'est très important.

<sup>473</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Pour répondre à M. Verstraete, le nombre de cyclistes augmentait de 13 % en moyenne ces dernières années, mais il a explosé cette année-ci. Nous avons déjà pris d'autres mesures, mais celle-ci a été la plus médiatisée.*

*Mme Dejonghe, le trafic automobile a quasiment retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire. Les trajets sont plus rapides, du fait que les heures de pointe sont plus étalées, principalement grâce au télétravail.*

*Un report modal est malgré tout observé des transports en commun vers la voiture et le vélo. L'avenir nous dira si la forte progression du vélo perdurera, mais je ferai tout pour que ce soit le cas.*

<sup>475</sup> *(poursuivant en français)*

Créer une piste cyclable, ce n'est pas nécessairement faire s'affronter les modes de déplacement. Certains automobilistes ont l'impression qu'on leur enlève quelque chose, mais nous voulons leur démontrer que c'est aussi à leur avantage. Sur le boulevard Lambert, ils ne perdent pas plus de temps dans les embouteillages, qui existaient déjà avant la crise sanitaire. Si les pistes cyclables peuvent convaincre certaines personnes d'abandonner la voiture pour le vélo, cela arrangera aussi celles et ceux qui n'ont pas d'alternative à l'automobile.

Je reçois des réactions d'automobilistes qui se sentent dépassés, qui se plaignent qu'il y a plus d'embouteillages... Les chiffres ne le montrent pas, mais ce sentiment existe. Cependant, d'autres automobilistes soulignent que la situation actuelle est plus claire. L'une, par exemple, m'a écrit qu'auparavant, elle avait toujours peur que quelqu'un passe devant ses roues, et qu'elle était rassurée que les cyclistes aient leur propre bande, même si cela prenait un peu de place. Que chaque mode de transport dispose de son propre espace dans le trafic est important, tant pour les automobilistes que pour la sécurité routière et le futur de notre ville.

Nous avons travaillé vite, mais nous n'avons pas travaillé sans plan. Ces axes manquant d'infrastructures étaient désignés

*(verder in het Nederlands)*

De heer Verstraete vroeg of de toename uitzonderlijk was. Het aantal fietsers groeit gestaag de afgelopen jaren. Dat was gemiddeld met 13%, maar nu is dat 75%. Dat is een explosieve groei. Je voelt dat ook aan wanneer je met mensen praat. We hebben ook andere maatregelen genomen tijdens de coronacrisis, maar deze maatregel heeft de meeste aandacht gekregen. Dat heeft natuurlijk als effect dat mensen de fietspaden gaan gebruiken en dat er meer fietsers zijn.

Mevrouw Dejonghe, op dit moment is er geen extra autoverkeer. Dat bevindt zich bijna op het niveau van voor de coronacrisis. De doorlooptijden zijn sneller. De spitsuren zijn iets meer gespreid zodat er minder tijd verloren wordt in de files. Dat is niet allemaal het gevolg van het gebruik van de fietspaden, maar komt vooral door het telewerken. Tegelijkertijd zitten de voertuigen van de MIVB maar voor 65% vol. Er zal een shift van het openbaar vervoer naar de auto zijn, een stukje naar de fiets en een stukje naar telewerk.

Er zijn verschillende tendensen waarneembaar. Bij het autoverkeer en het openbaar vervoer is er een daling, bij fietsers een forse toename. Er is een modal shift geweest. De toekomst zal uitwijzen hoe duurzaam die is. Uiteraard zal ik er alles aan doen om die zo duurzaam mogelijk te maken.

*(verder in het Frans)*

*Een fietspad aanleggen hoeft geen conflict tussen verplaatsingsmodi op te leveren. Sommige automobilisten hebben de indruk dat we hun wat afhandig maken, maar we willen aantonen dat ze er ook baat bij hebben. Als fietspaden mensen kunnen overhalen om de auto te laten staan, dan is dat ook goed nieuws voor wie de auto moet gebruiken.*

*Sommige automobilisten klagen over meer files, andere zeggen dan weer dat de verkeersinrichting met goed afgebakende fietspaden duidelijker is.*

*We zijn snel gegaan, maar hebben dat niet zonder plan gedaan. De ontbrekende verbindingen stonden al als prioritair aangemerkt in Good Move. Ik had ook liever meer voorafgaand overleg, maar we moesten snel reageren. Voorlopig blijkt uit de cijfers dat we de juiste keuze hebben gemaakt.*

comme prioritaires dans le cadre du réseau vélo plus du plan Good Move. Tout cela a été concerté et coconstruit durant trois ans dans cette commission. J'aurais voulu plus de concertation préalable, mais il fallait réagir vite. Nous allons l'organiser maintenant que la situation le permet. Pour l'instant, les chiffres montrent que nous avons fait les bons choix. Je suis prudente, mais j'espère que ces résultats seront confirmés.

<sup>477</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'aimerais que l'on cesse les raccourcis faciles véhiculés par certains. J'ai entendu une remarque sur ce qui est fait à Schaerbeek. Elle me surprend, car Ecolo et Groen sont bien représentés dans cette commune et sont impliqués dans ces matières.

Par ailleurs, le fait de demander plus de concertation, d'objectivation, d'évaluation et de transparence ne signifie pas être contre les pistes cyclables, les aménagements sécurisés pour les vélos et les cyclistes. Cela ne signifie pas non plus être contre le plan Good Move. Nous avons adopté ce plan et DéFI siège dans le gouvernement. Nous le défendons avec loyauté. Good Move a été un bon modèle de concertation et de participation.

Au-delà de la préparation et de l'adoption du plan Good Move, il est fondamental de poursuivre la concertation et la participation lors de la mise en œuvre des différents projets qui y sont repris. Nous soutenons tous la participation citoyenne. Il faut qu'elle se traduise sur le terrain, même si le souhait était de travailler dans l'urgence pour offrir des infrastructures cyclables supplémentaires pendant la période de crise liée au Covid-19.

J'insiste également sur la nécessité de bien préparer et de poursuivre ce type d'aménagements pour susciter l'adhésion, pas la méfiance. Certains se réjouissent de ces nouvelles infrastructures tandis que d'autres s'en plaignent. L'idée n'est certainement pas de braquer les cyclistes face aux automobilistes. Un cycliste de plus, c'est un automobiliste de moins et cela permet de récupérer de la place pour les uns et les autres dans l'espace public.

Vous avez évoqué Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre. Avez-vous reçu la motion du conseil communal de Watermael-Boitsfort ?

S'agissant de la qualité de l'air, vous dites qu'il n'est pas facile de la mesurer sur les pistes cyclables. Or ma question portait aussi sur les mesures au-delà de ces pistes cyclables et dans les rues affectées par un trafic de transit qui, avant, passait peut-être par ces grands axes transformés.

En ce qui concerne l'analyse des flux, je serai attentif à la méthodologie utilisée. En effet, elle sera différente, puisque le même type de données n'est pas disponible pour chaque voirie.

<sup>479</sup> Concernant l'évaluation des pistes cyclables, vous dites qu'une analyse de satisfaction sera réalisée auprès des cyclistes. C'est très bien, car il est important de recueillir leurs réactions par rapport aux dispositifs mis en place. Je ne doute pas qu'ils seront positifs et que l'objectif poursuivi sera de pérenniser ces

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De opmerking over de gang van zaken in Schaerbeek verbaast me. Ecolo en Groen staan toch sterk in die gemeente en zijn toch betrokken partij?*

*Vragen om meer overleg, objectiviteit, evaluatie en transparantie wil nog niet zeggen dat we tegen meer en veiligere fietspaden zijn. Het betekent ook niet dat we tegen Good Move gekant zijn. Dat plan was een toonbeeld van overleg en participatie. DéFI heeft het mee goedgekeurd en zal het in de regering loyaal blijven verdedigen.*

*Ook na de goedkeuring van Good Move moet er ruimte blijven voor overleg en participatie. We steunen allemaal burgerparticipatie. Laten we dat behouden, ook al moest er nu, tijdens de coronacrisis, haast worden gemaakt met extra fietsinfrastructuur.*

*De een is blij met de nieuwe fietsinfrastructuur, de ander klaagt erover. Het is zeker niet de bedoeling om fietsers en automobilisten tegen elkaar op te zetten. Elke fietser extra is een automobilist minder en zo is er meer plaats voor iedereen in de openbare ruimte.*

*Hebt u ook de motie van de gemeenteraad van Watermaal-Bosvoorde gekregen?*

*U zegt dat het niet gemakkelijk is om de luchtkwaliteit op de fietspaden te meten. Mijn vraag ging evenwel ook over metingen in straten die nu doorgaand verkeer dat vroeger misschien over de grote assen reed, te verduren krijgen.*

*Ik zal alvast heel aandachtig zijn voor de gebruikte methodologie bij de analyse van de verkeersstromen, aangezien dat andere resultaten kan opleveren.*

*U zegt dat er een tevredenheidsenquête onder fietsers over de fietspaden zal worden gevoerd. Dat is goed, maar hoe zit het met de tevredenheid van de andere weggebruikers en de omwonenden van de nieuwe fietspaden?*

aménagements et de demander des permis d'urbanisme pour disposer d'un parcours bien balisé. Toutefois, qu'en est-il de la satisfaction des autres usagers et des riverains de ces quartiers ?

Par ailleurs, sur quelles voiries les 5 à 10 km de pistes cyclables qui doivent encore être réalisés seront-ils placés ?

481 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'explosion du nombre de cyclistes ne s'est pas faite au détriment d'autres formes de mobilité, puisque les embouteillages raccourcissent. C'est la preuve que les mesures prises ont été efficaces. Mes félicitations à tous ceux qui y ont contribué !*

*J'applaudis la collaboration constructive qu'il y a eue avec la bourgmestre de Schaerbeek et j'encourage cette démarche ailleurs.*

*Tout le monde gagne à ce qu'il y ait davantage de cyclistes. J'espère que cela incitera tous les partis à défendre des mesures en leur faveur.*

481 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- On vous demande la concertation la plus large possible pour créer l'adhésion.

485 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Je profite de l'occasion pour remercier Bruxelles Mobilité, qui a dû travailler d'arrache-pied pour mettre en place dans un temps record toutes les pistes cyclables aménagées à la suite de la crise du Covid-19.

487 **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les félicitations ne sont pas encore à l'ordre du jour. Certes, certaines avancées ont été engrangées mais la Région partait de si loin... Quand on voit ce qu'accomplissent d'autres grandes villes en la matière, Bruxelles n'a pas de quoi fanfaronner. La ministre le sait très bien d'ailleurs.*

489 **M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Je soutiens la fermeture de la jonction cyclable entre le square Léopold II et Mérode. Il faut que cela se fasse sur des pistes cyclables correctes. On me dit qu'il y a une solution technique pour le faire avec une ligne directionnelle. En matière de stationnement, je trouve que c'est une très bonne chose. Je lirai donc la suite du dossier avec beaucoup d'attention pour voir qui a le bon mètre.

491 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- En ce qui concerne l'état de la situation, les pistes de la chaussée de Waterloo, de l'avenue de Broqueville et de l'avenue Paul Hymans ont été finalisées. Ces projets ne figuraient pas dans la liste originelle des 40 km de pistes, mais certaines communes ayant déploré l'absence de projets sur leur territoire, nous les avons contactées.

D'autres dossiers sont pour l'instant bloqués ou en attente. La concertation et les réunions techniques avec les communes sont

*Waar precies komen de laatste 5 à 10 km fietspad?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- De indrukwekkende cijfergegevens wijzen op een klinkend succes: het aantal fietsers is met 75% toegenomen. We moeten afwachten of die trend zich voortzet. Tegelijkertijd gaat de stijging van het aantal fietsers niet ten koste van een andere vorm van mobiliteit, want de files worden korter. Dat is goed nieuws. De resultaten pleiten voor wat er is uitgevoerd. Felicitaties voor iedereen die eraan meegewerkt heeft, zijn dan ook op hun plaats.

Hoewel de burgemeester van Schaerbeek zich in eerste instantie verzette met een persbericht, heeft ze daarna actief mee overlegd over de succesvolle oplossing. Ik pleit voor zo'n vorm van samenwerking en als ik het goed begrijp, is het inderdaad de bedoeling om die ook elders toe te passen.

Ik hoop dat het feit dat meer fietsers iedereen ten goede komen, tot een vorm van pacificatie leidt en dat alle politieke partijen maatregelen zullen verdedigen om het fietsen te stimuleren.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Er moet ruim overleg komen om draagvlak te creëren.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik wil het personeel van Brussel Mobiliteit bedanken, dat heeft gezwoegd om alle coronafietspaden in een recordtijd klaar te krijgen.*

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)**.- Het is nog te vroeg voor felicitaties. Er is vooruitgang geboekt, maar we komen van heel ver. Als je ziet hoe andere steden erin slagen om veilige, brede fietspaden aan te leggen die aan alle normen voldoen, hoeft Brussel zich nog niet op de borst te slaan. De minister weet dat ook wel en zal blijven werk maken van een betere infrastructuur.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Het is goed dat de fietsverbinding tussen het Leopold II-plein en Merode verdwijnt. Daar moet een goed fietspad komen. Voor het parkeren is dat een uitstekende zaak.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De fietspaden langs de Waterloosesteenweg, de Broquevillelaan en Paul Hymanslaan zijn ondertussen klaar. Die zaten niet bij de oorspronkelijke 40 km, maar kwamen er op vraag van gemeenten die het jammer vonden dat er geen extra fietspaden op hun grondgebied kwamen.*

*Andere dossiers zijn op het moment geblokkeerd of staan in wacht. Voor de volgende projecten loopt het overleg met de*



en cours pour les projets suivants : avenue Louise et avenue Lloyd George (planifiés à la mi-octobre pour la mise en œuvre) ; boulevard Brand Whitlock (en cours d'exécution) ; boulevard de la Woluwe et avenue de Tervueren (sous réserve de l'accord de la commune) ; avenue Jules Bordet (en discussion avec la commune) ; axe boulevard Louis Mettwie-boulevard de Smet de Naeyer-avenue Jacques Sermont-avenue de l'Exposition (à l'arrêt, en discussion avec les communes concernées).

*gemeenten en zijn er technische vergaderingen: Louiza- en Lloyd Georgelaan, Brand Whitlocklaan, Woluwe- en Tervurenlaan, Bordetlaan, as Louis Mettwielaan-de Smet de Naeyerlaan-Jacques Sermontlaan-Tentoonstellingslaan.*

<sup>493</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*(verder in het Nederlands)*

*Mme Van Achter, effectivement, ce n'est qu'une partie des réponses mais vous ne pouvez pas nier que nous n'avons pas ménagé notre peine. Les félicitations adressées par Mme Parmentier visaient Bruxelles Mobilité et je la rejoins entièrement. En effet, l'administration a dû travailler sous pression ces derniers mois et je ne peux que l'en remercier. Pour ma part, je n'attends pas de félicitations.*

Mevrouw Van Achter, ik ben het ermee eens dat dat maar een van de antwoorden is, maar u kunt niet ontkennen dat we hard hebben gewerkt. De felicitaties van mevrouw Parmentier waren voor Brussel Mobiliteit bestemd en ik kan me daar alleen maar bij aansluiten.

*Nous nous attelons aussi à l'aménagement de pistes cyclables larges et sécurisées dans une perspective plus pérenne. Nous essayons d'agir rapidement mais sans négliger la recherche de solutions définitives. Une approche n'exclut pas l'autre.*

De administratie heeft tijdens de coronaperiode alles uit de kast gehaald. Ik kan alleen maar dankbaar zijn voor de snelheid waartegen en de druk waaronder Brussel Mobiliteit de voorbije maanden heeft gewerkt. Persoonlijk hoef ik geen felicitaties, ik wil gewoon dingen voor elkaar krijgen.

We werken nu ook aan veilige en brede fietspaden, denk maar aan de zeventien miljoen euro die we hebben vrijgemaakt om de fietspaden op de Kleine Ring af te werken. Het traject tussen Madou en Kruidtuin wordt momenteel aangepakt. We werken dus ook aan definitieve oplossingen. Het ene sluit het andere echter niet uit en als we snel kunnen vooruitgaan, wil ik dat ook doen.

<sup>495</sup> *(poursuivant en français)*

*(verder in het Frans)*

Je souhaite aussi qu'il y ait plus de concertation, parce que c'est un bon moyen de susciter l'adhésion. Je suis certaine qu'ensemble, nous pouvons améliorer la situation à Bruxelles.

*Ik zou ook meer overleg willen, want zo vergroot je het draagvlak.*

<sup>495</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Avez-vous reçu la motion de la commune de Watermael-Boitsfort ?

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Hebt u de motie van Watermaal-Bosvoorde ontvangen?*

<sup>495</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui, je l'ai reçue et je l'ai lue. Comme je l'ai dit précédemment, nous avons demandé une dérogation de permis pour la rénovation des trottoirs, qui a été refusée. Depuis lors, nous avons déposé une demande de permis d'urbanisme à urban.brussels. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans ma réponse aux interpellations relatives au bois de la Cambre, au début de cette commission.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Jazeker. Zoals ik al zei, hadden we een vrijstelling van vergunning voor de heraanleg van de trottoirs gevraagd, maar die is geweigerd. Daarop hebben we een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd bij urban.brussels.*

*De stoepen zijn in erg slechte staat en moeten dus heraangelegd worden, maar er is te weinig plaats voor voetgangers én fietsers: op sommige plaatsen is er maar 1,8 meter. Als we vrijstelling hadden gekregen, was de heraanleg al klaar geweest. Ik maak me echter geen zorgen: de samenwerking met de gemeente verloopt vlot.*

*- Het incident is gesloten.*

Il s'agit de rénover ce trottoir qui est dans un état pitoyable, mais cela ne permettra pas d'avoir assez d'espace pour les piétons et les cyclistes, car, en certains endroits, il n'y a que 1,8 m, ce qui est insuffisant. Il existe déjà de nombreux conflits entre piétons et cyclistes à cet endroit, sans compter l'arrivée des vélos électriques. Il faut donc faire plus que rénover. Si nous avons eu une dérogation de permis, les travaux seraient déjà réalisés, mais les règles doivent être respectées. Je ne m'inquiète pas car nous avons une bonne collaboration avec la commune.

---

- *L'incident est clos.*

495