



**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 6 OCTOBRE 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 6 OKTOBER 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

Demande d'explications de M. Marc-Jean Ghysse 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'application pratique de la limitation à 100 km/h sur le ring".

Demande d'explications jointe de M. Marc Loewenstein, 1

concernant "le choix de limiter à 100 km/h les tronçons bruxellois et flamands du ring de Bruxelles plutôt que d'y installer un système de vitesse adaptée".

Demande d'explications jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 1

concernant "les nouvelles limitations de vitesse sur le ring de Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Leila Agic (PS)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

Mme Cielte Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 13

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,

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marc-Jean Ghysse 1

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

betreffende "de praktische toepassing van de maximumsnelheid van 100 km/u op de Ring".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein, 1

betreffende "de keuze om de snelheid te beperken tot 100 km/u op de Brusselse en Vlaamse stukken van de Brusselse Ring in plaats van een systeem voor aangepaste snelheid te installeren".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 1

betreffende "de nieuwe snelheidsbeperkingen op de Ring van Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Leila Agic (PS)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 13

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "les nuisances subies par les riverains lors du chantier de la STIB sur l'avenue de l'Hippodrome et les leçons à tirer pour les chantiers à venir".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. David Weytsman

19

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'initiative du bouquet mobilité pour laisser sa voiture à la maison telle que lancée à Berlin et son applicabilité à Bruxelles".

Question orale de M. Marc Loewenstein

21

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

concernant "les mesures prises pour améliorer la sécurité des cyclistes et l'obligation du port du casque pour les plus jeunes".

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael

25

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

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

betreffende "de overlast voor de omwonenden door de werken van de MIVB aan de Renbaanlaan en de daaruit te trekken lessen voor de toekomstige bouwwerken".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag 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 "het initiatief van het mobiliteitsboekje om de auto thuis te laten zoals ingevoerd in Berlijn en de toepasbaarheid ervan in Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

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

betreffende "de maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de fietsers en de verplichting van het dragen van een fietshelm voor de jongsten".

Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael

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

concernant "les contrôles sur le port obligatoire du masque dans les infrastructures de la STIB".		betreffende "de controles op het verplicht dragen van mondklappers bij het gebruik van de infrastructuur van de MIVB".	
Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,	25	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	25
concernant "le respect du port obligatoire du masque dans les transports en commun".		betreffende "de handhaving van de mondklapperplicht op het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Jamal Ikazban	30	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	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 "la sécurité routière des cyclistes sourds et malentendants".		betreffende "de verkeersveiligheid van dove en slechthorende fietsers".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	33	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	33
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 tronçon manquant de la piste cyclable avenue de Tervueren".		betreffende "het ontbrekende stuk fietspad op de Tervurenlaan".	
Question orale jointe de M. Jonathan de Patoul,	33	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul,	33
concernant "le projet de construction d'une piste cyclable sur l'avenue de Tervueren".		betreffende "het project voor de aanleg van een fietspad op de Tervurenlaan".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	41	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	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 "les nouvelles zones de rencontre".		betreffende "de nieuwe woonerfzones".	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	44	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	44
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

<p>Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "la liaison entre Uccle et Ruisbroek".</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de verbinding tussen Ukkel en Ruisbroek".</p>
<p>Question orale de Mme Aurélie Czekalski</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "l'éclairage public en Région bruxelloise".</p>	45	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de openbare verlichting in het Brussels Gewest".</p>
<p>Question orale de Mme Aurélie Czekalski</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les pluies intenses et la fermeture des tunnels".</p>	49	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de intense regenbuien en de sluiting van de tunnels".</p>
<p>Question orale de Mme Ingrid Parmentier</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "l'accès aux sites propres et sites franchissables des transports en commun pour le transport collectif des personnes handicapées".</p>	51	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de toegang tot de eigen banen en overrijdbare rijstroken van het openbaar vervoer voor het collectief vervoer van personen met een handicap".</p>
<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	53	<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>

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

concernant "le feu vert intégral pour les cyclistes sur les routes bruxelloises".

Question orale de M. David Leisterh

57

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'aménagement d'une piste cyclable avenue Delleur".

Question orale de M. Sevket Temiz

59

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'emploi des langues lors de l'examen du permis de conduire".

Question orale jointe de Mme Els Rochette

61

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

concernant "les états généraux de la sécurité routière".

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de installatie van 'alle fietsers tegelijk groen' op de Brusselse wegen".

Mondelinge vraag van de heer David Leisterh 57

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

betreffende "de aanleg van een fietspad langs de Delleurlaan".

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz 59

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

betreffende "het gebruik van de talen bij het examen voor het rijbewijs".

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette, 61

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

betreffende "de staten-generaal van de verkeersveiligheid".

101 Présidence : M. Ibrahim Dönmez, doyen d'âge.

Voorzitterschap: de heer Ibrahim Dönmez, oudste lid in jaren.

107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC-JEAN GHYSSELS**

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS**

107 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,

107 concernant "l'application pratique de la limitation à 100 km/h sur le ring".

betreffende "de praktische toepassing van de maximumsnelheid van 100 km/u op de Ring".

107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,**

107 concernant "le choix de limiter à 100 km/h les tronçons bruxellois et flamands du ring de Bruxelles plutôt que d'y installer un système de vitesse adaptée".

betreffende "de keuze om de snelheid te beperken tot 100 km/u op de Brusselse en Vlaamse stukken van de Brusselse Ring in plaats van een systeem voor aangepaste snelheid te installeren".

107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

107 concernant "les nouvelles limitations de vitesse sur le ring de Bruxelles".

betreffende "de nieuwe snelheidsbeperkingen op de Ring van Brussel".

115 **Mme Leila Agic (PS).**- Monsieur GhysseLS m'a demandé de lire sa question.

**Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Collega GhysseLS heeft mij gevraagd om zijn vraag voor te lezen.

Le 1er septembre marquait l'avènement de la limitation du ring de Bruxelles à 100 km/h. Il s'agit donc d'une mesure tout à fait louable quant à ses intentions car une telle limitation de vitesse permet à la fois d'améliorer la sécurité routière et la fluidité du trafic et de lutter contre la pollution et le bruit. C'est d'ailleurs pour ces raisons que de telles limitations sont en vigueur autour de bon nombre de grandes villes belges ou européennes.

Op 1 september werd de snelheid op de Brusselse Ring beperkt tot 100 km/u. Dat moet niet alleen de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming ten goede komen, maar ook de vervuiling en de geluidsoverlast verminderen. Dat is de reden waarom er soortgelijke beperkingen in tal van Belgische en Europese grootsteden gelden.

M. GhysseLS s'interroge néanmoins sur leur mise en place et leur application pratique. Tout d'abord, certains tronçons du ring déjà limités à 90 km/h le resteront, alors que d'autres, situés en Région wallonne, resteront limités à 120 km/h. Nous nous retrouvons donc avec trois limitations de vitesse différentes sur un tronçon de 75 km.

De heer GhysseLS heeft evenwel vragen over de invoering en de toepassing ervan. Op sommige delen van de Ring was de snelheid al beperkt tot 90 km/u, terwijl op de Waalse delen van de Ring de maximumsnelheid 120 km/u blijft.

Autour de villes comme Anvers et Gand, le régime de limitation de vitesse est, quant à lui, géré de manière dynamique en fonction de l'heure ou de la densité du trafic. La limitation y est généralement fixée à 90 km/h.

Rond steden als Antwerpen en Gent wordt de snelheid op dynamische wijze beheerd op basis van het tijdstip van de dag en de verkeersdruk. De snelheid wordt er doorgaans beperkt tot 90 km/u. De vraag is dus waarom er voor de Brusselse Ring niet voor 90 km/u is gekozen.

Compte tenu de la volonté de certains d'optimiser la fluidité de la partie nord du ring, nous sommes en droit de nous étonner qu'une telle limitation de vitesse à 90 km/h n'ait pas été avant toute chose mise en œuvre sur les portions du ring connaissant les situations de trafic les plus denses.

117 Par ailleurs, pour être respectée, cette nouvelle limitation va impliquer davantage de contrôles routiers. Or, les syndicats dénoncent régulièrement un sous-effectif chronique au niveau

Om de naleving van de nieuwe snelheidsbeperking te handhaven, zijn er meer wegcontroles nodig. Volgens de vakbonden is er evenwel een chronisch personeelstekort bij de wegpolitie.



de la police de la route, mettant à mal la possibilité d'effectuer lesdits contrôles.

De plus, ceux-ci nous informent qu'il n'y a eu aucune communication quant à une augmentation des contrôles à la suite de cette modification de la limitation.

Enfin, il me revient que les parquets de police sont déjà régulièrement débordés par l'afflux de procès-verbaux et en viennent à demander aux zones de police de lever le pied par rapport aux contrôles routiers.

Vous avez par ailleurs déjà évoqué, au sein de cette commission, la possibilité de placer un radar tronçon au niveau du virage de Forest.

Par souci de cohérence, ne serait-il pas préférable d'appliquer une limitation de vitesse unique sur l'ensemble du ring ? Avez-vous établi des contacts en ce sens avec la Région wallonne et avec la Région flamande ? Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet ?

Étant donné l'existence et la subsistance d'une limitation à 90 km/h sur de nombreuses parties du ring et le fait que certains plaident pour une optimisation de la partie nord, entraînant de lourds investissements, pourquoi n'a-t-on pas fixé la vitesse à 90 km/h sur ce tronçon ?

A-t-il été convenu de procéder à d'autres limitations de vitesse dans les mois à venir ou lors de phases ultérieures ?

La limitation permanente à 100 km/h est une bonne chose dans le cadre de la lutte contre le bruit, mais un projet de téléjalonnement dynamique a-t-il été prévu afin de faire baisser cette vitesse à 90 km/h lors des heures de pointe ou des pics de pollution ?

A-t-on contacté les autorités, la police fédérale et la police de la route, afin de comprendre les implications de cette nouvelle limitation sur leur travail ?

S'est-on assuré que les parquets de police disposent des ressources nécessaires pour absorber la prévisible augmentation d'amendes pour excès de vitesse ?

Vous avez annoncé des investissements matériels en matière de contrôles radar. Qu'en sera-t-il exactement en ce qui concerne le ring ? Confirmez-vous le placement de radars tronçons ? Sur quelles portions ? Toutes les portions bruxelloises du ring seront-elles équipées ? Existe-t-il un accord avec la Région flamande à ce sujet, afin que le dispositif soit cohérent ?

Quand ces dispositifs seront-ils pleinement opérationnels ?

*Bovendien werd hun niet gevraagd om meer controles uit te voeren na de wijziging van de snelheidsbeperking. De reden is misschien dat de politieparketten nu al overbelast zijn.*

*U vermeldde eerder dat het mogelijk is om trajectcontrole in te voeren in de bocht van Vorst.*

*Zou het niet beter zijn om op de hele Ring dezelfde snelheidsbeperking in te voeren? Hebt u daarover contacten met het Waals en het Vlaams Gewest?*

*Op heel wat plaatsen op de Ring geldt al een snelheidsbeperking van 90 km/u. Bovendien pleiten sommigen voor een optimalisering van het noordelijke gedeelte, wat zware investeringen vraagt. Waarom is de snelheid op dat stuk niet beperkt tot 90 km/u?*

*Zullen er tijdens de komende maanden of in latere fases nog andere snelheidsbeperkingen volgen? Komt er bijvoorbeeld een dynamische verkeersregeling waarbij de snelheid tot 90 km/u tijdens de piekuren of vervuilingsspieken wordt beperkt?*

*Werden de overheden, de federale politie en de wegpolytie op de hoogte gebracht van de impact van de nieuwe snelheidsbeperking op hun werk? Zullen de politieparketten de verwachte stijging van de boetes voor snelheidsovertredingen wel aankunnen?*

*U hebt aangekondigd dat er in trajectcontroles zal worden geïnvesteerd. Hoe zit het met de Ring? Zal er een trajectcontrole op de volledige Ring komen of enkel op bepaalde delen? Is daarover een akkoord gesloten met het Vlaams Gewest? Wanneer zal die trajectcontrole in werking treden?*

**M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Depuis le 1er septembre dernier, la limitation de la vitesse sur le ring de Bruxelles a été abaissée à 100 km/h sur les parties flamandes (environ 55

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Sinds 1 september 2020 bedraagt de maximumsnelheid 100 km/u op de Vlaamse en Brusselse delen van de Brusselse Ring. Op delen waar de maximumsnelheid al lager was, bleef ze onveranderd. Die nieuwe beperking geldt ook voor de parallelle wegen ter hoogte van de Woluwelaan aan de kant van Zaventem en

km) et bruxelloises (5,5 km). Quant aux vitesses qui étaient déjà inférieures à 100 km/h sur ces tronçons, elles le restent.

Cette nouvelle limitation s'appliquera également aux voies parallèles du ring à hauteur du boulevard de la Woluwe du côté de Zaventem et de Diegem, aux nœuds autoroutiers entre le ring et l'A12 et entre le ring et l'autoroute E40 vers Ostende, ainsi qu'à la sortie n° 13 du ring à Dilbeek.

Par contre, sur la partie wallonne du ring, certes moins importante (environ 15 km), la limitation de la vitesse est maintenue à 120 km/h.

Selon les déclarations des ministres bruxelloise et flamande de la mobilité, Elke Van den Brandt et Lydia Peeters, l'objectif de cette limitation est d'accroître la sécurité sur cette voie très fréquentée, d'améliorer la qualité de l'air et de contribuer à réduire les nuisances sonores.

En juin dernier, lors de l'annonce de la limitation de la vitesse à 100 km/h, le cabinet de Valérie De Bue, ministre wallonne chargée de la sécurité routière, estimait qu'une réduction de la vitesse sur l'ensemble de la zone ne présentait pas d'intérêt pour la sécurité routière et qu'il était préférable d'adapter la vitesse et la signalisation en fonction des conditions de circulation et météorologiques.

Il s'agissait, selon le cabinet, de faire en sorte que les automobilistes prêtent davantage attention à la signalisation et adoptent un comportement plus prudent. Le cabinet de la ministre wallonne précisait par ailleurs que sa position reposait sur des enjeux de sécurité routière alors que, du côté flamand et bruxellois, la réduction de la vitesse était principalement motivée par des questions environnementales. Par ailleurs, le cabinet pointait l'absence de consultation de la Flandre et de Bruxelles sur ce dossier spécifique.

*(M. Arnaud Verstraete, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

123

Durant la précédente législature, nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer la mise en place d'un réseau de signaux routiers de limitation de vitesse variable (adaptive speed limit signs, ASLS). Si, selon l'Institut Vias ou Bruxelles Mobilité, il n'était pas pertinent au niveau intrabruellois, les axes n'étant pas suffisamment longs et continus pour le mettre en place, le système restait pertinent au niveau du ring de Bruxelles. Cependant, à l'époque, ce réseau ASLS semblait conditionné à la réalisation du projet flamand d'élargissement - ou d'optimisation, selon le camp dans lequel on se place - du ring.

Pour ma part, en observant des réseaux ASLS développés dans d'autres pays, voire autour d'autres villes belges comme Anvers et Gand, j'observe qu'ils fonctionnent et permettent d'anticiper davantage les bouchons et, surtout, les effets accordéon, que lorsqu'on maintient une limitation fixe à 100 ou 120 km/h.

*Diegem, op de knooppunten met de A12 en de E40 richting Oostende en op afrit 13 in Dilbeek. Op het Waalse deel van de Ring blijft de maximumsnelheid 120 km/u.*

*Volgens de Brusselse en Vlaamse ministers van Mobiliteit, Elke Van den Brandt en Lydia Peeters, moet de beperking de veiligheid op die drukke weg verhogen, de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.*

*De Waalse minister, Valérie De Bue, vond dan weer dat de snelheidsvermindering voor de verkeersveiligheid geen verschil zou maken en dat de maximumsnelheid en de signalisatie beter flexibel konden worden aangepast naar gelang van de verkeersdrukke en de weersomstandigheden. Zo zouden de bestuurders aandachtiger blijven. Zij wijst erop dat ze uitgaat van de verkeersveiligheid, terwijl Vlaanderen en Brussel veeleer ecologische motieven hebben. Bovendien klaagt ze aan dat Vlaanderen en Brussel hierover niet met Wallonië overlegd hebben.*

*(De heer Arnaud Verstraete, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

*Tijdens de vorige regeerperiode bespraken we al de mogelijke invoering van variabele snelheidsbeperkingen via een aanpasbare signalisatie (adaptive speed limit signs of ASLS). Het Vias Institute en Brussel Mobiliteit vonden die niet zo nuttig binnen Brussel, maar wel op de Brusselse Ring. Een eventueel ASLS-netwerk leek toen echter af te hangen van het Vlaamse project voor een verbreding van de Ring.*

*In andere steden in binnen- en buitenland zorgen ASLS-netwerken al voor minder files en verminderen ze het accordeoneffect ten opzichte van een constante snelheidsbeperking van 100 of 120 km/u. Bovendien kan de toegelaten snelheid ook vlot verminderd worden bij onweer.*

*In de spits is een maximumsnelheid van 60 of 80 km/u meer aangewezen en 's nachts kan je net zo goed 120 km/u rijden.*

Ce type de système permet également de diminuer la vitesse autorisée en cas d'intempéries.

De plus, je m'interroge sur les raisons d'un maintien d'une limitation à 100 km/h aux heures de pointe alors que si elle était variable (60 km/h, 80 km/h,...) en fonction des tronçons et de la congestion, elle éviterait ces bouchons et effets accordéon. De la même manière, on peut s'interroger sur les raisons de limiter la vitesse à 100 km/h et de ne pas la maintenir à 120 km/h lorsqu'on y roule à minuit sur une route quasi déserte.

Compte tenu de ce qui précède et en complément des questions posées par mon collègue, j'aimerais vous poser les questions suivantes. Votre homologue flamande et vous-même précisez que cette réduction de la vitesse sur le ring de Bruxelles à 100 km/h vise à accroître la sécurité, améliorer la qualité de l'air et contribuer à réduire les nuisances sonores. De son côté, votre homologue wallonne estime que c'est grâce à une vitesse adaptée en fonction des conditions que l'on améliore la sécurité routière. Cette initiative de réduction de la limitation de la vitesse de 120 km/h à 100 km/h est-elle fondée sur des études particulières ? L'institut Vias a-t-il été sollicité pour donner son avis sur la mesure ? Qu'est-ce qui est le plus favorable pour la sécurité routière : une limitation à 100 km/h ou une vitesse adaptée ?

125 Rouler de manière continue à 100 km/h plutôt qu'à 120 km/h a un effet positif indéniable sur la qualité de l'air, mais a-t-on pris en compte l'impact de l'effet accordéon, à savoir les ralentissements et accélérations successifs ?

Votre homologue wallonne indique qu'elle n'a pas été consultée à ce propos. Est-ce exact ? Dans l'affirmative, pour quelles raisons la Région wallonne n'a-t-elle pas été associée aux discussions ? Pourquoi ne pas avoir cherché à avoir un système cohérent sur toute la longueur du ring ?

La mesure en vigueur depuis le 1er septembre 2020 sera-t-elle évaluée ? Dans l'affirmative, quand et comment ?

Enfin, le projet flamand d'élargissement - ou d'optimisation - du ring aura-t-il un impact sur le régime de vitesse à venir ? Des concertations sont-elles prévues afin de réévaluer les limitations de vitesse au regard d'un ring réaménagé ?

127 **M. David Weytsman (MR).**- Madame d'Ursel m'a demandé de lire sa question.

Depuis le 1er septembre, la limitation de vitesse sur le ring de Bruxelles est passée de 120 à 100 km/h pour les parties se situant sur le territoire des Régions flamande et bruxelloise. Cette mesure, adoptée par le gouvernement flamand et à laquelle le gouvernement bruxellois a répondu favorablement, constituait l'une des 350 mesures figurant dans le plan climat 2021-2030 de la Région flamande.

L'objectif de cette diminution est de réduire les émissions de CO2 afin de répondre aux objectifs climatiques fixés par la Belgique et les entités fédérées dans le cadre de l'accord de Paris sur le

*U en uw Vlaamse collega zeggen dat de lagere maximumsnelheid de veiligheid bevordert, de luchtkwaliteit verbetert en de geluidsoverlast vermindert. Baseert u zich daarvoor op studies? Hebt u het advies gevraagd van het Vias Institute? Wat is het veiligst: een snelheidsbeperking tot 100 km/u of een variabele maximumsnelheid?*

*De lagere snelheid zal zeker goed zijn voor de luchtkwaliteit, maar hebt u rekening gehouden met het accordeoneffect, waarbij wagens voortdurend afremmen en optrekken?*

*Klopt het dat u de Waalse minister niet geraadpleegd hebt? Zo ja, waarom niet? Waarom hebt u niet gezocht naar een consequent systeem voor heel de Ring?*

*Wanneer en hoe zal de maatregel geëvalueerd worden?*

*Zal het Vlaamse project voor de verbreding van de Ring een invloed hebben op het snelheidsregime? Komt er in dat geval overleg om de limieten aan te passen?*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Op vraag van mevrouw d'Ursel lees ik haar vraag.*

*Op 1 september werd de maximumsnelheid op de Ring op Vlaams en Brussels grondgebied verlaagd van 120 naar 100 km/u. Het is een van de 350 maatregelen uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. De Brusselse regering heeft zich bij die maatregel aangesloten.*

*Door de snelheidsverlaging is er minder CO2-uitstoot, wat strookt met de klimaatdoelstellingen die België en de deelstaten in het kader van het Akkoord van Parijs hebben vooropgesteld.*

climat. Ajoutons qu'un autre bénéfice attendu est une diminution des accidents et donc une augmentation de la sécurité routière.

Nous regrettons qu'une solution globale pour l'ensemble du ring n'ait pas été trouvée. Le régime de vitesse sur le ring est encore loin d'être uniformisé, puisqu'il conserve des parties à 90 km/h, à 100 km/h et à 120 km/h. Pareille situation entraîne non seulement un manque de lisibilité qui peut se révéler dangereux, voire préjudiciable pour l'automobiliste, mais participe également à une incompréhension latente du citoyen.

Comment expliquer qu'une mesure réellement bénéfique ne soit pas appliquée partout de la même façon ? Où en est la concertation engagée par la Flandre sur les différents projets de sécurisation du ring ? Un consensus a-t-il été trouvé ? Rappelons qu'un très grand nombre d'accidents sont dus à des personnes qui changent de bande à la dernière minute pour accéder à une sortie d'autoroute.

<sup>129</sup> Nous regrettons qu'un accord n'ait pas été trouvé sur un système de vitesse adaptative comme dans la plupart des grandes villes européennes ainsi que sur les autoroutes de Gand et sur le ring d'Anvers. Ce système de mobilité intelligente piloté en temps réel aurait permis, sur toute la boucle du ring et en fonction de la congestion, des travaux et des accidents, de sécuriser les trajets particulièrement accidentogènes.

L'Institut Vias nous a rappelé en commission qu'une limitation temporaire, même très faible (60 ou 80 km/h), comprise par les automobilistes était mieux respectée qu'une mesure permanente. Une telle limitation assure plus de fluidité, donc moins d'accélération et de décélération sources d'accidents, et moins de pollution.

Après quelques semaines, qu'en est-il de ces nouvelles limitations ? Sont-elles bien respectées ? Avez-vous renforcé les contrôles ? De nouveaux radars sont-ils prévus à la suite de vos nombreux contacts avec votre homologue flamand ? La Région flamande envisage-t-elle toujours d'élargir une portion du ring sur son territoire ? Dans l'affirmative, quelles sont les exigences avancées par la Région bruxelloise ?

Quelle est la position de la Région wallonne quant aux portions du ring situées sur son territoire ? Un accord sur des limitations adaptatives peut-il être trouvé ?

Comment ce changement de la limitation de vitesse s'intégrera-t-il dans le plan régional de mobilité Good Move aux entrées de ville ? Prenons les exemples de la fin de l'autoroute E40 ou de l'E41 à Bruxelles. Quelles sont les priorités à ce sujet ? Comment cela s'articulera-t-il avec votre volonté de séparer le trafic local et le trafic de transit ?

Une évaluation de la mesure a-t-elle été décidée sur les plans de la sécurité routière et de la pollution ? Dans l'affirmative, comment s'opérationnalisera-t-elle ?

*Er zouden daardoor ook minder verkeersongevallen zijn en dus meer verkeersveiligheid.*

*Wij vinden het jammer dat er geen oplossing uit de bus is gekomen voor de hele Ring. De snelheid is er nog lang niet overal dezelfde: soms mag je 90 km/u rijden, soms 100, soms 120. Dat is voor een automobilist onduidelijk en soms zelfs ronduit gevaarlijk.*

*Waarom zou je een gunstige maatregel niet overal uniform invoeren? Hoe staat het met het overleg over een veiligere Ring, waarin Vlaanderen het voortouw nam? Is er al een consensus?*

*We betreuren dat er nog geen akkoord is over een systeem van dynamische snelheid, zoals in de meeste grote Europese steden en rond Gent en Antwerpen. Zo'n systeem van intelligente mobiliteit, in realtime aangestuurd, zou de veiligheid op gevaarlijke punten gevoelig verhogen.*

*Vias Institute legde in onze commissie uit dat een tijdelijke zelfs gevoelige snelheidsverlaging tot 60 of 80 km/u beter gerespecteerd wordt dan een permanente, zolang het voor de automobilisten maar duidelijk is. Zo'n begrenzing zorgt voor een vlottere doorstroming, met minder optrekken en afremmen, en minder luchtvervuiling.*

*Wordt de nieuwe snelheidsbeperking een paar weken na de invoering ervan goed nageleefd? Zijn er meer controles? Komen er nieuwe flitscamera's? Is het Vlaams Gewest nog altijd van plan om een deel van de Ring op zijn grondgebied te verbreden? Welke eisen heeft het Brussels Gewest ter zake gesteld?*

*Welk standpunt huldigt het Waals Gewest over de delen van de Ring op Waals grondgebied? Is er een akkoord over variabele snelheidsbeperking?*

*Hoe sluit de aanpassing van de maximumsnelheid bij de toegang tot de stad aan op het gewestelijke goodmoveplan? Hoe scheidt u lokaal en doorgaand verkeer?*

*Hoe wordt de impact op de verkeersveiligheid en de vervuiling gemeten?*

*Wie meet hoe en wanneer zullen andere oplossingen, zoals variabele snelheidsbeperkingen, mogelijk zijn?*

Qui mesure comment et quand d'autres solutions de régulation seront envisageables, telles que les signaux routiers de limitation de vitesse variable ? Ces derniers permettent de poursuivre les mêmes objectifs climatiques et de sécurité routière que les vôtres, mais en permettant une modulation plus dynamique et adaptée aux conditions vécues par les automobilistes.

<sup>131</sup> **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- La diminution de la vitesse sur le ring de Bruxelles ne présente que des avantages en matière de pollution de l'air, de bruit et de sécurité routière. Par conséquent, le groupe Ecolo salue cette mesure.

Un autre aspect important dont nous pouvons nous réjouir dans ce dossier est le fait qu'un accord ait été trouvé entre les Régions bruxelloise et flamande pour diminuer la vitesse sur les tronçons qui traversent ou qui sont proches de notre Région. C'est une preuve de plus qu'il est parfaitement possible de collaborer dans l'intérêt de tous, au-delà des clivages et des approches divergentes qui peuvent exister entre notre deux Régions. Des signaux en ce sens étaient déjà perceptibles ces derniers mois et nous sommes ravis que vous vous inscrivez dans cette dynamique constructive, avec les autres Régions.

Au niveau de la Wallonie, la ministre De Bue, chargée de la sécurité routière, avait indiqué en décembre 2019 dans une interview au journal Metro, qu'elle penchait davantage vers une gestion dynamique de la vitesse. Rien ne l'empêche aujourd'hui de rejoindre le mouvement lancé par les Régions flamande et bruxelloise et d'adapter à son tour la vitesse sur les tronçons du ring situés sur son territoire.

D'autres territoires belges et européens opèrent également des réductions de vitesse ou en débattent actuellement. C'est notamment le cas en France, où la Convention citoyenne pour le climat a proposé de réduire à 110 km/h la vitesse sur les autoroutes. L'un des éléments intéressants mis en avant par la convention est le fait qu'il est indispensable d'accompagner une telle mesure par de la pédagogie et de la communication.

La convention propose dès lors de communiquer sur la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>, les économies de carburant, les gains financiers et les gains en termes d'accidentologie, auxquels il faudrait rajouter la qualité de l'air et le bruit. La communication à ce sujet favoriserait l'adhésion du public au fil des années, et démontrerait les gains liés à cette mesure.

<sup>133</sup> La Région veillera-t-elle à réaliser une sorte d'évaluation sur différents aspects tels que le bruit et l'accidentologie, afin de pouvoir affirmer, dans deux, trois, quatre ou cinq ans, que cette mesure a eu un effet positif sur ces points ?

<sup>135</sup> **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Il faut agir sur la structure du ring de Bruxelles et sur la vitesse du trafic pour réduire le nombre d'accidents et les embouteillages qui en résultent.*

*Je pensais que la Flandre avait décidé de profiter du réaménagement du ring pour installer des panneaux de*

**De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *Ecolo verheugt zich over de vermindering van de maximumsnelheid op het Vlaams en Brussels grondgebied van de Brussels Ring, omdat die tot minder luchtvervuiling, minder geluidsoverlast en meer verkeersveiligheid leidt. Dat er daarover een akkoord tussen het beide gewesten tot stand kwam, bewijst dat er in het belang van elkeen kan worden samengewerkt, en dat stemt ons zeker tevreden. Niets belet het Waals Gewest om de snelheid op de Waalse delen van de Ring ook terug te brengen tot de limiet in Vlaanderen en Brussel.*

*Ook in andere Europese landen wordt er werk gemaakt van snelheidsbeperkingen. In Frankrijk heeft de burgerconventie voor het klimaat voorgesteld om de maximumsnelheid op autosnelwegen te verlagen tot 110 km/uur.*

*Ze stelt voor om in de communicatie de klemtoon te leggen op de daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, de brandstofbesparing, de financiële winst, de daling van het aantal ongevallen, de betere luchtkwaliteit en de lagere geluidsoverlast.*

*Zal het gewest ook aspecten als geluidshinder en verkeersveiligheid meten om over een aantal jaar te kunnen aantonen dat de verlaging van de snelheid positieve gevolgen had?*

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- *Op de Ring rond Brussel gebeuren vaak ongevallen, met lange files tot gevolg. Er moet dus iets aan de structuur van de Ring en aan de snelheid van het verkeer worden gedaan.*

*Ik dacht dat Vlaanderen de keuze had gemaakt om bij de herinrichting van de Ring te werken met dynamische*

*signalisation dynamique, qui permettent d'adapter la vitesse en fonction de l'intensité du trafic.*

*Cette mesure est-elle toujours envisagée ? La Région de Bruxelles-Capitale installera-t-elle ce type de panneaux sur la portion du ring qu'elle gère ou se contentera-t-elle d'une limitation de vitesse à 100 km/h ?*

137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'objectif de ce gouvernement est de collaborer avec les autres Régions au-delà des clivages idéologiques et de progresser sur les questions essentielles de mobilité.

Si les relations avec la Flandre ont parfois été compliquées, puisque nous ne sommes pas d'accord sur tout, nous partageons cependant une même vision sur de nombreux dossiers, tels que le développement du réseau express régional vélo (RER-vélo) - pour lequel une convention de collaboration a été signée entre De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité - ou le réseau Brabant, dans le cadre duquel trois nouvelles lignes de tram ont été créées. Une étude conjointe sur les déplacements a également été lancée.

Nous collaborons également sur le dossier de la limitation de la vitesse et de la sécurité routière sur le ring de Bruxelles, malgré les divergences qui subsistent quant à son réaménagement. La meilleure façon d'avancer est de sortir des tranchées et d'aborder les questions sur lesquelles il n'existe pas encore d'accord.

Le projet de limitation de la vitesse sur le ring a été mis en œuvre par la Flandre en coordination et en collaboration avec la Région bruxelloise. Il ne s'agit toutefois pas d'une nouveauté, puisque l'action B.2 de Good Move, "Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale", prévoyait déjà de réduire la vitesse sur le ring, en concertation avec les autres Régions. De même, la diminution de la vitesse sur le ring est parfaitement compatible avec le souhait régional de transformer les entrées d'autoroute en boulevards urbains, point également mentionné dans le plan Good Move.

La principale motivation de la Flandre en la matière est la diminution de la pollution, cette mesure étant en effet incluse dans son plan climat.

139 Néanmoins, des exemples montrent qu'une telle diminution a aussi un impact positif sur la sécurité routière, le combat contre la pollution sonore et même la fluidité, notamment par la réduction de l'effet accordéon.

Les départements de la Région flamande et de la Région bruxelloise chargés de l'environnement évalueront l'impact sur la pollution. Les deux Régions étudieront également, comme

verkeersborden, zoals we die ook op andere plaatsen op de autosnelwegen zien, zodat bij druk verkeer de snelheid kan worden beperkt tot 70 of 50 km/u en bij minder druk verkeer de snelheid kan worden opgetrokken tot bijvoorbeeld 100 of 120 km/u. Het gaat om een efficiënt instrument om het verkeer vlot en veilig te houden.

Ligt die maatregel nog altijd op tafel? Zal het Brussels Gewest dynamische verkeersborden plaatsen op het deeltje van de Ring waarvoor het bevoegd is? Zijn daar gesprekken rond of zal het gewoon bij de snelheidsbeperking van 100 km/u blijven?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Brusselse regering wil over de ideologische scheidingslijnen met de andere gewesten samenwerken aan een oplossing voor de mobiliteitsvraagstukken.*

*De relatie met Vlaanderen is soms ingewikkeld, maar over een heleboel onderwerpen zijn we het eens, zoals de uitbouw van het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) of het Brabantnet. Er loopt een gezamenlijke studie naar de verplaatsingsgewoonten en we werken samen aan de snelheidsbeperking en de verkeersveiligheid op de Brusselse Ring, ondanks onenigheid over de verbreding.*

*De snelheidsbeperking op de Ring kwam er op initiatief van Vlaanderen in samenwerking met het Brussels Gewest. Het was echter geen primeur, want actie B.2 van Good Move voorzag al in de multimodale heraanleg van de grote invalswegen en een lagere maximumsnelheid op de Ring in samenwerking met de andere gewesten. Die lagere maximumsnelheid valt perfect te rijmen met de omvorming van de toegangswegen tot het gewest in stadsboulevards.*

*De Vlaamse plannen zijn in de eerste plaats ingegeven door de wil om de vervuiling terug te dringen.*

*De verlaging van de maximumsnelheid heeft ook een positieve impact op de verkeersveiligheid, de geluidsoverlast en zelfs de doorstroming, omdat het accordeoneffect minder speelt.*

*Leefmilieu Brussel en zijn Vlaamse tegenhanger zullen de impact op de vervuiling meten. Beide gewesten analyseren ook de ongevalstatistieken. Het is echter nog te vroeg voor conclusies.*

toujours, les chiffres relatifs aux accidents. Il est cependant trop tôt, à l'heure actuelle, pour tirer des conclusions.

Il va de soi que nous cherchons toujours la cohérence, d'où la règle générale des 100 km/h sur les zones flamande et bruxelloise du ring, qui forment une partie essentielle de cet axe routier. La question quant à la zone wallonne mérite d'être débattue, mais j'ai cru comprendre que Mme De Bue n'était pas tout à fait intéressée. Nous restons bien évidemment ouverts, mais il faut toutefois noter que la zone wallonne du ring constitue une partie spécifique et séparée. En termes de cohérence, il importait donc surtout de trouver un accord entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

<sup>141</sup> Sur certains tronçons, dont le virage de Forest ou le viaduc de Vilvorde, la vitesse reste limitée à 90 km/h pour des raisons de sécurité routière.

Les tronçons du ring de Bruxelles situés en Région wallonne sont différents et ont un volume de trafic moins élevé, ainsi que moins d'entrées et de sorties. Nous savons que la Région wallonne dit privilégier une gestion dynamique du trafic. Je reviendrai plus tard sur ce mode de gestion du trafic.

La Région flamande a marqué son accord avec la limitation de la vitesse à 100 km/h dans le cadre de son plan climat. Nous l'avons donc mise en œuvre ensemble, avec les exceptions à 90 km/h que je viens de citer.

Nous restons désireux d'étudier les différents scénarios de vitesses examinés dans le cadre des études en cours pour le ring de Bruxelles afin de trouver la vitesse optimale. Cela pourrait être 90 km/h. Ce n'est pas parce que nous limitons maintenant la vitesse à 100 km/h que ce chiffre est immuable.

À titre d'exemple, sur le périphérique de Paris, la vitesse maximale est fixée à 70 km/h depuis 2014 et elle va bientôt être réduite à 50 km/h, comme l'a annoncé Mme Hidalgo. Par ailleurs, sur la A86, la vitesse est le plus souvent limitée à 90 km/h, hormis une petite section où la limitation est fixée à 110 km/h et plusieurs sections où elle est fixée à 70 km/h.

<sup>143</sup> Une vitesse qui change en fonction de la situation sur des tronçons spécifiques et une gestion dynamique du trafic doivent donc également faire partie des études sur le ring.

Dans ses contacts avec De Werkvennootschap, Bruxelles Mobilité a souligné la nécessité de mettre en place, dans le futur, une gestion dynamique du trafic sur le ring. Ce point sera encore abordé lors des futurs échanges entre Régions, notamment entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap.

<sup>145</sup> (poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, Bruxelles est demandeuse d'une réduction de la vitesse maximale, mais je peux difficilement l'instaurer

*Het spreekt voor zich dat we voortdurend naar coherentie streven, vandaar de algemene regel van 100 km/uur op de Vlaamse en Brusselse gedeelte van de Ring. Er kan zeker van gedachten worden gewisseld met het Waals gewest of de maatregel ook op het Waals gedeelte van de Ring van toepassing moet zijn, maar ik meen te begrijpen dat mevrouw De Bue niet geïnteresseerd is. We staan natuurlijk open voor overleg, ook al ligt het Waalse gedeelte van de Ring apart en was vooral het akkoord tussen het Brussels en het Vlaams Gewest belangrijk.*

*Op bepaalde stukken Ring zoals de bocht van Vorst en het viaduct van Vilvoorde blijft de snelheid beperkt tot 90 km/uur.*

*Er gaat minder verkeer over het Waalse gedeelte van de Brusselse Ring en er zijn ook minder in- en uitritten. Bovendien geeft de Waalse regering de voorkeur aan dynamische verkeersregeling.*

*We beperken de maximumsnelheid nu tot 100 km/uur, maar dat betekent niet dat die in de toekomst niet kan veranderen. Wij blijven verschillende scenario's bestuderen in het kader van studies over de Brusselse Ring om de optimale snelheidsbeperking te kunnen opleggen. Op de Parijse randweg bedraagt de maximumsnelheid sinds 2014 70 km/uur, maar burgemeester Hidalgo heeft onlangs aangekondigd dat die naar 50 km/uur daalt. Op de A86 wordt de snelheid vaak tot 90 km/uur beperkt, naast een deel waar de maximumsnelheid 110 km/uur bedraagt en meerdere delen waar een beperking tot 70 km/uur geldt.*

*In studies over de Ring moeten dynamische snelheidsbeperkingen ook aan bod komen. Brussel Mobiliteit heeft De Werkvennootschap al gewezen op het belang van dynamische verkeerssturing op de Ring. Dat punt zal in later overleg aan bod komen.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, Brussel blijft vragende partij voor een lagere maximumsnelheid, maar ik kan die onmogelijk alleen op

*uniquement sur les tronçons bruxellois du ring. Il faut donc que cela se fasse en concertation avec la Flandre.*

<sup>147</sup> *(poursuivant en français)*

D'autres limitations de vitesse sur le ring ne sont pas prévues dans les mois qui viennent, mais nous développons bien sûr notre projet de ville 30 pour le 1er janvier 2021.

La police de la route a procédé à divers contrôles en Région bruxelloise. Il est évidemment beaucoup trop tôt pour avoir une vision globale et étayée des vitesses sur le ring autour de Bruxelles. Les données très parcellaires que nous avons reçues, doivent être traitées avec prudence. Cependant, je peux d'ores et déjà vous dire que les premières constatations relèvent un doublement du nombre d'amendes dressées durant les périodes de contrôle, ainsi qu'un respect des vitesses par 60 % des véhicules.

Des contacts ont été pris avec la police de la route afin d'organiser les contrôles avec le lidar sur les portions bruxelloises du ring qui sont passées à 100 km/h. Le lidar continue par ailleurs d'être régulièrement placé dans le virage de Forest, qui reste, vu sa configuration, à 90 km/h. Les contrôles sont modulés en fonction de la capacité de traitement. N'oubliez pas que nous sommes en train d'augmenter cette capacité grâce à notre centre régional de traitement des infractions en Région bruxelloise.

<sup>149</sup> La première portion du ring qui pourrait être équipée d'un radar tronçon devrait être le virage de Forest, qui reste un endroit dangereux. Les discussions avec la Région flamande sont en cours.

Le virage de Forest est repris parmi les zones sur lesquelles un radar tronçon pourrait être placé. La priorité a été mise sur trois autres lieux (quai de Mariemont, quai Demets et avenue Bordet). Nous sommes en train de mettre en œuvre cela en collaboration avec les bourgmestres. D'autres zones suivront dans les semaines qui viennent.

Le gouvernement bruxellois reste convaincu qu'un élargissement du ring n'est pas la solution aux défis de la mobilité à Bruxelles.

Bruxelles Mobilité est régulièrement en contact avec De Werkvennootschap au sujet du ring nord. La Région flamande n'a pas encore pris position, les études sont toujours en cours, ainsi que les concertations entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap. Vous pouvez retrouver la position du gouvernement bruxellois dans l'accord de majorité.

Bruxelles Mobilité a notamment demandé que les solutions alternatives de plus petit gabarit soient étudiées de façon systématique et tout particulièrement dans le cadre du scénario "transfert modal ambitieux", et que le scénario "transfert modal ambitieux" soit davantage étayé et modélisé en concertation avec Bruxelles Mobilité.

de Brusselse delen van de Ring invoeren. Dat zal dus in overleg met Vlaanderen moeten gebeuren.

*(verder in het Frans)*

*Er komen de volgende maanden geen andere snelheidsbeperkingen op de Ring, maar we werken natuurlijk verder aan het project stad 30 tegen 1 januari 2021.*

*De verkeerspolitie heeft verscheidene snelheidscontroles uitgevoerd in het Brussels Gewest. Het is nog veel te vroeg voor conclusies, maar tijdens de eerste controleperiode verdubbelde het aantal boetes en bleek slechts 60% van de chauffeurs zich aan de maximumsnelheid te houden. We bekijken met de verkeerspolitie hoe we nog meer controles kunnen organiseren op de Brusselse stukken Ring waar de snelheid nu tot 100 km/u is beperkt.*

*Het eerste deel van de Ring dat in aanmerking komt voor trajectcontrole is de bocht van Vorst. Daarover lopen er besprekingen met het Vlaams Gewest. Drie andere plaatsen in Brussel, namelijk de Mariemontkaai, de Demetskaai en de Bordetlaan krijgen echter voorrang. De trajectcontrole zal er worden georganiseerd in overleg met de burgemeesters. Daarna komen er nog andere plaatsen in aanmerking.*

*De Brusselse regering blijft erbij dat de verbreding van de Ring niet de oplossing is voor de Brusselse mobiliteitsproblemen. Dat standpunt staat ook in de gewestelijke beleidsverklaring. Brussel Mobiliteit stuurt aan op systematisch onderzoek van alternatieve oplossingen, met name in de context van een ambitieuze modal shift.*



<sup>151</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Le gouvernement reste ouvert à d'autres pistes et continuera à surveiller les chiffres. Je pars du principe que cela entraînera une réduction du nombre d'accidents, une diminution de la pollution sonore et une meilleure qualité de l'air.*

*La Région de Bruxelles-Capitale est favorable à une signalisation routière dynamique, mais en collaboration avec les autres Régions.*

<sup>153</sup> **Mme Leila Agic (PS).**- Nous ne manquerons pas de revenir vers vous dans quelques mois pour évaluer la mise en place de ces mesures et connaître les discussions que vous aurez menées avec vos homologues.

<sup>155</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il faut réfléchir au meilleur moyen d'atteindre nos objectifs en matière de sécurité routière, de qualité de l'air et de réduction du bruit, mais la limitation à 100 km/h y contribue-t-elle aux heures de pointe ? L'impact sur la qualité de l'air est-il réellement bénéfique en l'absence de gestion dynamique, donc d'anticipation des embouteillages en amont ? Cette question devra être incluse dans l'évaluation à venir. J'entends qu'une gestion dynamique pourrait être à l'étude, et je m'en réjouis. Si je comprends bien, c'est en tout cas le souhait exprimé dans le plan Good Move et par la Région flamande.

<sup>157</sup> Vous dites avoir pris contact avec la Flandre parce que les tronçons flamands et bruxellois sont enchevêtrés. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de concertation avec la Wallonie, malgré sa préférence pour une gestion dynamique, annoncée il y a quelques mois ? Pourquoi ne pas avoir discuté avec cette Région avant la mise en œuvre de la mesure ? Il aurait été positif, dans le cadre d'une gouvernance globale, de réaliser ce travail en commun et de tenter d'arriver à un accord tous ensemble. Même si cela n'avait pas abouti, une telle démarche aurait été un bon signal.

J'espère que pour l'évaluation, vous pourrez travailler sur l'entière du ring, même si le tronçon wallon est un peu séparé du reste, afin d'avoir une vision cohérente et partagée du régime des vitesses dans un objectif de sécurité routière, de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air.

<sup>159</sup> **M. David Weytsman (MR).**- C'est effectivement important, et je retiendrai principalement les objectifs liés à la sécurité routière, à la congestion et aux pollutions.

À l'analyse, nous ne sommes guère heureux de la solution sur la table, qui consisterait in fine à avoir différentes vitesses. Ce n'est ni lisible, ni facile. Après avoir convergé vers 100 km/h, vous souhaiteriez aller plus loin : pourquoi pas 90 km/h, ou même 20 km/h, comme certains le souhaitent ? Le problème est que cela ne va rien résoudre.

*(verder in het Nederlands)*

Uiteraard blijft de regering openstaan voor andere oplossingen en zullen we de cijfers blijven volgen. Ik ga ervan uit dat dit een verlaging van het aantal ongevallen, een vermindering van de geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit met zich mee zal brengen. Ik zal in deze commissie een evaluatie van de cijfers presenteren.

Het Brussels Gewest staat dus open voor dynamische verkeersborden, maar dan in samenwerking met de andere gewesten. En als het echt om een heraanleg van de Ring gaat, zijn de Brusselse standpunten bekend.

**Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).*- Wij zullen binnen enkele maanden op de maatregelen en het overleg met uw ambtsgenoten terugkomen.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- Zal de beperking tot 100 km/u tijdens de spitsuren wel echt een impact op de luchtkwaliteit hebben als er geen dynamisch beheer komt en er dus niet op de files wordt geanticipeerd? Dat punt moet zeker worden geëvalueerd. Blijkbaar zal het dynamisch beheer nu toch worden bestudeerd. Dat is in elk geval waar in het plan Good Move en door het Vlaams Gewest voor wordt gepleit.

*U zegt dat u contact met het Vlaams Gewest hebt opgenomen. Waarom heeft er geen overleg plaatsgehad met het Waals Gewest, dat al enkele maanden geleden zijn voorkeur voor een dynamische verkeersregeling heeft uitgesproken? Waarom is er niet getracht om tot een gemeenschappelijk akkoord te komen?*

*Ik hoop dat de evaluatie betrekking op de volledige Ring zal hebben. Een coherente en gedeelde visie is belangrijk om de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit daadwerkelijk te verbeteren en de geluidsoverlast te verminderen.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- De MR-fractie is niet echt gelukkig met de oplossing die op tafel ligt, want die leidt tot verschillende snelheden op de Ring. Dat is niet duidelijk. Sommigen pleiten voor 90 km/u, maar dat zal niets oplossen.

*Het verheugt mij dat er over een dynamisch snelheidsbeheer wordt nagedacht. Dergelijke systemen worden in heel wat steden overal ter wereld gebruikt en maken het mogelijk om op een efficiënte manier de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeerscongestie en de vervuiling aan te pakken.*

Je suis heureux - et je le dis devant mes collègues de DéFI - que la Région s'inscrive dans une gestion plus dynamique des vitesses. Si Mme d'Ursel était là, elle rappellerait qu'elle avait, en 2015, déposé un texte visant précisément à ce que la Région s'engage activement dans cette direction. De tels dispositifs sont mis en œuvre dans de nombreuses villes du monde et permettent de lutter efficacement en faveur de la sécurité routière et contre la congestion et les pollutions en général.

Ce texte avait d'ailleurs abouti à un processus un peu particulier : un groupe de travail, des auditions de Benoit Godart de l'Institut Vias, qui avait souligné l'intérêt de ce système, et une demande au ministre de l'époque de réaliser un test, qui avait été refusée. Finalement, en mars 2019, la majorité avait, comme à son habitude, refusé ce texte.

<sup>161</sup> Je ne sais pas ce qui s'est passé depuis mars 2019, ni si c'est l'arrivée du parti Ecolo qui fait qu'on pourra enfin appliquer une gestion dynamique des vitesses, mais je m'en réjouis.

Aujourd'hui, nous devons aller de l'avant le plus rapidement possible parce que nous avons déjà perdu cinq ans.

<sup>163</sup> **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Les conséquences concrètes de ces mesures seront donc observées et étudiées. Je suis curieux de voir le résultat.

À titre personnel, je partage votre sentiment et j'ai un peu de mal à comprendre l'importance donnée à la Wallonie dans ce débat. Il suffit de regarder une carte pour constater que les tronçons du ring situés en Région wallonne sont quelque peu à l'écart et n'ont dès lors pas d'impact direct sur la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette diminution de la vitesse n'est donc qu'une première étape. Vous citez des exemples forts comme le cas de Paris, où la vitesse sur le périphérique va passer à 50 km/h.

J'entends également que vous ouvrez la voie à un examen de la gestion dynamique. Cela pourrait effectivement être intéressant pour le ring, mais il faut veiller à ce que les choses restent claires pour les conducteurs.

<sup>165</sup> Il était question, il y a quelques années, d'instaurer des zones 30 qui s'appliqueraient en journée uniquement, ainsi que d'autres mesures du même type. La clarté des signalisations sera primordiale à cet égard puisque les conducteurs seront confrontés à des voiries soumises à des limitations de vitesse variables en fonction des heures.

<sup>167</sup> **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suis un peu surprise, mais ravie d'entendre Bruxelles se positionner aussi clairement en faveur d'une gestion dynamique du trafic, alors qu'il a toujours été question d'une limitation à 100 km/h durant la précédente législature. Ce système a déjà fait ses preuves en Flandre.*

*Mevrouw d'Ursel diende daarover in 2015 een tekst in, maar ondanks hoorzittingen met Benoit Godart van Vias Institute, die het belang van het systeem onderstreepte, werd de tekst uiteindelijk in maart 2019 door de meerderheid verworpen.*

*Ik weet niet wat er sinds maart 2019 gebeurd is en of de regeringsdeelname van Ecolo het laatste zetje heeft gegeven, maar ik ben blij dat er een dynamische verkeersregeling zal worden ingevoerd. Het komt er nu op aan om daar zo snel mogelijk werk van te maken, want we hebben al vijf jaar verloren.*

**De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik ben benieuwd naar de conclusies.*

*Ik begrijp ook niet waarom Wallonië zo centraal in dit debat wordt geplaatst. De delen van de ring die in Wallonië liggen, liggen een eind weg van Brussel en hebben dus geen rechtstreekse invloed op ons gewest.*

*De verlaagde maximumsnelheid is maar een eerste stap. In Parijs geldt binnenkort een maximumsnelheid van 50 km/u.*

*Dynamische snelheidsregeling kan interessant zijn, maar het moet wel duidelijk blijven voor de bestuurders.*

*Aangezien ze te maken zullen krijgen met snelheidsbeperkingen die in de loop van de dag wijzigen, is het van cruciaal belang dat de verkeersborden zeer duidelijk zijn.*

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- *Ik ben een beetje verrast zo onomwonden te horen dat Brussel achter de dynamische snelheidsregeling op de Ring staat. Toen wij daarom vroegen tijdens de vorige regeerperiode, kregen we stevast te horen dat het een statische snelheidsbeperking tot 100 km/u zou worden. Een dynamische regeling heeft grote voordelen: bij file kun je de maximumsnelheid drastisch doen zakken, terwijl je 's*

*La Flandre et Bruxelles doivent en effet unir leurs forces, et ce serait encore mieux que la Wallonie se joigne à eux.*

nachts naar 120 km/u kunt gaan. Het verheugt me dat Brussel nu ook tot dat inzicht is gekomen en het ook overweegt.

Vlaanderen en Brussel moeten inderdaad de handen in elkaar slaan, nog beter zou zijn wanneer ook Wallonië zou meedoen. In Vlaanderen is al op verschillende wegen bewezen dat een dergelijk dynamisch snelheidsregime werkt, bijvoorbeeld de wegen naar Gent en naar de kust. Het is een duidelijk en goed leesbaar systeem waar de mensen zich ook aan houden.

<sup>169</sup> *La N-VA insiste depuis longtemps sur l'importance d'une bonne collaboration. Une visite de cette commission à la Werkvennootschap serait très utile pour nos travaux.*

Samenwerking is heel belangrijk. De N-VA-fractie vraagt dat al lang. Tijdens de vorige legislatuur heeft Brussels minister Pascal Smet heel goed samengewerkt met Vlaams minister Ben Weyts. Het dossier blokkeerde binnen de Brusselse regering, maar de samenwerking met Vlaanderen zat wel goed. Misschien kan deze commissie eens op bezoek gaan bij de Werkvennootschap om te kijken wat er op tafel ligt. Dat zou heel nuttig voor onze werkzaamheden zijn.

<sup>171</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La gestion dynamique du trafic n'est pas incompatible avec une limitation de la vitesse à 100 km/h en cas d'accident ou de ralentissement.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik zal een en ander toelichten. Ten eerste betekent een dynamische verkeersregeling niet dat de maximumsnelheid plots opnieuw 120 of 130 km/u bedraagt. Bij een dynamische snelheid kan de maximumsnelheid nog altijd worden vastgelegd op 100 km/u. Op momenten van filevorming of nakende filevorming kan de maximumsnelheid worden verlaagd om daarop te anticiperen. Hetzelfde geldt wanneer zich een ongeval voordoet. Een dynamische verkeersregeling hoeft dus niet te betekenen dat de maximumsnelheid weer omhoog gaat.

<sup>173</sup> *(poursuivant en français)*

*(verder in het Frans)*

Je vous invite à interroger la ministre wallonne au sujet de la position du gouvernement wallon. La Flandre pilotait le projet, mais nous avons lu dans la presse que mon homologue wallonne chargée de la sécurité routière, Mme De Bue, n'était pas favorable à une telle réduction de la vitesse. L'argument avancé est que la partie wallonne du ring dispose d'une véritable structure automobile.

*Voor zover ik in de pers heb kunnen lezen, is de Waalse minister van Verkeersveiligheid, mevrouw De Bue, voorstander van een dynamische verkeersregeling, maar niet van een snelheidsbeperking. Het argument dat zij aanvoert, is dat het Waalse deel van de Ring geen echte snelweg is. Dynamische snelheidsbeperkingen zullen echter zeker in de studies over de Brussels Ring aan bod komen. Voor meer duidelijkheid zou u best minister De Bue interpellieren.*

J'espère que l'exemple du ring la convaincra. Comme je l'ai déjà mentionné, l'aspect de la gestion dynamique reste bien évidemment inclus dans les études sur le R0.

Elle s'est exprimée en faveur de la gestion dynamique, mais pas de la diminution de la vitesse.

<sup>175</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- M. Weytsman, comme je l'ai dit dans mon exposé, durant la précédente législature, nous avons examiné une résolution sur un réseau ASLS, qui n'a pas été acceptée parce qu'elle portait essentiellement sur des voiries régionales.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Mijnheer Weytsman, de resolutie werd tijdens de vorige regeerperiode verworpen omdat ze vooral betrekking op gewestwegen had. De hoorzittingen toonden aan dat het geen haalbaar project was. Dat betekent evenwel niet dat wij geen voorstander zijn van dynamische verkeerssturing op de Ring, die zich daar beter voor leent.*

Les auditions ont démontré que ce n'était pas un projet viable, mais cela ne signifie pas que nous ne sommes pas favorables à une gestion dynamique au niveau du ring de Bruxelles, qui s'y prête davantage.

*- De incidenten zijn gesloten.*

- Les incidents sont clos.

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "les nuisances subies par les riverains lors du chantier de la STIB sur l'avenue de l'Hippodrome et les leçons à tirer pour les chantiers à venir".

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 3 juillet dernier, j'interrogeais par voie de question d'actualité la ministre chargée de la mobilité sur les nuisances liées au remplacement des voies de tram sur l'avenue de l'Hippodrome à Ixelles. Il s'agit là d'un chantier de remplacement des rails qui n'est remis en cause par personne. Ce qui l'est, par contre, c'est la manière dont le chantier s'est déroulé, les difficultés de communication avec la STIB et l'insuffisance constatée des dispositifs existants pour assurer la bonne tenue des travaux et, surtout, préserver le bâti limitrophe.

Les questions soulevées dans le cadre de ce chantier spécifique valent également pour les chantiers à venir. S'il est évident qu'un chantier génère des nuisances que nous devons supporter, il est essentiel qu'il se déroule dans le respect des riverains et que les mesures ad hoc soient bien élaborées et prises afin de préserver le bâti existant.

Il me semble nécessaire de revenir sur ce dossier parce qu'il soulève une série de questions importantes, dans un contexte difficile, pour la qualité de vie au quotidien des Bruxelloises et des Bruxellois subissant les conséquences des travaux.

Un premier point que j'aimerais aborder est la notion de travaux normaux ne nécessitant pas d'état des lieux contradictoire. Pour rappel, en réunion d'information préalable à ce chantier, le 8 juin dernier, des riverains avaient demandé à la STIB qu'un état des lieux contradictoire soit effectué. La STIB avait alors répondu que ce n'était pas envisagé dans la mesure où les travaux réalisés étaient des travaux dits normaux. Or les secousses importantes enregistrées et subies les 29 et 30 juin par les riverains peuvent légitimement laisser penser que ces travaux ne le sont pas.

Pourriez-vous me préciser ce que la STIB entend par des travaux normaux ou anormaux ? Quelle est la définition des travaux normaux ? Sur quels critères se base-t-on pour les qualifier ainsi ? Pourriez-vous me donner des exemples de travaux normaux et anormaux ?

**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,

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

betreffende "de overlast voor de omwonenden door de werken van de MIVB aan de Renbaanlaan en de daaruit te trekken lessen voor de toekomstige bouwwerken".

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Op 3 juli heb ik u ondervraagd over de overlast veroorzaakt door de vervanging van de tramsporen op de Renbaanlaan in Elsene. Er is kritiek op het verloop van de werkzaamheden, de moeizame communicatie met de MIVB en het gebrek aan regelgeving om de werkzaamheden in goede banen te leiden en om schade aan de aangrenzende bebouwing te voorkomen.*

*De vragen die nu rijzen, gaan voor elke werf op. Ondanks de onvermijdelijke overlast is respect voor de buurtbewoners cruciaal. Goed uitgewerkte ad-hocmaatregelen zijn nodig om de bestaande bebouwing niet te beschadigen.*

*Tijdens de informatiesessie van 8 juni die aan de werf voorafging, vroegen omwonenden dat de MIVB een tegensprekelijke plaatsbeschrijving uit zou voeren. De MIVB was dat niet van plan, aangezien het om zogenaamd normale werkzaamheden ging. De schokken die de omwonenden op 29 en 30 juni te verduren kregen, wezen echter uit dat het hoegenaamd niet om normale werkzaamheden ging.*

*Wat verstaat de MIVB onder 'normale' werkzaamheden? Op basis van welke criteria wordt beslist of werkzaamheden al dan niet normaal zijn? Hebt u voorbeelden van normale en abnormale werkzaamheden?*

Quelles conditions doivent-elles être remplies pour qu'un état des lieux contradictoire soit dressé et que des mesures conservatoires soient prises ?

Comme l'a confirmé la ministre dans sa réponse à ma question d'actualité, les nuisances de la fin du mois de juin et du début du mois de juillet étaient liées au fait que l'on cassait du béton et que celui-ci était particulièrement résistant. Il est apparu que le moyen utilisé lors de la première phase, à savoir l'utilisation d'un brise-roche hydraulique, était certainement la cause des fortes nuisances et, sans doute, des dégâts à certaines habitations du haut de l'avenue de l'Hippodrome. La méthode a d'ailleurs été modifiée lors de la seconde phase, à partir du 16 juillet, où le béton a été découpé à la disqueteuse selon une méthode générant moins de vibrations et nuisances. Ce n'est qu'après avoir été disqués que les blocs de béton ont été achevés au brise-roche.

L'on sait que la STIB souhaitait - et on peut le comprendre - terminer son chantier au plus vite au vu, notamment, de la présence du dépôt de trams. L'on sait également que, selon une réponse de Bruxelles Environnement à un courrier d'une riveraine, la STIB n'est soumise à aucune norme de bruit ou de vibrations pour ses chantiers, ces normes ne s'appliquant qu'aux particuliers et aux travaux nécessitant une déclaration préalable.

De son côté, la commune d'Ixelles aurait pu imposer certaines conditions lorsqu'elle a reçu l'avis de chantier, mais elle ne l'a pas fait. Si l'on se réfère au contrat de gestion de la STIB, l'on peut constater que son article 30.3 prévoit : "Les parties poursuivent leurs efforts de réduction des nuisances sonores et vibratoires des transports publics, notamment dans le cadre des conventions conclues entre la Région (y compris Bruxelles Environnement) et la STIB à cet égard."

<sup>187</sup> Dans le même sens, il revient à la STIB, comme tout impétrant, de respecter l'environnement urbain et de s'assurer que ses chantiers se déroulent dans le respect des riverains et usagers, ainsi que dans le souci de respecter la santé et la sécurité des Bruxellois et de leurs biens.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement ne semble pas disposer d'un outil d'urgence qui pourrait contribuer à sauver des bâtiments et des vies. Je pense ici notamment au triste exemple de l'effondrement de bâtiments historiques qui a provoqué la mort de deux personnes à Cologne en 2009 dans le cadre du chantier du métro, pour lequel certains travaux ont été réalisés sans précautions. Outre cet outil d'urgence inexistant, certains demandent que la méthode de mesure elle-même évolue car, actuellement, la norme DIN4150-3 n'impose des senseurs qu'au niveau des caves et pas au niveau des étages.

Enfin, si un relevé des vibrations a été décidé par la STIB, ce n'est qu'à la suite du dépôt de plaintes de riverains et sur leur insistance, au regard de la situation inquiétante pour la stabilité des bâtiments. Une société spécialisée a ainsi été retenue pour procéder à des relevés des vibrations et des éventuelles violations de la norme DIN4150-3. Il semble que cette norme ait été dépassée à plusieurs reprises, alors même que les travaux ont

*Welke voorwaarden moeten vervuld zijn alvorens men overgaat tot een tegensprekelijke plaatsbeschrijving en beschermende maatregelen?*

*De overlast aan de Renbaanlaan werd veroorzaakt door de verbrijzeling van buitengewoon sterk beton. Tijdens de eerste fase zijn daar hydraulische hamers voor ingezet, wat waarschijnlijk schade aan de omringende woningen heeft veroorzaakt. In de tweede fase, na 16 juli, is men het beton met een slijpschijf te lijf gegaan. Die methode veroorzaakte minder trillingen en minder overlast. De betonblokken zijn uiteindelijk eerst in stukken geslepen en daarna stukgeslagen met hydraulische hamers.*

*De MIVB wilde de werf zo snel mogelijk afronden. Dat is begrijpelijk, zeker omdat er een tramdepot in de buurt ligt. Uit een antwoord van Leefmilieu Brussel op de vraag van een buurtbewoonster blijkt dat de MIVB met geen enkele geluids- of trillingsnorm rekening hoefde te houden. Die normen gelden immers enkel voor particulieren en voor werkzaamheden met voorafgaande kennisgeving.*

*De gemeente Elsene had wel bepaalde voorwaarden aan de werfwerkzaamheden kunnen opleggen, maar heeft dat niet gedaan. Artikel 30.3 van de beheersovereenkomst van de MIVB bepaalt dat de partijen ervoor zullen ijveren om geluids- en trillingshinder te beperken, in het bijzonder bij overeenkomsten tussen het gewest (inclusief Leefmilieu Brussel) en de MIVB.*

*Zoals elk ander nutsbedrijf moet de MIVB bovendien het stedelijke milieu respecteren en ervoor zorgen dat de werken zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor de omwonenden en de gebruikers.*

*In Keulen stierven in 2009 twee mensen toen enkele gebouwen instortten als gevolg van werken aan een metrolijn. Dat zou hier ook kunnen gebeuren, want het lijkt er op dat Leefmilieu Brussel niet over een noodmaatregel beschikt om gebouwen en levens te helpen redden. De DIN4150-3-norm verplicht sensoren alleen voor kelders en niet voor verdiepingen. Dat zou aangepast moeten worden.*

*De MIVB heeft de trillingen laten meten, maar pas na klachten van de omwonenden. De analyse van een gespecialiseerde firma wees uit dat de DIN4150-3-norm meermaals overschreden werd, ook in de tweede fase, toen er een zachtere methode gebruikt werd.*

*Klopt het dat de aannemer in de eerste fase enkel hydraulische hamers gebruikt heeft en geen slijpschijven? Is dat de gebruikelijke manier van werken? Is die methode wel geschikt*

été poursuivis selon une méthode plus douce - en utilisant une disqureuse - que lors de la première phase - avec uniquement le brise-roche.

Me confirmez-vous que l'entrepreneur désigné par la STIB pour effectuer ces travaux a utilisé lors de la première phase des travaux des brise-roche hydrauliques sans disquer préalablement le béton ? Est-il courant d'utiliser ce type de matériel en ville sans disquage préalable ? Cette méthode est-elle adaptée au milieu urbain ? Des recommandations générales ou des normes existent-elles, notamment quant à la méthode de destruction du béton en Région bruxelloise, ou ces conditions ne peuvent-elles se retrouver aujourd'hui que dans les cahiers des charges ?

<sup>189</sup> Quant aux mesures effectuées le 14 juillet par des capteurs installés chez un riverain, me confirmez-vous que, lors de la seconde phase des travaux, la norme DIN en question a été dépassée ? Si oui, à combien de reprises ?

Au regard de l'article 30.3 du contrat de gestion de la STIB, pouvez-vous me préciser si une telle convention existe en matière de nuisances vibratoires lors de travaux réalisés par cette même STIB, la Région ou conjointement ? Dans l'affirmative, que dit cette convention et est-elle bien appliquée lors des chantiers de la STIB ? Si ladite convention existe, est-il prévu de l'évaluer et de l'adapter au regard des problèmes soulevés ?

Est-il prévu que Bruxelles Environnement se dote d'un service ou d'un outil d'urgence pour répondre rapidement aux inquiétudes des riverains subissant les nuisances de certains chantiers ? Un service d'urgence ouvert sept jours sur sept existe-t-il à Bruxelles Environnement pour permettre aux riverains d'alerter l'administration et à celle-ci de réagir au plus vite ?

Qu'est-ce qui justifie que les mesures se limitent à la pose de capteurs dans les caves, et pas aux étages où des vibrations et fissures plus importantes pourraient être mesurées ?

Existe-t-il une norme de la STIB prévoyant une largeur minimale de voirie en deçà de laquelle il est interdit de tramifier pour ne pas y fragiliser un bâti parfois plus sensible que dans des voiries plus larges ?

<sup>191</sup> Le point suivant que je souhaite aborder concerne la réalisation du chantier. Certains riverains ont interrogé la STIB sur le fait que le complexe antivibratoire installé ne remonte pas le long de la bordure et s'interrogent quant à son efficacité, étant entendu que les vibrations ne se propagent pas seulement vers le bas, mais également latéralement. Pourriez-vous me rassurer sur la bonne installation et l'efficacité du dispositif ?

Mon dernier point concerne le dialogue. Comme vous le savez, il y a eu pas mal de tensions. La STIB a demandé de dialoguer d'avocat à avocat, ce qui a été vécu comme une "violence institutionnelle" par les riverains. Il me semble important de maintenir un dialogue. Que prévoit le gouvernement par rapport à cette situation et à la communication de la STIB lors des chantiers ? Qu'est-ce qui justifie cette demande de parler

*voor een stedelijke omgeving? Bestaan daar geen normen of aanbevelingen rond en moeten die dan niet in het bestek?*

*Er werden op 14 juli metingen uitgevoerd bij een omwonende. Hoe vaak bleek de DIN-norm te zijn overschreden tijdens de tweede fase van de werken?*

*Artikel 30.3 van het beheerscontract van de MIVB vraagt om trillingen die veroorzaakt worden door het openbaar vervoer te beperken. Is er ook zo'n regel voor trillingen die door werken worden veroorzaakt en past de MIVB die toe? Zult u die regel evalueren en eventueel aanpassen?*

*Zal Leefmilieu Brussel een dienst oprichten die snel kan ingrijpen wanneer omwonenden last ondervinden van werfwerkzaamheden en waar de burgers zeven dagen op zeven terecht kunnen?*

*Waarom worden meetinstrumenten alleen in kelders geplaatst en niet op verdiepingen?*

*Is er een norm die bepaalt dat de MIVB alleen tramsporen mag aanleggen op een weg met een minimale breedte?*

*Sommige omwonenden uitten aan de MIVB hun ongerustheid over de efficiëntie van de trillingwerende installatie. Kunt u mij geruststellen dat die goed geplaatst is en efficiënt zal werken?*

*De spanningen zijn hoog opgelopen. Dat de MIVB de dialoog onder advocaten wilde laten voeren, werd door de omwonenden niet geapprecieerd. Vanwaar die keuze? Hoe zal de regering garanderen dat er bij toekomstige werfwerkzaamheden van de MIVB een goede dialoog tot stand komt?*

par avocats interposés ? À l'avenir, comment garantir un bon dialogue avec les riverains tout en assurant la bonne exécution des chantiers ?

<sup>193</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant l'utilisation de l'expression "travaux normaux", le terme "normal" est utilisé comme synonyme du terme "habituel", caractérisant des chantiers de voirie n'affectant que des couches superficielles de voirie - l'asphalte ou le coffre de voirie - ainsi que des impétrants. C'est donc le cas de l'ensemble des chantiers de pose de voies en Région bruxelloise.

Pour ce genre de chantiers, les états des lieux avant travaux, réalisés par un géomètre expert, se limitent aux façades à rue des immeubles jouxtant le chantier. Les chantiers plus conséquents, comme pour la réalisation de tunnels ou de stations de métro, entraînent plus de risques au niveau des immeubles voisins et sont toujours précédés d'un état des lieux desdits immeubles réalisé par un géomètre expert, contrairement avec leur propriétaire.

Concernant la procédure des travaux et des mesures conservatoires préalables au chantier, il est faux d'affirmer que l'entrepreneur a dès la première phase des travaux utilisé des brise-roche hydrauliques sans avoir disqué le béton. L'entreprise désignée par la STIB a dès la première phase des travaux réalisé le disquage des voiries sur la totalité de la profondeur du coffre et sur tout le périmètre de la zone à démolir.

Il n'existe pas actuellement de normes définissant des méthodes d'exécution de démolition lors de chantiers de pose de voies. Le type de coffre posé sous les voies dépend, par contre, entre autres de la proximité des habitations des riverains. C'est pour cela que la STIB pose régulièrement, comme elle l'a fait à l'avenue de l'Hippodrome, le complexe de voies sur un tapis antivibratoire, afin de limiter, lors de l'exploitation, les vibrations dues au passage des trams.

<sup>195</sup> Concernant les normes, conventions et vibrations, la norme DIN 4150-3 n'a pas été dépassée lors de la deuxième phase des travaux. Deux types d'alerte étaient envoyés à la STIB en temps réel pendant la phase de démolition : lorsque le seuil de 80 % des valeurs admissibles par la norme était atteint, et lorsque le seuil était franchi. Si la STIB a pu constater quelques alarmes du premier type, aucune alerte du second genre n'a été transmise lors des trois phases du chantier. Cela ne veut pas dire qu'il n'y avait pas d'impact sérieux pour les riverains.

Le contrat de service public de la STIB gère plus particulièrement les obligations de celle-ci par rapport à l'exploitation du réseau. Les prescriptions en matière de gestion des chantiers relèvent des lois en vigueur, que la STIB doit respecter au même titre que n'importe quelle entreprise publique ou privée.

La norme DIN 4150-3 établit les processus de mesures de l'intégrité structurelle d'un bâtiment. Celles-ci sont généralement réalisées uniquement sur les fondations, partant du principe qu'un bâtiment se comporte comme un seul volume et

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Onder 'normale' werkzaamheden verstaat de MIVB werken waarbij alleen de oppervlaktelaag van de weg en de leidingen en dergelijke van de nutsbedrijven geraakt worden. Dat is het geval voor de plaatsing van tramsporen.*

*Voor dergelijke werken beperkt de voorafgaande plaatsbeschrijving zich tot de gevels van de omstaande huizen aan de straatkant. Bij grotere werven, bijvoorbeeld de aanleg van een tunnel of een metrostation, omvat de plaatsbeschrijving de volledige gebouwen.*

*Het klopt niet dat de aannemer eerst enkel hydraulische hamers heeft gebruikt zonder het beton te slijpen.*

*Er worden momenteel geen normen gehanteerd voor sloopwerken bij de plaatsing van tramsporen. Veel hangt af van de situatie ter plaatse. Vaak plaatst de MIVB de sporen op een trillingwerende laag om de trillingen door passerende trams te beperken. Dat is ook in de Renbaanlaan gebeurd.*

*De DIN4150-3-norm werd niet overschreden tijdens de tweede fase van de werken. Dat betekent overigens niet dat er geen grote impact was voor de omwonenden.*

*Het beheerscontract van de MIVB regelt vooral de verplichtingen van de MIVB inzake de exploitatie van het netwerk. Het beheer van de werven valt onder de geldende wetgeving, die de MIVB net zoals alle andere nutsbedrijven moet naleven.*

*De DIN4150-3-norm bepaalt de metingen van de structurele integriteit van een gebouw. Die metingen beperken zich doorgaans tot de funderingen, vanuit de idee dat gebouwen zich als een enkel volume gedragen en dus geen verticale resonantie hebben. Men gaat er met andere woorden van uit dat de trillingen op elk punt even sterk zijn.*

n'a donc pas de résonance verticale. Cela implique que le niveau vibratoire y sera identique en tout point.

Dans les bâtiments à plusieurs étages, il peut par contre exister un phénomène supplémentaire de résonance horizontale due aux planchers intermédiaires. Ces résonances peuvent, dans certains cas, amplifier les vibrations.

<sup>197</sup> Ce phénomène est malheureusement très difficile à paramétrer et, de ce fait, à normaliser, car il dépend fortement du type de plancher, de la hauteur du bâtiment, de la surface de celui-ci, du fait qu'il soit mitoyen ou non, etc. Cela rend difficile la définition normative de limites pour de telles mesures.

Selon l'expérience des bureaux spécialisés en la matière, les mesures prises aux étages supérieurs ne donnent pas de résultats plus défavorables pour des bâtiments mitoyens à deux façades de hauteur basse ou moyenne, tels que ceux situés avenue de l'Hippodrome.

Il n'existe actuellement aucune norme définissant dans quel type de rue une tramification est autorisée. Lorsque la STIB élabore un nouveau projet, elle étudie différentes possibilités sur la base de plusieurs éléments, entre autres techniques, comme la largeur de la voirie, le dénivelé de celle-ci ou encore les possibilités de giration des trams.

Les projets développés par la STIB font par ailleurs généralement partie de projets régionaux ou communaux de réaménagement de façade à façade. La place du tram sur la voirie est établie en concertation très rapprochée avec les autorités et les administrations en charge de la gestion des voiries concernées. Hormis pour les remplacements à l'identique, ces projets sont soumis à la procédure urbanistique en vigueur pour le réaménagement des lieux publics. Ils sont donc étudiés au préalable et ne peuvent être exécutés qu'après la délivrance des permis nécessaires.

Concernant la réalisation du chantier, le complexe de tapis antivibratoire a été posé horizontalement sous toute la surface de roulement des trams et verticalement le long des bordures délimitant le site des voies (bordures de trottoir, filets d'eau, avaloirs, chambres de visite, etc.).

<sup>199</sup> Celui-ci remonte jusqu'à la couche d'asphalte et un joint souple assurant tant l'étanchéité que l'isolation vibratoire est posé à fleur de voirie au sommet de ces remontées. Ces joints sont visibles sur site.

En ce qui concerne la communication et le dialogue, bien avant le démarrage du chantier proprement dit, la STIB a communiqué de manière transparente sur le déroulement de celui-ci et son calendrier de réalisation. À chaque changement de phase, des toutes-boîtes ont été transmis aux riverains pour les informer de l'évolution des travaux. Une personne de contact, nommée sur tous les documents transmis aux riverains, est chargée des rapports de proximité entre le chantier et les habitants.

*In gebouwen met meerdere verdiepingen kan er wel sprake zijn van horizontale resonantie, waarbij de tussenvloeren de trillingen kunnen versterken.*

*Dat fenomeen is helaas erg ongrijpbaar omdat er erg veel parameters meespelen. Het is dus moeilijk om er geschikte normen voor op te stellen. Volgens experts geven metingen op hogere verdiepingen geen slechtere waarden in gebouwen zoals die aan de Renbaanlaan.*

*Er bestaan evenmin normen om te bepalen in wat voor straten tramsporen al dan niet toegelaten zijn. Bij een nieuw project bestudeert de MIVB steevast verschillende opties op basis van een reeks elementen, waaronder de breedte van de weg en de ruimte die trams nodig hebben om te draaien.*

*Meestal passen de projecten van de MIVB in gewestelijke of gemeentelijke projecten waarbij de hele weg van gevel tot gevel wordt aangepakt. Er wordt dus in elk geval grondig overlegd over de plaats van de tram. Doorgaans is voor dergelijke projecten ook een stedenbouwkundige vergunning nodig.*

*De trillingwerende laag ligt horizontaal onder het volledige traject van de tramsporen en verticaal langs de rand van de trambedding tot aan de asfaltlaag erboven.*

*Ruim voor de start van de werken heeft de MIVB duidelijk gecommuniceerd over de inhoud en het tijdschema. Bij elke nieuwe fase kregen de omwonenden bovendien een folder in de bus over de voortgang van de werken. Op alle documenten stond de naam vermeld van een contactpersoon. De werfleiders hebben tijdens de werkzaamheden ook steeds geantwoord op alle vragen van de omwonenden.*

*Op 9 juli 2020 meldde de juridische verzekeraar DAS echter aan de MIVB dat hij voor het wijkcomité Hippodrome Action een*



De plus, les responsables du chantier n'ont eu de cesse, pendant le déroulement de celui-ci, de répondre aux questions posées à brûle-pourpoint par le voisinage, et ce en toute transparence.

Par contre, lorsque l'assureur juridique DAS a notifié à la STIB, le 9 juillet 2020, qu'une procédure était engagée pour la défense de son client Hippodrome Action à l'encontre de la STIB à cause des nuisances du chantier, l'équipe de chantier a effectivement reçu pour consigne de ne plus communiquer directement avec les riverains, de manière à ne pas perturber la procédure juridique en cours. Il s'agit d'une procédure normale dans ce genre de cas, qui ne peut en aucun cas être considérée comme une volonté de la STIB de rompre le dialogue avec les riverains, mais bien comme une nécessité de se défendre d'une attaque faite à son encontre.

201 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Quelques divergences sont à noter entre les réponses que vous me fournissez et les informations que j'ai pu obtenir par ailleurs. Je présume que tout ce que vous dites est exact.

De nombreuses questions, dont certaines très techniques, ont été posées à propos d'un chantier spécifique, dont il importe de tirer les leçons, quelles que soient l'issue et les réponses apportées.

Depuis le dépôt de ma question en août, un nouvel élément m'est parvenu. La presse du 14 septembre nous apprend en effet que la société d'acoustique Modyva a réalisé une série de mesures depuis le 15 juillet, selon lesquelles les vibrations occasionnées par les trams quittant le dépôt à une certaine vitesse sont très fortes et atteignent quasiment la valeur mesurée en février 2014.

Les riverains s'inquiètent par ailleurs de ce qu'il en sera lorsque les trams TNG circuleront sur le réseau et s'interrogent sur les raisons pour lesquelles les balises installées en vue de ralentir la vitesse des trams lorsqu'ils dépassent les 18 km/h à proximité du dépôt ne sont pas activées. Quelles réponses pouvez-vous m'apporter ? Quels étaient les objectifs de ces travaux, si les vibrations ne sont pas réduites ? Pourquoi la STIB n'active-t-elle pas les balises installées afin de limiter la vitesse des trams à proximité du dépôt ?

Il me revient également que, pour la quatrième fois depuis le remplacement des rails, la nouvelle chape de béton a été rouverte pour réparer les malfaçons. Pourriez-vous nous en dire plus sur ces interventions ? Quelles sont ces malfaçons ? Quel est leur impact sur les dispositifs antivibratoires ?

203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous invite à me poser ultérieurement vos demandes plus techniques car je ne dispose pas des réponses. Je discuterai avec la STIB de l'idée de limiter les vitesses.

Il est souvent nécessaire de renouveler les rails et il est important d'installer des systèmes antivibratoires à ce moment afin de limiter l'impact des trams qui circulent dans les rues.

*rechtszaak had aangespannen tegen de MIVB omwille van de overlast door de werf. Daarop hebben de mensen ter plaatse de opdracht gekregen om niet meer met de omwonenden te spreken om de juridische procedure niet te verstoren. Dat is de normale gang van zaken in dergelijke gevallen en mag niet gezien worden als een gebrek aan bereidheid tot dialoog bij de MIVB.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Wat u zegt, is niet wat ik elders gehoord heb, maar ik ga ervan uit dat uw informatie correct is. In elk geval heeft de discussie rond deze werf heel wat problemen aan het licht gebracht en in de toekomst moet daarmee rekening worden gehouden.*

*Sinds ik mijn vraag indiende in augustus, heb ik in de pers vernomen dat de onderneming Modyva een reeks metingen heeft uitgevoerd waaruit blijkt dat de trams bij het verlaten van de remise heel veel trillingen veroorzaken. De omwonenden vrezen dat dat nog erger wordt zodra de nieuwe generatie tramstellen uitrijdt.*

*Er staan bakens in de buurt van de remise om aan te geven wanneer een tram sneller rijdt dan 18 km/u, maar die zijn niet geactiveerd. Waarom niet? Wat was het doel van de werkzaamheden, als de trillingen er niet door verminderen?*

*Sinds de vervanging van de sporen is de nieuwe betonlaag al vier keer opengelegd voor herstellingen. Waarvoor waren die nodig? Wat is de impact van die herstellingswerken op de trillingwerende laag?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op de meer technische vragen heb ik momenteel geen antwoord, die kunt u mij beter later nog eens stellen. De idee om de snelheid te beperken, zal ik bespreken met de MIVB.*

*Tramsporen moeten regelmatig vervangen moeten worden. Het is belangrijk om bij die gelegenheid een systeem te installeren dat de trillingen vermindert.*

203 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Il existe un dispositif technique au niveau des rails qui, s'il est activé, limite la vitesse à 18 km/h, mais il semblerait que ce système n'est pas activé par la STIB.

Je poserai ma question par écrit si vous le voulez, mais je ne parlais pas de ralentir. Il est évidemment envisageable que les trams ralentissent lorsqu'ils arrivent à proximité du dépôt, mais je parlais ici d'un dispositif technique installé dans l'infrastructure qui rend ce ralentissement automatique dès qu'il est activé. Les riverains se demandent pourquoi ce dispositif n'est pas activé.

203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je vais poser la question à la STIB.

- *L'incident est clos.*

221 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

221 **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,**

221 **concernant "l'initiative du bouquet mobilité pour laisser sa voiture à la maison telle que lancée à Berlin et son applicabilité à Bruxelles".**

221 **M. David Weytsman (MR)**.- Les villes allemandes, néerlandaises et danoises ont sur nous une avance considérable en matière de structuration de l'espace de vie dans les villes mais aussi, bien souvent, en matière de mobilité. Si Copenhague a déjà pris de nombreuses mesures dont nous pouvons nous inspirer, Berlin a également mis en œuvre, lors des étés 2019 et 2020, une initiative intéressante. Elle proposait en effet aux riverains de laisser leur voiture à la maison pendant un mois en échange d'un pass mobilité comprenant l'ensemble des différentes offres : vélos partagés, trottinettes électriques en libre-service intégral, voitures partagées, transports publics, etc. Loin d'être isolée, cette initiative a aussi été tentée avec un certain succès à Nantes et à Grenoble, avec des modalités différentes.

Toutes les études montrent que ce type d'encouragement est beaucoup plus efficace qu'une politique punitive.

225 À Bruxelles, votre déclaration de politique générale précise que "La Région sollicitera autant les acteurs publics que privés pour améliorer de manière conjointe les pratiques de mobilité et réduire l'utilisation intensive de la voiture individuelle". En outre, le plan régional de mobilité Good Move stipule également vouloir "encourager l'usager à choisir le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements, en s'affranchissant au maximum de l'utilisation de la voiture individuelle, en milieu urbain", mais aussi à "réduire les dépenses pour les Bruxellois par des mesures d'accompagnement appropriées afin de contrebalancer les impacts socio-économiques non désirés".

L'ambition que vous exprimez dans les sections Good Choice et Good Knowledge de ce plan est de "susciter une prise

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *Er is al een systeem geplaatst dat de snelheid tot 18 km/u beperkt. Het voordeel daarvan is dat de vertraging automatisch gebeurt. Waarom activeert de MIVB dat systeem niet?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ik zal de vraag stellen aan de MIVB.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG 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 "het initiatief van het mobiliteitsboeket om de auto thuis te laten zoals ingevoerd in Berlijn en de toepasbaarheid ervan in Brussel".**

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Verscheidene Europese steden lopen sterk voor op Brussel wat mobiliteit betreft. Zo boden sommige hun inwoners de mogelijkheid om via een mobiliteitspas verscheidene alternatieven voor de auto te gebruiken als ze die laatste een maand lang lieten staan.*

*Uit studies blijkt dat dergelijke stimulansen beter werken dan een bestraffend beleid.*

*In de algemene beleidsverklaring is opgenomen dat het gewest zowel de openbare als de private spelers wil inschakelen om de mobiliteit in Brussel te verbeteren en het gebruik van de individuele wagen terug te dringen. Daarnaast wilt u via Good Move de Brusselaars aanmoedigen om hun vervoermiddel aan te passen aan hun verplaatsing. U wilt bovendien begeleidingsmaatregelen invoeren om ongewenste sociaal-economische gevolgen te vermijden.*

*U wilt de gebruikers vooral bewustmaken van hun verplaatsingsgewoonten en hen stimuleren om het efficiëntste of best aangepaste voertuig te kiezen.*

de conscience de chaque usager quant à ses habitudes de déplacement, pour le pousser à rationaliser et à maîtriser ses choix de mobilité et encourager l'usage de modes de déplacement plus efficaces ou plus adéquats en fonction du moment ou de l'endroit".

Il me semble que cette initiative est intéressante, non seulement parce qu'elle a démontré son succès à l'étranger, mais aussi parce qu'elle s'inscrit parfaitement dans le cadre de la politique que vous entendez mener. Si tel est le cas et si vous décidez de mener une telle expérience à Bruxelles, sachez que le MR bruxellois vous soutiendra. Sans vous demander vos intentions en la matière, je souhaiterais savoir si vous souhaitez prendre ou avez déjà pris des mesures compatibles avec l'objectif décrit dans ma question.

227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'initiative de la ville de Berlin permettant à tout citoyen de faire usage du transport public et des services de mobilité partagée pendant un mois en échange des clés de son véhicule privé est en effet très séduisante. Mon administration en a pris connaissance et prend contact avec l'administration berlinoise pour connaître les détails de son fonctionnement.

C'est précisément ce type de partenariats public/privé innovants en matière de mobilité que nous voulons favoriser dans notre projet sur le cadre réglementaire de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), et ce conformément au plan régional de mobilité Good Move.

Bruxelles Mobilité travaille depuis juillet sur un cadre réglementaire favorisant le développement de l'innovation, en partenariat avec les équipes de l'International Transport Forum dans le cadre du programme d'appui aux réformes structurelles de la direction générale du soutien aux réformes structurelles (DG Reform) de la Commission européenne. Nous bénéficions, grâce à cela, des plus grands experts en MaaS et en innovation pour nous guider dans la préparation de ce cadre réglementaire.

Dans ce contexte, nous poursuivrons et amplifierons la dynamique d'échange avec le secteur privé. Cette dynamique est indispensable pour expérimenter ce genre d'initiative car il faut que les opérateurs développent des formules tarifaires basées sur le principe d'abonnement ou de tarification forfaitaire. À l'heure actuelle, et vu que l'annonce de Berlin s'est faite très récemment, aucun budget n'a été prévu en ce sens. Un tel partenariat avec les acteurs du secteur de la mobilité partagée est cependant tout à fait envisageable.

229 Il n'y a pas de limite au nombre de services proposés. Au contraire, plus il y en a, plus l'action sera crédible.

Le projet pilote de mobilité à la demande de la STIB prévu pendant la Semaine de la mobilité, qui a été postposé en raison de la crise sanitaire, est pour nous une belle opportunité de mieux comprendre les besoins des utilisateurs et utilisatrices, ainsi que les conditions d'une offre riche en matière de mobilité partagée.

*Van de aanpak in het buitenland is bewezen dat hij werkt en hij past bovendien perfect in het beleid dat u wilt voeren. Als u beslist om een dergelijke aanpak ook in Brussel uit te proberen, kunt u op de steun van de MR rekenen. Nam u reeds maatregelen in die zin of bent u dat van plan?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In Berlijn kon elke inwoner in ruil voor zijn autosleutels een maand lang het openbaar vervoer en deelvoertuigen gebruiken. Dat is een interessant project. Ik zal bij het Berlijnse stadsbestuur meer informatie opvragen.*

*Het is immers dat type innoverende publiek-private samenwerking (PPS) inzake mobiliteit dat ik in het kader van Good Move via mobility as a service (MaaS) wil stimuleren.*

*Brussel Mobiliteit werkt sinds juli aan een reglementair kader, in samenwerking met deskundigen van het International Transport Forum in het kader van het steunprogramma voor structurele hervormingen van het directoraat-generaal voor structurele hervormingen (DG Reform) van de Europese Commissie.*

*In die context zet ik het overleg met de privésector voort. Op basis van dergelijke initiatieven kunnen de operatoren tariefformules voor abonnementen of forfaits uitwerken. Momenteel is er nog geen budget voor een project zoals dat in Berlijn, maar een samenwerking met de spelers uit de sector van de deelmobiliteit behoort tot de mogelijkheden.*

*Er staat geen beperking op het aantal aangeboden diensten. Hoe meer het er zijn, hoe geloofwaardiger de actie.*

*Het proefproject tijdens de Week van de Mobiliteit, dat door de gezondheids crisis is uitgesteld, kan inzicht bieden in de behoeften van de gebruikers en in de voorwaarden voor een ruim aanbod aan deelmobiliteit. Op basis daarvan kunnen nieuwe initiatieven worden genomen.*

Les enseignements de ce projet seront extrêmement utiles pour les futures initiatives en la matière.

La réforme en cours de la prime Bruxell'Air va aussi dans ce sens. L'offre de mobilité contiendra en effet le transport public, le vélo et plusieurs services de mobilité partagée. J'espère que des mesures du même genre seront prises au niveau fédéral dans le cadre de la réforme de la fiscalité.

<sup>231</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Cette action était assez séduisante. Je vous remercie pour votre écoute et votre accueil plutôt favorable sur le plan du principe. Vos contacts avec la ville de Berlin permettront certainement de renforcer l'offre et d'adopter un mécanisme d'accompagnement qui rentre totalement dans vos politiques et les nôtres. Ils favoriseront également une intégration renforcée entre les services de mobilité publics et privés, ce qu'il faut parfois quelque peu forcer, alors que ces services sont complémentaires.

Le gouvernement fédéral précédent a déjà pris une initiative similaire avec le budget de la mobilité, mais je suis certain qu'ensemble, nous irons beaucoup plus loin.

Je me réjouis de la souplesse du Bureau dans l'acceptation de cette question, puisque cela a permis d'avoir un échange constructif.

- *L'incident est clos.*

<sup>235</sup> **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

<sup>235</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>235</sup> concernant "les mesures prises pour améliorer la sécurité des cyclistes et l'obligation du port du casque pour les plus jeunes".

<sup>237</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Les chiffres de Bruxelles Mobilité indiquent une hausse de 44 % du nombre de cyclistes ce 1er septembre 2020 par rapport à l'an dernier. La rentrée scolaire, qui s'est déroulée sous une température clémente et dans de bonnes conditions météorologiques, a donc été un succès pour le vélo. Après avoir déposé leurs enfants à l'école, de nombreux parents ont fait le choix, à défaut de télétravailler, de se rendre ensuite au travail à vélo.

Ce même jour de rentrée, une étude d'AXA nous apprenait que le nombre d'accidents de travail chez les cyclistes était en hausse : ces quatre dernières années, ils ont augmenté de 35 %. Selon cette même étude, 43,6 % des accidents sur le chemin du travail ont lieu le matin entre 6h et 10h, principalement pendant les mois les plus sombres, soit de novembre à janvier. On déplore une forte augmentation des accidents impliquant des trottinettes, électriques ou non, des vélos électriques ou encore des vélos électriques rapides (speed pedelec). Des blessures

*Na de hervorming zal de Brussel'Air-premie ook van toepassing zijn voor het gebruik van de fiets en meerdere diensten voor deelmobiliteit. Ik hoop dat de federale regering in het kader van de belastinghervorming vergelijkbare maatregelen neemt.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Dankzij het overleg met de stad Berlijn zult u zeker het aanbod kunnen uitbreiden en een begeleidingsmechanisme uitwerken dat bij uw beleid past. Dat zal helpen om de samenwerking tussen de openbare en de private diensten, die elkaar aanvullen, te verbeteren.*

*De vorige federale regering nam al een vergelijkbaar initiatief met het mobiliteitsbudget. Samen kunnen we echter meer bereiken.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

betreffende "de maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de fietsers en de verplichting van het dragen van een fietshelm voor de jongsten".

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Uit cijfers van Brussel Mobiliteit blijkt dat het aantal fietsers op 1 september 2020 met 44% was gestegen tegenover een jaar eerder. De schoolstart was dus een groot succes voor de fiets.*

*Op de eerste dag van het nieuwe schooljaar bleek uit een AXA-onderzoek dat het aantal werkongevallen bij fietsers de voorbije vier jaar met 35% is toegenomen. 43,6% van de ongevallen op weg naar het werk gebeurt 's ochtends tussen 6 en 10 uur, vooral tijdens de duistere maanden van november tot januari. In 10% van de ongevallen is er hoofdletsel en een helm kan het verschil maken tussen een wonde die kan genezen en een blijvende handicap. Volgens internationaal onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) had een helm 37% van de fietsdoden kunnen voorkomen.*

à la tête sont constatées dans 10 % des cas, et nous savons que le casque peut parfois faire toute la différence entre une blessure guérissable et un handicap irréversible. Selon une étude internationale de l'institut néerlandais de recherche sur la sécurité routière (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV), 37 % des cyclistes décédés des suites d'un accident de vélo auraient pu survivre s'ils avaient porté un casque.

Ces chiffres doivent nous rappeler la nécessité de prendre des mesures pour améliorer la sécurité de chaque cycliste à tout âge. Ces mesures passent sans aucun doute par plus de prévention, de civisme, voire de sanctions. Elles passent aussi par la promotion de l'adoption, par les cyclistes, de moyens de protection tels que le casque, le gilet de sécurité, les lumières avant et arrière. Elles impliquent l'aménagement d'infrastructures de qualité pour les protéger, créer un sentiment de sécurité accrue pendant la conduite - pistes cyclables larges et visibles, revêtement de qualité, entretien régulier, etc. - et mettre ainsi en place des conditions favorables encourageant davantage de personnes à enfourcher un vélo pour se déplacer à Bruxelles.

<sup>239</sup> Pour ce qui concerne plus particulièrement le port du casque, selon l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, 55,45 % des cyclistes portaient un casque en 2018. Et selon Statbel, le nombre d'accidents et de victimes restait élevé dans notre Région en 2019.

Enfin, chaque année, selon les chiffres de l'Institut Vias, au moins 700 enfants de moins de 14 ans sont impliqués dans un accident de la circulation en tant que cyclistes, dont une cinquantaine sont tués ou gravement blessés. Parmi les accidents cyclistes entraînant une admission hospitalière classique, c'est la tranche des 10-19 ans qui est la plus représentée. Une étude en ce sens a d'ailleurs été réalisée dans les hôpitaux. Elle montre que pour un tiers des cyclistes hospitalisés (32 %), le diagnostic principal concerne une lésion à la tête ou au cerveau. Pour ce qui est des enfants de moins de 14 ans, il s'agit de plus d'un cas sur deux (53 %), raison pour laquelle il est important de prendre des mesures pour veiller à leur intégrité physique.

L'étude d'AXA citée dans ma question est-elle connue de votre cabinet ? Dans l'affirmative, comment a-t-elle été reçue ? Des suites y ont-elles été réservées ?

Les chiffres des accidents à vélo sur le chemin du travail en Région bruxelloise sont-ils disponibles ? Dans l'affirmative, où peut-on les trouver ? Sauf erreur de ma part, la dernière analyse détaillée des accidents corporels réalisée par Bruxelles Mobilité portait sur les années 2010 à 2013. Une nouvelle étude sur le sujet est-elle prévue prochainement ?

Plus particulièrement, pourriez-vous m'informer du nombre d'accidents constatés ou à déplorer sur les 40 km de pistes cyclables temporaires installées ces derniers mois ? Avez-vous des précisions sur les types, les causes et la gravité des accidents sur ces nouveaux itinéraires ? Dans la négative, le sujet

*Die cijfers drukken ons met de neus op de noodzaak om door meer preventie, burgerzin en zelfs boetes de veiligheid van fietsers van alle leeftijden te verbeteren. We moeten fietsers aansporen om een helm en een hesje te dragen en hun voor- en achterlicht te gebruiken. We moeten zorgen voor hoogstaande fietsinfrastructuur die bescherming biedt, het verkeersveiligheidsgevoel bij fietsers verhogen en zo de omstandigheden scheppen waardoor nog meer mensen voor de fiets kiezen.*

*Volgens het Brussels Fietsobservatorium droeg in 2018 55,45% van de fietsers een helm. Volgens Statbel vielen er ook in 2019 veel slachtoffers in het Brussels Gewest.*

*Volgens Vias Institute raken jaarlijks meer dan 700 fietsende kinderen onder de 14 betrokken bij een verkeersongeval. Een vijftigtal overleeft het niet of raakt zwaargewond. Onder fietsers die in het ziekenhuis belanden, is de leeftijdscategorie 10-19 jaar het sterkst vertegenwoordigd. Uit een studie blijkt dat 32% van de opgenomen fietsers een hoofd- of hersenletsel heeft opgelopen. Bij kinderen onder de 14 stijgt dat percentage tot 53%.*

*Is uw kabinet aan de slag gegaan met de bevindingen uit het AXA-onderzoek?*

*Hebt u cijfers over het aantal fietsongevallen op de weg naar en van het werk? Als ik me niet vergis, is de periode 2010-2013 de recentste waarvoor Brussel Mobiliteit de ongevallen met lichamelijke letsel analyseerde. Komt er binnenkort een nieuwe analyse?*

*Hoeveel ongevallen vielen er te betreuren op de 40 km tijdelijke fietspaden die u de voorbije maanden liet aanleggen? Hebt u meer details over de aard, de oorzaken en de ernst van die ongevallen? Zou Brussel Mobiliteit daar anders werk van kunnen maken?*

*Hoe vaak controleert het personeel van Brussel Mobiliteit de staat van de fietspaden langs gewestwegen? Gebeuren reparaties veelal na zulke controles of na meldingen via Fix My Street? Hoeveel meldingen van beschadigde fietspaden werden er in 2019 en 2020 via Fix My Street gedaan? Hoeveel daarvan zijn opgelost en hoeveel wachten er nog op verwerking?*

pourrait-il être approfondi par Bruxelles Mobilité ? Cela pourrait notamment contribuer à l'évaluation de ces dispositifs.

Pour ce qui concerne les pistes cyclables aménagées sur les voiries régionales, pourriez-vous m'informer de la manière dont elles sont entretenues par Bruxelles Mobilité ? Un contrôle de leur état est-il réalisé par le personnel de Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, à quelle fréquence ? Les interventions résultent-elles de ces éventuels contrôles ou essentiellement des plaintes communiquées notamment à travers Fix My Street ? Combien de signalements par Fix My Street concernaient des pistes cyclables détériorées ou obstruées en 2019 et 2020 ? Combien ont été résolus et combien sont encore à traiter ?

J'ai déjà soumis la proposition suivante, tant elle me paraît relever du bon sens compte tenu de la vulnérabilité des cyclistes les plus jeunes et, plus particulièrement, du taux de lésions à la tête parmi les jeunes de moins de 14 ans : n'est-il pas enfin temps de rendre le port du casque obligatoire à Bruxelles au moins pour les jeunes cyclistes jusqu'à 14 ans ?

241 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - S'agissant de la hausse du nombre de cyclistes, il serait prématuré de donner des chiffres complets et fiables pour 2020, dès lors que pendant un certain temps, il y a eu une réduction globale des déplacements. Il est vrai que pour les deux premières semaines du mois de septembre, il semble y avoir une augmentation de 75 % du nombre de cyclistes, sur la base des chiffres des compteurs automatiques, par rapport à la même période en 2019. Il nous faut cependant davantage de temps et un recensement plus détaillé, éléments sur lesquels nous travaillons.

L'étude d'AXA concerne toute la Belgique et il est difficile de vérifier si les chiffres sont comparables à Bruxelles, notamment pour l'augmentation de la pratique du vélo. Selon les données dont nous disposons pour l'instant, elle y est plus forte que dans le reste du pays.

La dernière étude sur l'accidentologie des cyclistes réalisée par l'Institut Vias pour le compte de Bruxelles Mobilité date de 2017 et portait sur la typologie des accidents. Rien n'indique que celle-ci ait changé entre-temps ou qu'une nouvelle étude soit nécessaire. Il est très difficile de distinguer dans l'accidentologie les trajets entre le domicile et le lieu du travail, d'une part, et les autres déplacements, d'autre part, dès lors que de nombreuses personnes effectuent des trajets qui comportent plusieurs arrêts.

Nous ne disposons pas de chiffres suffisamment détaillés et récents pour pouvoir analyser l'impact des 40 km de coronapistes ni les potentiels accidents sur celles-ci. Il est impossible d'obtenir de telles données en si peu de temps.

Un contrôle permanent des infrastructures est bien sûr réalisé par les agents de Bruxelles Mobilité. Un nouvel audit, à l'aide d'un vélo-mesureur, du réseau cyclable régional est prévu en 2021 après un premier rapport en 2013.

*Moeten we de fietshelm niet verplicht maken voor kinderen onder de 14 jaar?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het is nog te vroeg voor de definitieve cijfers voor 2020 in verband met het toenemende aantal fietsers, zeker omdat het aantal verplaatsingen tijdens de lockdown erg laag lag. Tijdens de eerste twee weken van september lijkt het er volgens de automatische telpalen op dat het aantal fietsers inderdaad met 75% is gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 2019.*

*Het AXA-onderzoek gaat over heel België en het valt moeilijk na te gaan of de cijfers in Brussel vergelijkbaar zijn. Volgens de gegevens waarover we nu beschikken, is het fietsgebruik hier sterker gestegen dan in de rest van het land.*

*Het recentste onderzoek naar fietsongevallen dat Vias Institute voor rekening van Brussel Mobiliteit deed, dateert van 2017 en ging over de aard van de ongevallen. Het is erg moeilijk om het onderscheid te maken tussen ongevallen op het woon-werktraject en tijdens andere verplaatsingen, onder meer omdat mensen vaak tussenstops maken.*

*We hebben geen gedetailleerde gegevens over de impact van de coronafietspaden en de ongevallen die er gebeuren. Het is onmogelijk om op zo'n korte tijd gegevens te verzamelen.*

*Brussel Mobiliteit voert voortdurend controles van de infrastructuur uit. Een nieuwe audit van het fietsnet komt er in 2021.*

*In 2019 en 2020 hebben we via Fix My Street een zeventigtal klachten over fietspaden ontvangen en de meeste daarvan zijn ondertussen afgehandeld.*

En 2019 et 2020, nous avons reçu une septantaine de plaintes par le biais de Fix My Street visant spécifiquement les pistes cyclables : dans l'ensemble, elles sont clôturées.

243

Nous estimons que si le port du casque peut effectivement améliorer la sécurité des cyclistes, ce n'est pas non plus la mesure la plus importante à prendre. Par ailleurs, cette mesure est déjà effective sur le terrain. Nous mettons l'accent sur les aménagements (notamment aux abords des écoles), les comportements, les excès de vitesse, le respect mutuel, le respect des aménagements ainsi que le contrôle et les sanctions.

Par ailleurs, nous partageons le point de vue du centre de connaissances Fietsberaad et de l'asbl Pro Velo, qui se basent sur leur longue expérience et leur expertise. Selon eux, il est impératif d'inciter les usagers au port du casque, en particulier les enfants et les personnes âgées, mais incitation ne doit pas rimer avec obligation.

Fietsberaad et Pro Velo avancent un argument particulièrement convaincant dans notre milieu urbain, à savoir que le port obligatoire du casque risque de mettre sous pression les usagers qui effectuent des trajets à vélo courts et consécutifs, par exemple dans le centre des villes et des agglomérations. Dans de telles circonstances, il n'est pas facile d'imposer le port du casque. Or c'est précisément pour ces déplacements-là que les autorités régionales et locales souhaitent accroître l'utilisation du vélo. Pour plus de détails à cet égard, je vous renvoie au site internet de Pro Velo.

Le transfert modal visé par le plan Good Move vise essentiellement les déplacements utilitaires de courte distance, et non les activités sportives. Une obligation du port du casque, même imposée uniquement aux jeunes, risque de dissuader les usagers d'effectuer ces déplacements courts (oubli du casque, encombrement, perte de temps, risque de vol...).

Comme il est par ailleurs prouvé que les conditions de sécurité pour les cyclistes s'améliorent avec l'augmentation du nombre de cyclistes, le principe de la masse critique s'applique ici. Autrement dit, augmenter le nombre de cyclistes revient également à améliorer leur sécurité.

Pro Velo souligne que la probabilité de subir un choc crânien lors d'un accident ne représente que 17 % chez les cyclistes, contre 26 % chez les piétons. Selon cette logique, faut-il dès lors également imposer le port du casque aux piétons ? Selon moi, il ne s'agit pas d'une bonne idée.

Enfin, nous constatons également que les campagnes de sensibilisation au port du casque menées par Bruxelles Mobilité depuis des années font leur effet. Malgré l'augmentation de 8,9 % du nombre de cyclistes à Bruxelles entre 2018 et 2019, le nombre de cyclistes casqués a augmenté de 4 % et atteint aujourd'hui 59 % des cyclistes, et même 75 % des utilisateurs de vélos électriques. Nous poursuivons nos efforts en ce sens en sensibilisant plutôt qu'en imposant.

*Het dragen van een helm draagt zeker bij tot de veiligheid van fietsers, maar wij leggen de klemtoon op de aanleg van fietsinfrastructuur, gedrag, overdreven snelheid, wederzijds respect, respect voor de infrastructuur, controle en sancties.*

*We delen het standpunt van kenniscentrum Fietsberaad en vzw Pro Velo, die menen dat we fietsers moeten aanzetten tot het dragen van een fietshelm, zonder die ook te verplichten, vooral omdat mensen in de stad vaak korte, opeenvolgende trajecten afleggen. Meer informatie vindt u op de website van Pro Velo.*

*Good Move beoogt in de eerste plaats een modal shift in utilitaire, korte verplaatsingen. Met de verplichting om een helm te dragen, zelfs al geldt die alleen voor kinderen, lopen we het risico dat mensen gaan afzien van korte verplaatsingen met de fiets.*

*Het is trouwens gebleken dat de fietsveiligheid toeneemt naarmate meer mensen fietsen.*

*Pro Velo zegt dat de kans dat een fietser bij een ongeval een zware klap op het hoofd krijgt 17% bedraagt, terwijl dat bij voetgangers 26% is. Moeten we dan voetgangers ook verplichten om een helm te dragen?*

*Tot slot blijken de bewustmakingscampagnes van Brussel Mobiliteit ook vruchten af te werpen. Het aantal fietsers in Brussel steeg in 2019 met 8,9% ten opzichte van 2018, terwijl het aantal fietsers met helm met 4% steeg tot 59% van het totaal. Bij fietsers die elektrisch rijden, draagt zelfs 75% een helm. We blijven campagne voeren voor het dragen van de fietshelm, zonder hem te verplichten.*

245 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La sécurité des cyclistes passe par la prise de mesures qui ne sont pas exclusives les unes des autres. Il faut certes une infrastructure de qualité, des entretiens réguliers, une sensibilisation à la bonne conduite, mais il faut aussi utiliser des équipements de protection. Malgré les réponses obtenues, je reste en désaccord avec la position défendue aujourd'hui.

Il est important de préserver l'intégrité physique des plus jeunes et ce sujet mériterait d'être débattu plus longuement que dans le contexte d'une question orale. Ce qui me gêne dans votre argumentaire, c'est que vous dites que l'obligation du port du casque pour les moins de 14 ans - la catégorie d'âge la plus vulnérable selon les chiffres des urgences - pourrait les décourager d'utiliser le vélo.

Affirmer qu'il faut une masse critique pour créer un sentiment de sécurité global parmi les cyclistes, c'est une manière de dire qu'il faut augmenter le nombre d'usagers du vélo, quitte à prendre le risque que certains parmi les plus vulnérables soient victimes d'un accident faute d'avoir été obligés à porter un casque et des équipements de protection.

*(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

J'entends bien votre volonté de sensibiliser au port du casque. Les parents consciencieux ne laissent d'ailleurs pas leurs enfants sortir sans casque, mais ce n'est pas le cas de tous. Il est important d'envoyer un signal fort aux autres pour protéger cette catégorie très vulnérable de cyclistes.

249 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous allons continuer à sensibiliser la population sur le port du casque, surtout pour cette tranche d'âge. Et je suis sûre que nous en débattons à nouveau.

*- L'incident est clos.*

253 **QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

253 **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,**

253 **concernant "les contrôles sur le port obligatoire du masque dans les infrastructures de la STIB".**

255 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

255 **concernant "le respect du port obligatoire du masque dans les transports en commun".**

257 **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Certaines personnes ne respectent toujours pas le*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Fietsveiligheid hangt af van maatregelen die elkaar niet hoeven uit te sluiten. Hoogwaardige infrastructuur, regelmatig onderhoud en bewustmaking zijn zeker nodig, maar dat neemt niet weg dat we ook het gebruik van veiligheidsuitrusting moeten opleggen.*

*De fysieke integriteit van kinderen verdient een uitgebreider debat. Het stoort me dat u zegt dat een helmplicht voor kinderen onder de 14 jaar mensen zou ontraden om de fiets te nemen.*

*Als u beweert dat kritische massa vereist is om fietsers een gevoel van veiligheid te bezorgen, zegt u eigenlijk dat er meer fietsers moeten komen. Het risico dat de zwaksten onder hen zware letsels oplopen omdat het niet verplicht is om een fietshelm te dragen, moeten we er dan maar bij nemen.*

*(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

*Ik begrijp dat u het dragen van een helm wilt stimuleren. Plichtbewuste ouders laten hun kinderen trouwens niet zonder helm fietsen. Toch vind ik dat we een sterk signaal moeten geven om kwetsbare fietsers te beschermen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *We blijven het gebruik van de fietshelm stimuleren, zeker in die leeftijdscategorie en ik ben ervan overtuigd dat het laatste woord hierover nog niet gezegd is.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

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

**betreffende "de controles op het verplicht dragen van mondmaskers bij het gebruik van de infrastructuur van de MIVB".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

**betreffende "de handhaving van de mondmaskerplicht op het openbaar vervoer".**

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- *Sinds begin mei is het dragen van een mondmasker op het*



*port du masque dans les transports en commun, alors qu'il est obligatoire depuis début mai.*

*Le port du masque y est nécessaire, notamment parce que la distance de sécurité d'un mètre cinquante ne peut pas être garantie en permanence. Cette mesure, complémentaire à l'aération et au nettoyage, doit rendre les transports en commun plus sûrs et atténuer la méfiance du public à leur égard. Par ailleurs, porter le masque dans les endroits très fréquentés devrait être un réflexe.*

*Le port du masque est-il suffisamment contrôlé et sanctionné ? Il est très démotivant de constater que certains mettent leurs semblables en danger en bafouant cette simple règle. Si l'amende de 250 euros prévue pour l'absence de masque s'avère insuffisante, la STIB ne pourrait-elle pas résilier l'abonnement des récalcitrants ?*

*Par ailleurs, ne pourrait-on pas entreprendre des actions de contrôle ciblées sur la base des images des caméras ? Ce n'est pas le moment de faire preuve de laxisme à Bruxelles. Les Bruxellois veulent pouvoir se déplacer en toute sécurité.*

<sup>259</sup> *Comment le port obligatoire du masque est-il respecté ?*

*Comment les contrôles sont-ils organisés ? Sont-ils réalisés à l'initiative de la police ou de la STIB ?*

*Comment le port du masque et son contrôle peuvent-ils être renforcés ?*

*Les images des caméras sont-elles utilisées pour examiner où des contrôles sont nécessaires ?*

*Combien d'amendes ont-elles déjà été infligées ?*

*Que se passe-t-il avec les obstinés ? Leur abonnement peut-il être résilié ? L'envisagez-vous ?*

*Qu'entreprenez-vous pour améliorer la sécurité dans les transports publics et inspirer confiance au public et au personnel ?*

<sup>261</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le 25 août, la STIB a déclaré dans les médias que la majorité des*

openbaar vervoer verplicht. Aanvankelijk waren de controles van politiepatrouilles en MIVB-veiligheidsteams er vooral op gericht de mensen te informeren en te sensibiliseren. Vanmorgen bevestigde staatssecretaris Smet dat er na drie maanden nog steeds mensen zijn die deze eenvoudige maatregel niet naleven.

Op het niet-dragen van een mondmasker op stations, perrons en voertuigen van de MIVB staat een boete van 250 euro. De mondmaskerplicht is nodig als aanvulling op andere maatregelen, zoals verluchten en desinfecteren, maar vooral ook omdat de veilige afstand van anderhalve meter niet altijd kan worden gewaarborgd. De maatregel moet het openbaar vervoer veiliger maken en het wantrouwen van het publiek doen afnemen.

Wie na twee maanden de kat uit de boom kijken, toch het openbaar vervoer neemt, wordt niet erg gesterkt in zijn vertrouwen. Er zijn nog altijd mensen die de regels aan hun laars lappen. Nochtans zou het dragen van een mondmasker op drukke plaatsen een normale reflex moeten zijn, zeker in het openbaar vervoer waar het een verplichting is.

Ik vraag me af of er wel voldoende wordt gecontroleerd en bestraft. Jammer genoeg is dat blijkbaar de enige aanpak die werkt. Het is heel demotiverend je aan de regels te houden en te moeten zien dat anderen hun medemens in gevaar brengen door deze eenvoudige maatregel niet toe te passen. Wanneer een boete van 250 euro niet voldoende blijkt, zou de MIVB het abonnement van hardleerse overtreders kunnen intrekken.

Het lijkt me ook perfect mogelijk om aan de hand van camerabeelden gerichte controleacties te ondernemen. Een Brussels laisser-fairebeleid is nu niet aan de orde. De Brusselaar wil zich ook na de zomermaanden veilig kunnen verplaatsen.

Hoe wordt het verplicht dragen van mondmaskers opgevolgd?

Hoe worden de controles georganiseerd? Gebeuren die op initiatief van de politie of van de MIVB?

Hoe kan de controle en de handhaving versterkt worden?

Worden camerabeelden gebruikt om na te gaan waar er meer controles nodig zijn?

Hoeveel boetes werden er al uitgeschreven?

Wat gebeurt er met hardleerse overtreders? Kan hun abonnement ingetrokken worden? Overweegt u dat?

Wat zult u nog ondernemen om ervoor te zorgen dat de veiligheid op het openbaar vervoer toeneemt, en het publiek en het personeel meer vertrouwen krijgen?

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Op 25 augustus verklaarde de MIVB in de media dat volgens haar feedback het merendeel van de reizigers het mondmasker correct draagt. Dat

*voyageurs portait le masque. C'est aussi mon sentiment, mais cela ne signifie pas que tout le monde le porte.*

*Entre le début du mois de mai et la fin du mois de juillet, 3.168 contrôles ont été réalisés, dont 1.216 avec la police. Ces contrôles étaient destinés à contrôler le port du masque mais aussi les titres de transport. D'après le porte-parole de la STIB, les contrôles de la STIB étaient surtout préventifs. Les contrôleurs ont toutefois dressé entre 100 et 150 procès-verbaux par mois. La police en a aussi dressé.*

*Par ailleurs, pour éviter la propagation du virus, des nettoyages supplémentaires des véhicules ont été prévus.*

*Combien de contrôleurs de la STIB ont-ils contrôlé le port du masque ?*

*Dans quels cas les contrôleurs décident-ils de dresser un procès-verbal au lieu d'adopter une attitude préventive ? Quelles sont les suites réservées à ces procès-verbaux ? Le port du masque dans les transports en commun est-il mieux respecté à présent que dans les premiers mois ?*

*Combien d'amendes de 250 euros la police a-t-elle infligées chaque mois pour non-respect du port du masque dans les transports en commun ?*

*Quoi qu'il en soit, j'aurais préféré qu'il ne faille infliger aucune amende. Le plus important est que le port du masque soit respecté dans les transports en commun, de manière à ce que les Bruxellois et les visiteurs puissent les emprunter en toute sécurité et reprennent confiance. Il suffit d'une ou deux personnes sans masque pour faire retomber cette confiance.*

*À quelle fréquence les véhicules de la STIB sont-ils nettoyés ? Fait-on appel à cette fin à une firme externe de nettoyage ? De quelle entreprise s'agit-il ? Quel tarif demande-t-elle ?*

is ook mijn aanvoelen, maar het merendeel van de reizigers is natuurlijk niet iedereen.

De verplichting wordt zowel gecontroleerd door de MIVB-veiligheidsdiensten als door de politie. De woordvoerder van de MIVB verklaarde dat ze niet aan elk poortje en in elk voertuig een controleur kunnen zetten, maar dat ze wel veel controleacties uitvoeren.

Van begin mei tot eind juli werden er 3.168 controleacties uitgevoerd, waarvan 1.216 samen met de politie en 1.952 zonder de politie. Die controles waren vooral bedoeld om de mondmaskerplicht te controleren, maar werden tegelijk gebruikt om het vervoerbewijs op te vragen. De woordvoerder verklaarde dat de eigen MIVB-controles vooral preventief gericht waren, maar dat de controleurs ook 100 tot 150 pv's per maand hebben uitgeschreven. Ook de politie deelde boetes uit.

Tot slot wordt er in extra schoonmaakbeurten van de voertuigen voorzien om de verspreiding van het virus tegen te gaan.

Hoeveel MIVB-controleurs werden of worden er ingezet voor de mondmaskercontrole?

In welke gevallen werd door de controleurs beslist om een pv op te maken en dus repressief in plaats van preventief te handelen? Welk gevolg is er aan die pv's gegeven? Wordt de mondmaskerplicht op het openbaar vervoer nu beter opgevolgd dan in de eerste maanden of worden er integendeel meer inbreuken vastgesteld?

Ik begrijp dat enkel de politiediensten geldboetes van 250 euro hebben uitgeschreven. Hoeveel geldboetes heeft de politie maandelijks uitgeschreven voor de overtreding van de mondmaskerplicht op het openbaar vervoer?

Het gaat mij er niet om of er veel dan wel weinig boetes worden uitgeschreven. Eigenlijk zou ik het liefst zien dat er geen enkele boete moet worden uitgeschreven. Het belangrijkste is dat de mondmaskerplicht effectief wordt nageleefd in het openbaar vervoer, zodat de Brusselaars en de bezoekers veilig de bus, tram en metro kunnen nemen en weer vertrouwen in het openbaar vervoer krijgen. Dat kan enkel als iedereen zich aan de regels houdt. Zodra een of twee mensen geen mondmasker draagt, is het vertrouwen direct weer gekelderd.

Hoe dikwijls worden de voertuigen van de MIVB gereinigd? Werd daarvoor een externe schoonmaakfirma gecontracteerd? Over welke firma gaat het? Welk tarief vraagt ze?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De controles worden niet alleen door de MIVB-ploegen uitgevoerd, maar gebeuren ook in samenwerking met de politie. Ik zal de cijfers opvragen bij de MIVB. Het is belangrijk om te weten dat een deel van de controles en sancties door de politie gebeurt en ook dat er een positieve samenwerking is tussen de veiligheidsdiensten van de MIVB en de politiediensten.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les contrôles sont réalisés par les équipes de la STIB et par la police. Je vais demander les chiffres à la STIB. La police, qui collabore positivement avec les services de sécurité de la STIB, a infligé une partie des sanctions.*

*Tous les agents de sécurité de la STIB, soit environ 300 personnes, sont compétents pour contrôler le port du masque.*

*Quand le personnel de la STIB constate qu'un voyageur ne porte pas de masque, il peut en informer les services de sécurité de la STIB afin qu'ils interviennent.*

*Les contrôles sont réalisés sur tout le réseau, sur la base des retours du personnel et des plaintes reçues. Les caméras ne sont pas utilisées pour déterminer où effectuer les contrôles mais pour garantir leur sécurité.*

*Le personnel de la STIB a d'abord adopté une approche préventive, réservant l'action répressive aux voyageurs refusant sciemment de porter le masque. À présent que le message est connu, les agents de sécurité adoptent une approche plus répressive, en collaboration avec la police.*

*Le contrôle et la répression sont nécessaires pour réagir à l'absence de masque. Par ailleurs, la sensibilisation au port du masque, notamment au moyen d'autocollants et de la diffusion d'annonces, doit être poursuivie par tous les canaux envisageables.*

<sup>265</sup> *Entre le 4 mai et le 15 septembre 2020, 380 amendes ont été infligées par les fonctionnaires de la STIB pour absence de masque. La police en a imposé davantage mais nous ne disposons pas des chiffres.*

*Il est important que la STIB constate que les voyageurs portent en général bien leur masque. Il y a certes des infractions et des problèmes, mais pas de refus systématique.*

*Ni l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale ni l'arrêté du gouvernement du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun ne prévoient la résiliation de l'abonnement comme sanction.*

*La STIB n'est pas compétente pour imposer des sanctions. Seul le gouvernement peut établir par règlement qu'un comportement contraire aux conditions d'exploitation et nuisant au bon fonctionnement des transports en commun est une infraction administrative. Sans cela, cette résiliation serait considérée comme une sanction non prévue par la réglementation. Par ailleurs, priver quelqu'un de son abonnement ne l'exclut pas du réseau de transports dans la mesure où cette personne peut encore acheter un ticket anonymement.*

Alle veiligheidsagenten van de MIVB, in totaal ongeveer driehonderd mensen, zijn bevoegd om de mondmaskerplicht te controleren. Als het MIVB-personeel vaststelt dat een gebruiker geen masker draagt, kan het de veiligheidsdiensten van de MIVB op de hoogte brengen zodat die kunnen ingrijpen.

De controles worden uitgevoerd op het hele net op basis van de feedback van het personeel en van de ontvangen klachten. De camera's worden niet gebruikt om te richten op de te controleren plaatsen, maar om de veiligheid bij de controles te garanderen.

Het personeel van de MIVB hanteerde eerst een preventieve aanpak met betrekking tot de mondmaskerplicht, maar ging over tot repressieve actie toen het merkte dat de reiziger ondanks de bevelen nog steeds weigerde om het mondmasker te dragen. Vandaag de dag hanteren de veiligheidsagenten meer een repressieve aanpak, in samenwerking met de politie. De boodschap is ondertussen immers voldoende bekend.

Controle en repressie zijn nodig om op te treden als mensen geen mondmasker dragen. Natuurlijk moeten we mensen ook blijven bewustmaken. Daarom hangen er stickers en blijven er oproepen gebeuren om mensen aan te zetten om een mondmasker te gebruiken. Dat is verplicht op het openbaar vervoer en ook sterk aangeraden op heel veel andere plaatsen. We moeten die boodschap via alle mogelijke kanalen blijven meegeven.

Tussen 4 mei en 15 september hebben de ambtenaren van de MIVB 380 boetes uitgeschreven voor het niet dragen van een mondmasker. Dat is maar een klein deel, want de meeste boetes worden door de politie uitgeschreven. We beschikken niet over die cijfers op dit moment.

Iedereen heeft wel zijn eigen inschatting, maar ik vind het belangrijk dat de MIVB vaststelt dat de reizigers over het algemeen zeer gedisciplineerd hun mondmasker dragen. Uiteraard zijn er inbreuken en problemen, maar er is geen sprake van stelselmatige weigering.

De ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het regeringsbesluit van 13 december 2007 tot vaststelling van bepaalde voorwaarden voor de exploitatie van het openbaar vervoer voorzien niet in de sanctie van de intrekking van een abonnement.

Op dit moment is de MIVB dus niet bevoegd om straffen op te leggen. Alleen de regering kan gedrag dat in strijd is met de exploitatievoorwaarden en dat de goede werking van het openbaar vervoer belemmert, met een verordening definiëren als een administratieve overtreding. Bij gebrek aan een tekst zou de intrekking worden beschouwd als een bijkomende sanctie waarin de verordening niet voorziet. Iemand die op die manier gestraft zou worden, kan echter nog steeds volledig anoniem een biljet kopen. Met zo'n straf weer je dus niet per definitie de mensen van het vervoersnet.

267

*En ce qui concerne le nettoyage des véhicules de la STIB, je renvoie aux réponses aux questions écrites n°533 et 359, notamment, ainsi qu'à nos débats.*

*Le nettoyage supplémentaire des véhicules est maintenu. Il est réalisé par les services de nettoyage internes de la STIB ainsi que par trois entreprises externes. En moyenne, 140 équivalents temps plein (ETP) travaillent au nettoyage en interne et 215 ETP en externe. Le budget supplémentaire consacré au nettoyage des véhicules en raison de la crise du coronavirus est estimé à 20 millions d'euros pour l'année 2020.*

*Il est très important que nous inspirions davantage confiance aux voyageurs et que les gens empruntent à nouveau les transports en commun. Dans cette perspective, il est positif de constater que lorsque les gens utilisent à nouveau le réseau de la STIB, ils persévèrent.*

*Par ailleurs, s'il est vrai que certaines personnes ne veulent pas emprunter les transports en commun actuellement, leur pourcentage est plus faible en Belgique qu'ailleurs. C'est également positif.*

*Nous devons continuer à améliorer cette confiance. À cette fin, il faut surtout éviter les véhicules bondés. Actuellement, 70 % des bus ont un taux d'occupation inférieur à 25 %. Par ailleurs, si un bus est trop rempli, les voyageurs sont invités à prendre le bus suivant. La STIB tente également d'intervenir lorsque des problèmes se posent systématiquement.*

*Les heures de pointe ont été étendues. Il faudrait que cela se maintienne. Si les usagers partent plus tôt et plus tard, la pression sera mieux répartie. Par ailleurs, nous devons continuer à promouvoir le télétravail. Ces mesures peuvent aider à regagner la confiance des voyageurs.*

269

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Comment les quelque 300 collaborateurs de la STIB compétents pour le contrôle ont-ils concrètement recours aux services de sécurité ?*

269

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Les collaborateurs de la STIB qui ne disposent d'aucune compétence en matière de sécurité peuvent faire appel aux services de sécurité de la STIB s'ils constatent un problème. La STIB dispose d'environ 300 agents de sécurité. Par ailleurs, la STIB collabore avec la police pour réaliser des contrôles.*

Voor de reiniging van de voertuigen van de MIVB verwijs ik naar de informatie die werd verstrekt in antwoord op een aantal parlementaire vragen, zoals schriftelijke vraag nr. 533 van mevrouw Czekalski en schriftelijke vraag nr. 359 van de heer Loewenstein, alsook tijdens de debatten.

De extra reiniging van de voertuigen wordt voortgezet. Ze wordt uitgevoerd door de interne reinigingsdiensten van de MIVB. Daarnaast doet de MIVB een beroep op drie externe bedrijven als versterking. Het interne personeel dat voor de reiniging wordt ingezet, bedraagt gemiddeld 140 voltijdse equivalenten. Bij de externe medewerkers gaat het om 215 voltijdse equivalenten. Het extra budget voor het schoonmaken van de voertuigen na de Covid-crisis wordt geraamd op 20 miljoen euro voor het jaar 2020.

Het is heel belangrijk dat we het vertrouwen van de reizigers vergroten en dat de mensen opnieuw het openbaar vervoer gebruiken. Dat is de reden waarom we de voertuigen extra reinigen, de mondkemperplicht controleren enzovoort. Wat ons voorzichtig positief stemt, is dat als mensen opnieuw het MIVB-net gebruiken, ze dat ook blijven doen. Dat is een eerder positief signaal.

We zien voorts dat in België het vertrouwen in het openbaar vervoer iets hoger ligt dan in de andere landen. Het klopt dat er een groep mensen is die vandaag niet het openbaar vervoer wil nemen, maar in vergelijking met andere landen ligt dat percentage lager in België. Dat zijn twee relatief positieve signalen.

Wij moeten aan dat vertrouwen blijven werken. Het komt er vooral op aan om overvolle voertuigen te vermijden. Momenteel heeft 70% van de bussen een bezettingsgraad van minder dan 25%. Dat is heel belangrijk, want op die manier krijgen mensen niet het gevoel dat ze in overvolle bussen moeten stappen. Wij raden ze ook aan om de volgende bus te nemen als de bus te vol zit. De MIVB tracht ook in te grijpen wanneer er systematisch problemen zijn.

De spitsuren zijn nu wat uitgerekt. Het zou goed zijn om dat zo te houden. Als mensen wat vroeger en later vertrekken, wordt de druk immers beter gespreid. Daarnaast moeten we telewerk blijven promoten. Dat zijn maatregelen die kunnen helpen om het vertrouwen van de reizigers terug te winnen.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)**.- U zei dat zowat driehonderd MIVB-medewerkers bevoegd zijn om te controleren. Zij kunnen de veiligheidsdiensten inschakelen. Hoe gaat dat in zijn werk?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- De medewerkers van de MIVB - zoals loketbedienden of chauffeurs - die geen veiligheidsbevoegdheid hebben, kunnen de MIVB-veiligheidsdiensten oproepen als ze een probleem vaststellen. De MIVB beschikt over een driehonderdtal veiligheidsagenten.

273 **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Disposez-vous de chiffres confirmant que la confiance dans les transports en commun est meilleure en Belgique qu'ailleurs ? Combien de personnes empruntant normalement les transports en commun le font-elles encore ?*

*Par ailleurs, ne peut-on pas conclure des accords pour que les protestations prennent une autre forme que des grèves classiques qui débouchent sur des transports bondés ?*

275 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Est-ce sur la base de l'utilisation de la carte Mobib que vous dites que les voyageurs qui empruntent à nouveau les transports en commun leur restent fidèles ?*

*Je vous encourage ainsi que la STIB à améliorer au maximum la sécurité dans les transports en commun.*

277 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Je ne dispose pas encore des chiffres pour cette semaine, mais la semaine passée, le taux d'utilisation oscillait entre 65 et 67 % de celui d'avant le coronavirus. Je ne sais pas dans quelle mesure cela concerne des nouveaux ou des anciens usagers.*

*Le jour de la grève était problématique. Nous ne pouvons pas empêcher les grèves, mais il est clair que cela ne peut pas se reproduire.*

*Notre estimation est en effet basée sur les données des usagers connus et la vente de tickets.*

*- Les incidents sont clos.*

281 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

281 **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,**

281 **concernant "la sécurité routière des cyclistes sourds et malentendants".**

283 **M. Jamal Ikazban (PS)**.- *En tant qu'utilisateur du vélo, je constate qu'il est parfois difficile pour les cyclistes de circuler au milieu des engins motorisés à Bruxelles.*

*Les inspirations pour améliorer leur circulation existent, comme le feu intégral que l'on retrouve sur les routes néerlandaises et qui est testé depuis deux ans à Anvers et Hasselt. Ce signal de sécurité permet aux cyclistes et piétons de traverser dans toutes*

Daarnaast werkt de MIVB ook samen met de politie om controles uit te voeren.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)**.- *Over het vertrouwen in het openbaar vervoer zegt u dat Brussel het beter doet dan de meeste andere Europese landen. Hebt u daar cijfers over? Hoeveel mensen die normaal het openbaar vervoer gebruiken, doen dat nu ook?*

*Ik merk verder op dat stakingen niet bevorderlijk zijn om overvolle bussen te vermijden. Misschien kunnen er afspraken worden gemaakt om op alternatieve manieren te protesteren in plaats van met de klassieke stakingen die leiden tot overvolle bussen en metro's.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- *U zegt dat reizigers die opnieuw gebruikmaken van het openbaar vervoer van de MIVB, trouw blijven terugkeren. Weet u dat op basis van het gebruik van de Mobibkaart?*

*Voor de rest moedig ik u en de MIVB aan om het openbaar vervoer zo veilig mogelijk te maken en te houden.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- *Ik heb de cijfers voor deze week nog niet, maar wel die van vorige week: toen zaten we op een bezettingsgraad van 65 tot 67% van het normale pre-coronagebruik. Ik weet niet in hoeverre dat vroegere of nieuwe gebruikers zijn.*

*De dag van de staking was problematisch. We kunnen geen stakingen verbieden, maar het is duidelijk dat zoiets zich niet mag herhalen.*

*Onze inschatting is inderdaad gemaakt op basis van de gegevens van gekende gebruikers. Daarnaast telt natuurlijk ook de verkoop van losse tickets mee.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende "de verkeersveiligheid van dove en slechthorende fietsers".**

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Voor fietsers is het niet altijd makkelijk om zich te midden van het gemotoriseerde verkeer te verplaatsen.*

*Er zijn verschillende mogelijkheden om het fietsverkeer veiliger te maken, bijvoorbeeld via een geïntegreerd verkeerslicht, zodat fietsers en voetgangers veilig in alle richtingen kunnen*

les directions puisque, lorsque le feu est vert pour les usagers faibles, il est rouge pour les engins motorisés.

Dernièrement, pour désengorger la STIB, 40 km de pistes cyclables ont été aménagées en urgence le long de la rue de la Loi, qui s'est vue amputée d'une bande sur quatre en faveur d'une piste cyclable bidirectionnelle. Cette artère particulièrement fréquentée est empruntée aux heures de pointe par 3.000 voitures et 2.000 usagers faibles, cyclistes et piétons.

Parmi ces usagers faibles, les cyclistes sourds et malentendants semblent très peu protégés au milieu des multiples autres véhicules. Pourtant, il existe une série de signalétiques qui renseignent les autres usagers sur la surdité du cycliste qui les précède. Parmi celles-ci, la signalétique néerlandaise représentant une oreille bleue barrée sur fond jaune a un côté universel et compréhensible par tous. Elle a d'ailleurs été adoptée depuis de nombreuses années chez nous.

Alors que les cyclistes communiquent leurs mouvements aux autres au moyen de signes de la main, d'un regard, de leur sonnette ou de leur voix, rouler à vélo quand on souffre d'une déficience auditive, c'est risquer de ne pas percevoir ce qui se passe autour de soi, d'autant que l'information auditive non perçue peut être d'une importance capitale en matière de sécurité. Et c'est sans compter le fait que les appareils auditifs jouent parfois des tours.

285 D'où la nécessité de responsabiliser l'ensemble des usagers au problème de surdité de l'un des usagers au moyen de cette pancarte représentant une oreille bleue barrée de pointillés rouges sur fond jaune à apposer sur son vélo ou en guise de dossier pour se protéger et interpeller les autres usagers sur la déficience auditive. De nombreux pays ont déjà adopté cette signalétique, même chez nous. Cette information permet aux autres véhicules d'adapter leur conduite et leur communication visuelle à l'attention du cycliste malentendant.

En Belgique, 10 % de la population souffre d'une déficience auditive plus ou moins importante. Il peut également arriver à chacun de se retrouver momentanément dans l'incapacité d'entendre (musique trop forte, bruits ambiants excessifs, etc.). Tout le monde doit pouvoir faire du vélo, même en cas de déficience auditive, que l'on soit enfant ou adulte.

Les personnes malentendantes sont-elles suffisamment protégées sur nos routes ? La signalétique est-elle suffisamment connue du grand public ? Si non, comment y remédier ? La formation à la conduite intègre-t-elle cette dimension ?

287 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En ce qui concerne la protection sur nos routes, l'amélioration de nos infrastructures doit passer, par exemple sur la rue de la Loi, par la séparation physique des piétons et des cyclistes. La sécurité des personnes sourdes sur la route passe également par des formations pour tous les usagers. Et, pour ces personnes peut-être encore plus que

*oversteken, want als het licht groen is voor de zwakke weggebruikers, is het rood voor alle motorvoertuigen.*

*Om de MIVB te ontlasten, zijn er onlangs 40 km fietspaden aangelegd. Zo werd een rijstrook in de Wetstraat omgevormd tot een tweerichtingsfietspad. Die drukke verkeersas wordt tijdens de spitsuren door 3.000 wagens en 2.000 voetgangers en fietsers gebruikt.*

*Er is echter weinig gedaan om dove en slechthorende fietsers te beschermen. Er zijn nochtans manieren om de aandacht van de andere weggebruikers op hen te vestigen. In Nederland wordt bijvoorbeeld het internationale herkenningsslogo gebruikt met een blauw doorgestreept oor op een gele achtergrond.*

*Fietsers geven hun bewegingen aan via hun hand, blik, fietsbel of stem. Een fietser met gehoorproblemen wordt wat er rondom hem gebeurt, niet altijd gewaar. Dat dat kan gevaarlijk zijn.*

*Het is dan ook belangrijk dat een slechthorende fietser de andere weggebruikers op zijn gehoorproblemen wijst door het logo op de fiets of op de rug aan te brengen. Dat logo is al ingevoerd in meerdere landen, ook in België.*

*10% van de Belgische bevolking kampt met een lichte of zwaardere vorm van gehoorverlies. Iedereen moet met de fiets kunnen rijden, ook wie minder goed hoort.*

*Worden slechthorenden voldoende beschermd op onze wegen? Is het logo voldoende bekend bij het grote publiek? Zo niet, hoe zult u dat veranderen? Komt de problematiek aan bod in de rijopleiding?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Het is belangrijk om fietsers en voetgangers van het gemotoriseerde verkeer te scheiden, zoals we dat in de Wetstraat hebben gedaan. Daarnaast moeten we alle weggebruikers attent maken op het probleem van slechthorenden in het verkeer, onder meer in de opleiding over anticiperend rijden.*

pour les autres, ces formations doivent être basées sur la conduite anticipative, où l'on prend sa sécurité en main.

Le choix de l'itinéraire importe particulièrement pour la personne sourde, puisqu'il lui manque une sorte d'antenne lui permettant de détecter certains dangers (les vrombissements, par exemple). Une meilleure infrastructure cyclable en général aidera d'autant plus ces cyclistes, ainsi que les piétons qui sont souvent mêlés aux cyclistes.

Le choix d'un itinéraire plus sûr limitera donc les problèmes pour les personnes sourdes, surtout si elles préparent bien le trajet et en connaissent les points délicats. Je pense toutefois qu'il en va de la responsabilité de la société de faire en sorte que chacun et chacune puisse se déplacer en toute liberté et de manière sécurisée. C'est à la Région d'organiser la ville pour ce faire.

289 Concernant la signalétique, le panneau d'information - une oreille barrée portée par la personne malentendante sur un sac à dos, par exemple - peut être une forme de protection passive contribuant à améliorer un peu la sécurité, comme un casque ou une piste cyclable. Mais l'amélioration de la sécurité des personnes sourdes passe également par des formations. Cette signalétique, qui n'est pas très connue du grand public, peut de plus être vécue comme une stigmatisation et ne fait pas l'unanimité au sein du milieu associatif spécialisé. Nous avons d'ailleurs une réunion tout à l'heure avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab).

Nous sommes partants pour lancer une campagne si une telle demande existe, mais il serait préférable de la mener en collaboration avec les autres Régions.

Dans le cadre de la formation à la conduite, le candidat au permis recevra, soit en auto-école, soit en filière libre, des informations concernant les usagers faibles en général, et pas spécifiquement les usagers sourds ou malentendants. Il est important que nous soyons assez sévères sur ce point.

291 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Nous vous rejoignons dans votre volonté d'aménager des pistes cyclables sécurisées et de protéger les usagers les plus vulnérables. Il est important d'informer les autres usagers, notamment les automobilistes. La mobilité partagée suppose aussi de tenir compte de l'autre, de l'utilisateur faible.

J'ai trouvé intéressante votre dernière remarque sur la signalétique qui pourrait être stigmatisante. Je suis prêt à porter un tel dossard si cela peut aider les usagers malentendants à se faire respecter.

La Région doit favoriser le plus possible l'utilisation du vélo et s'efforcer d'améliorer la sécurité des personnes qui n'ont d'autre choix que de recourir à ce moyen de transport.

- *L'incident est clos.*

*Dove personen moeten hun traject zorgvuldig voorbereiden, aangezien zij als het ware over een antenne minder beschikken om hen voor gevaar te behoeden. Tegelijk is het de taak van de overheid om ervoor te zorgen dat iedereen zich veilig en vrij kan verplaatsen. Door de fietsinfrastructuur te verbeteren, helpen we ook dove fietsers, vooral als het fietspad goed van het voetpad wordt gescheiden.*

*Het herkenningsslogo voor slechthorenden kan een vorm van passieve bescherming bieden, zoals een fietshelm of een fietspad, maar is niet echt bekend bij het grote publiek en wordt soms als stigmatiserend ervaren. De meningen over het logo zijn dan ook verdeeld.*

*Om de veiligheid van slechthorenden in het verkeer te verbeteren, kan ook een betere bewustmaking van de andere weggebruikers helpen. Wij zijn bereid om een bewustmakingscampagne op te zetten als die vraag bestaat, maar het zou beter zijn om daarvoor met de andere gewesten samen te werken.*

*In de rijopleiding wordt informatie gegeven over de zwakke weggebruikers in het algemeen, dus niet specifiek over dove of slechthorende weggebruikers.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Het verheugt ons dat u veilige fietspaden wilt aanleggen en de meest kwetsbare weggebruikers wilt beschermen. Het is belangrijk om de andere weggebruikers - en zeker de automobilisten - gevoelig te maken voor de problematiek.*

*U zegt dat het logo soms als stigmatiserend wordt ervaren. Persoonlijk ben ik bereid dat logo te dragen als dat de slechthorenden kan helpen.*

- *Het incident is gesloten.*

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

297 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,

297 concernant "le tronçon manquant de la piste cyclable avenue de Tervueren".

299 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. JONATHAN DE PATOUL,**

299 concernant "le projet de construction d'une piste cyclable sur l'avenue de Tervueren".

299 **M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, je me permettrai de lire la question orale depuis le fauteuil présidentiel.

301 **M. David Weytsman (MR).**- Cela fait des années, sinon des dizaines d'années, que les cyclistes demandent l'aménagement d'une piste cyclable sur le tronçon Mérode-Square Léopold II, et ce pour achever la piste inexistante qui court du Cinquantenaire jusqu'au Musée royal de l'Afrique centrale (MRAC). Le MR soutient cette demande depuis longtemps au niveau régional et local. Votre prédécesseur nous avait souvent annoncé cette piste en refusant même, dans l'intervalle, d'y mettre une rue cyclable sur les contre-allées ou des marquages sécurisant quelque peu les cyclistes, comme le demandait régulièrement ma collègue.

Depuis lors, le plan Good Move prévoit l'aménagement d'une piste cyclable continue. Deux communes sont concernées : Etterbeek, dont l'étude de mobilité est en train d'aboutir, et Woluwe-Saint-Pierre, qui vient d'organiser le 31 août 2020 une réunion de concertation citoyenne pour présenter ses premiers plans d'aménagement de la piste cyclable prévue sur son territoire. Cette réunion s'est tenue dans la plus grande transparence, car elle a été retransmise et est accessible depuis sur YouTube.

En réalité, Mme la ministre, c'est vous et votre administration qui êtes venues le 31 août dernier présenter les plans de réaménagement de l'avenue de Tervueren aux habitants, avec un agenda précis de sa mise en œuvre et de sa mise en phase test au mois d'octobre 2020. Nous nous interrogeons dès lors sur l'information diffusée, ainsi que sur la méthode.

Sur le plan de l'information, hormis une invitation à cette réunion d'information adressée aux seuls riverains de la rue, comment avez-vous communiqué concernant ce dossier ? Par la presse, par le site internet, par communiqué ? Des avis pouvaient être émis jusqu'au 15 septembre à votre adresse, avec copie pour le service mobilité de la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Combien de réponses avez-vous reçues ? Combien de scénarios vous ont-ils été proposés ? D'autres courriers à plus large échelle sont-ils

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

betreffende "het ontbrekende stuk fietspad op de Tervurenlaan".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL,**

betreffende "het project voor de aanleg van een fietspad op de Tervurenlaan".

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, zal ik vanaf mijn plaats als voorzitter de mondelinge vraag voorlezen.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Fietsers vragen al ettelijke jaren om een fietspad tussen het Jubelpark en het Afrikamuseum. De vorige minister van Mobiliteit, Pascal Smet, kondigde de aanleg van dat fietspad regelmatig aan, maar weigerde om in de tussentijd van de ventwegen een fietsstraat te maken of markeringen aan te brengen die fietsen er veiliger maken.*

*De huidige regering stelde Good Move op, waarin staat dat er een doorlopend fietspad komt. Daarbij zijn de gemeenten Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe betrokken. Die laatste organiseerde op 31 augustus 2020 een burgeroverleg, waarbij de eerste plannen voor het fietspad werden voorgesteld.*

*In werkelijkheid was het echter u die op 31 augustus aan de inwoners de plannen voor de heraanleg van de Tervurenlaan kwam voorstellen. Dat roept vragen op over de informatie die werd gegeven en over de manier waarop dat gebeurde.*

*U stuurde een uitnodiging voor de bijeenkomst aan de bewoners van de betrokken straat. Hoe communiceerde u voorts nog over het dossier?*

*Adviezen konden tot 15 september bij u worden ingediend, waarbij een kopie aan de dienst mobiliteit van Sint-Pieters-Woluwe moest worden bezorgd. Hoeveel reacties ontving u?*

*Bent u van plan om hierover op ruimere schaal te communiceren?*

*Volstaat een termijn van twee weken om te reageren volgens u? Is dat de gebruikelijke procedure?*



prévus ? Le délai de quinze jours vous semble-t-il suffisant ? Est-ce la procédure habituelle ?

303 Sur le plan de la méthode, avez-vous eu des concertations/négociations au préalable avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre pour présenter les plans les plus adaptés aux besoins des habitants ? Quels ont été les impératifs des autorités communales ? Nous avons bien compris que deux scénarios sont possibles sur le court tronçon du Jardin de Nicolas, mais sur le reste de l'avenue, un seul scénario a été présenté. Quelle est la marge de manœuvre des habitants ? Quel est finalement le scénario qui a retenu votre préférence ?

Nous nous devons de conserver l'allure et les perspectives de l'une des plus belles avenues de notre capitale, qui font la fierté des Bruxellois. Mais nous avons une grande chance dans ce dossier, celle de bénéficier de l'une de ses artères les plus larges. Saisissons cette chance de pouvoir marier piste cyclable et conservation du stationnement répondant aux besoins des habitants.

Il est parfaitement possible, à cet endroit, d'aménager une piste cyclable qui permet la sécurité et le confort des cyclistes, tout en conservant l'offre de places de stationnement dans un quartier déjà saturé, où de nombreuses professions libérales en ont besoin pour accueillir leur clientèle.

Un comité de quartier a d'ailleurs immédiatement choisi de ne pas se croiser les bras mais de faire preuve de dynamisme, de réactivité et d'esprit constructif, en proposant à votre cabinet une série de scénarios alternatifs qui permettraient de concilier et respecter les intérêts de chacun.

Pour pouvoir décider du meilleur projet, avez-vous réalisé des comptages sur les contre-allées ? Avez-vous envisagé la possibilité d'aménager deux pistes monodirectionnelles, afin de réconcilier le besoin de stationnement pour les riverains et le développement de l'usage du vélo de façon sécurisée dans notre Région ?

305 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Une réunion de concertation a été organisée ce 31 août 2020, à 18h30, soit quelques heures avant la reprise de l'école pour les plus jeunes, avec les habitants de la commune de Woluwe-Saint-Pierre, dans le cadre des propositions régionales d'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue de Tervuren. Cette réunion s'est tenue, si mes informations sont exactes, à votre demande. Vous y étiez présente, ainsi que des experts de Bruxelles Mobilité. À cette occasion, les plans du projet d'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle ont été présentés au public.

De nombreux cyclistes qui se rendent au travail le matin, aux heures de pointe, remontent l'avenue de Tervuren. Ils se trouvent dans une situation parfois délicate en arrivant au square Montgomery, et même un peu avant, au square Léopold II. Une partie d'entre eux descend de vélo pour rejoindre à pied une contre-allée qui n'est pas continue. Une autre partie y emprunte

*Overlegde u vooraf met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe over een plan dat op de behoeften van de omwonenden is afgestemd? Welke eisen stelde het gemeentebestuur? Voor het korte stuk aan het restaurant Le Jardin de Nicolas zouden er twee mogelijkheden zijn, maar voor de rest van de laan stelde u slechts één scenario voor. Hoeveel manoeuvreerruimte krijgen de omwonenden? Naar welk scenario gaat uw voorkeur uit?*

*De Tervurenlaan is een van de mooiste lanen van het Brussels Gewest en dat moet zo blijven. Dit dossier biedt u de kans om dat te verwezenlijken, terwijl er tegelijkertijd een fietspad komt en de parkeerplaatsen voor de bewoners behouden blijven.*

*Een van de wijkcomités heeft trouwens meteen laten blijken dat het zich constructief wil opstellen. Het stelde een reeks alternatieve scenario's voor die het mogelijk maken de verschillende belangen met elkaar te verzoenen.*

*Liet u tellingen uitvoeren op de ventwegen om te kunnen beslissen welk plan het beste is? Hebt u de aanleg van twee eenrichtingsfietspaden overwogen om de parkeerplaatsen voor omwonenden te behouden?*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Op 31 augustus 2020 vond een overlegvergadering met de inwoners van Sint-Pieters-Woluwe plaats over een tweerichtingsfietspad op de Tervurenlaan.*

*Het huidige fietspad op de Tervurenlaan stopt aan het Leopold II-plein en loopt niet door tot Montgomery. Er ontbreekt achthonderd meter om een aaneengesloten fietspad van acht kilometer te waarborgen.*

*Op die vergadering maakte Brussel Mobiliteit ook bekend dat de befietsbare stroken dit najaar worden getest en dat er in 2021 een globale studie wordt uitgevoerd.*

*Een belangrijk element is de vervanging van de schuine parkeervakken op de zijweg tussen Montgomery en het Leopold II-plein door parkeervakken in de lengterichting om een tweerichtingsfietspad van drie meter breed te kunnen*

l'anneau central du rond-point dans des conditions parfois assez difficiles.

Le square Montgomery, classé comme une zone à concentration d'accidents (ZACA), reste un endroit pour lequel des solutions doivent être développées. À ce titre, notre Région s'est fixé un objectif noble dans le plan Good Move, à savoir "offrir des infrastructures conçues de sorte à réduire le plus possible les risques d'accidents ainsi que leur gravité". Aujourd'hui, il manque 800 mètres de piste cyclable pour parvenir à créer une continuité sur les huit kilomètres existants.

Ce 31 août, donc, les phases du projet de Bruxelles Mobilité ont été présentées au public :

- en 2020, au début de l'automne, mise en place de tests pour les éléments cyclables ;
- en 2021, réalisation de tests d'adaptation au niveau des bandes centrales du boulevard entre le rond-point Montgomery et Mérode ;
- en 2021 également, étude globale par Bruxelles Mobilité.

Une question importante est celle de la suppression éventuelle d'un certain nombre de places de stationnement le long de la latérale sud, entre le rond-point Montgomery et le square Léopold II. Là, le parking en épis serait remplacé par un stationnement longitudinal pour gagner la largeur correspondant à une bande cyclable bidirectionnelle, soit 3 mètres. Il est estimé que cet aménagement sur une longueur d'environ 335 mètres entraînerait la perte de 40 à 50 places de stationnement sur 100.

307

Le projet de suppression de 40 à 50 % des places de parking cristallise les opinions et alimente de nombreuses interrogations. Une concertation continue, méthodique et bien organisée avec les communes, les riverains, les commerçants et d'autres acteurs comme le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) doit être un impératif absolu pour que ce projet soit une réussite.

Comment la date du 31 août a-t-elle été convenue pour l'organisation de la concertation citoyenne ? N'eût-il pas été plus opportun d'organiser cette rencontre à une date postérieure au retour de vacances et à la rentrée scolaire ? Il est probable que toute une série de personnes n'ont pas été informées de l'organisation de cette rencontre ou ont manqué de temps pour se renseigner, ce qui a engendré d'inévitables déceptions et frustrations.

En quelles langues la concertation a-t-elle été organisée ? L'anglais a-t-il été utilisé, sachant que de nombreuses personnes ne maîtrisent pas le français ou le néerlandais dans ces quartiers ?

D'autres rencontres de concertation sont-elles prévues ? À quelles échéances ? Avec quelles parties prenantes ? Comment vont-elles être organisées ?

*aanleggen. Daardoor zouden veertig tot vijftig van de honderd parkeerplaatsen verdwijnen.*

*Dat zorgt voor heel wat ongerustheid. Goed overleg met de gemeenten, buurtbewoners, handelaars en andere instanties zoals de brandweer is belangrijk voor het welslagen van het project.*

*Waarom vond de overlegvergadering plaats op 31 augustus? Was het niet beter geweest om ze wat later, niet vlak voor het begin van het nieuwe schooljaar, te organiseren? Heel wat mensen waren wellicht niet op de hoogte of hadden niet genoeg tijd om zich voor te bereiden.*

*In welke talen vond de vergadering plaats? Werd er ook Engels gesproken? Heel wat mensen in die wijken spreken geen Frans of Nederlands.*

*Zijn er nog andere overlegmomenten gepland? In welke vorm? Met welke deelnemers?*

*Klopt het dat de testfase twee jaar zal duren, van september 2020 tot september 2022?*

*Hoe zullen de veertig of vijftig parkeerplaatsen die verloren gaan, worden gecompenseerd?*

Confirmez-vous que la phase de test, qui s'ouvre cet automne, sera d'une durée de deux ans, de septembre 2020 à septembre 2022 ?

Les 100 places de parking en épis seront sans doute transformées en places de parking longitudinales dès le début de la phase de test. Quelles solutions sont-elles mises en place pour permettre aux riverains, mais aussi aux clients des commerçants, de pouvoir se garer ?

Comment les 40 ou 50 places perdues le long de l'avenue de Tervueren, sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Pierre, vont-elles être compensées ? Des options sont-elles envisagées ? Les riverains et les commerçants en seront-ils informés ?

<sup>309</sup> Les places de parking réservées aux véhicules partagés tels que les voitures Cambio et autres seront-elles maintenues ?

En ce qui concerne la circulation, des questions se posent au sujet de l'accès à l'avenue de Tervueren et le déploiement de véhicules d'urgence, notamment les ambulances et les véhicules de pompiers. Une concertation avec le Siamu a-t-elle bien eu lieu ? Un éventuel exercice d'intervention pendant la phase de test est-il prévu afin de s'assurer que tout se déroule correctement ?

Lors du dernier conseil communal, le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre a proposé une solution alternative au projet proposé, qui semble intéressante. Dans la mesure où vous en avez eu connaissance, quel est votre avis sur cette proposition ?

En ce qui concerne la méthode, comment comptez-vous évaluer la phase de test pour les riverains, les cyclistes et les commerçants ? Selon quelle régularité ?

<sup>311</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le test d'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle entre la rue des Aduatiques à Etterbeek et le square Léopold II est en réflexion depuis des années au sein de Bruxelles Mobilité.

Des comptages de cyclistes en continu sont effectués sur un côté du tronçon de l'avenue entre Mérode et Montgomery. Ils montrent une fréquentation très élevée, entre 1.000 et 2.500 par jour uniquement sur un côté. De plus, les comptages de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale de Pro Velo, situé à Mérode, montrent plus de 1.200 cyclistes par heure en heure de pointe. C'est l'endroit qui compte le plus de cyclistes parmi les 25 lieux où des comptages sont réalisés plusieurs fois par an.

À l'aide d'aménagements légers et réversibles, constitués principalement de marquages, potelets et blocs New Jersey, Bruxelles Mobilité compte redistribuer l'espace sur cette voirie d'une largeur de plus de 50 mètres. L'avenue compte entre six et huit bandes de circulation, en plus de la bande de stationnement, sans infrastructure cyclable, sauf sur un petit tronçon entre Mérode et la rue des Aduatiques. De cette façon, la Région

*Zullen de parkeerplaatsen voor deelauto's worden behouden?*

*Hoe zit het met de toegankelijkheid van de Tervurenlaan voor de hulpdiensten? Heeft daarover overleg met de brandweer plaatsgehad? Zal tijdens de testfase er een simulatieoefening worden gehouden?*

*Op de laatste gemeenteraad heeft de burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe een interessant alternatief voorgesteld. Hoe staat u daar tegenover?*

*Op welke manier en met welke regelmaat zal de testfase worden geëvalueerd?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Brussel Mobiliteit denkt al jaren na over een fietspad in twee richtingen tussen de Aduatiekersstraat in Etterbeek en het Leopold II-plein.*

*Uit tellingen op het traject tussen Merode en Montgomery, blijkt dat daar erg veel fietsers passeren: tussen 1.000 en 2.500 per dag en dat in één richting. Het Brussels Fietsobservatorium van Pro Velo telt tijdens de spits aan Merode ruim 1.200 fietsers per uur. Merode is daarmee het drukste punt waar fietsentellingen gebeuren.*

*Met wegmarkeringen, paaltjes en betonblokken wil Brussel Mobiliteit de beschikbare ruimte over een lengte van ruim 50 meter herverdelen. Het gewest wil aan weerskanten van de rotonde afgescheiden, veilige fietspaden creëren.*

*Het eerste plan daarvoor werd opgesteld in 2019. Een fietspad in twee richtingen zou perfect aansluiten bij de bestaande fietsinfrastructuur voorbij Merode en voorbij het Leopold II-plein richting Woluwe. Bovendien kan het gewest meteen ook een aantal oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger maken.*

créera des pistes cyclables séparées bidirectionnelles sur les deux tronçons, en amont et en aval du rond-point, et améliorera les conditions des modes actifs.

Ce premier plan d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la voirie latérale sud de l'avenue de Tervueren a été établi en 2019. Le choix de la piste cyclable bidirectionnelle est proposé, car il permet de rester dans le même esprit que les aménagements existants : aménagement bidirectionnel du côté Mérode et aménagement bidirectionnel entre le square Léopold II et le bas de Woluwe. Il garantit un même niveau de confort, conforme au plan Good Move, et est en adéquation avec l'aménagement existant de part et d'autre.

La Région en profitera pour améliorer et sécuriser diverses traversées piétonnes. Les arrêts des transports publics seront adaptés selon les recommandations de la STIB dans le rond-point.

Sur l'avenue même, il est possible de réaliser ce plan à court terme sous la forme d'un test, en vue d'alimenter ensuite les réflexions sur une demande de permis d'urbanisme pour un aménagement définitif cadrant alors avec une vision plus large de l'avenue incluant ses deux rives. Travailler sous la forme d'un test sur la voirie latérale nord présenterait des difficultés. Les interventions lourdes qui seraient nécessaires sortiraient du cadre du test, cela sans assurer une continuité cohérente d'aménagements cyclables.

La création d'une rue cyclable apaisée sur le côté nord est envisageable dans un deuxième temps, mais elle nécessitera des mesures de réduction du trafic. Elle est rapidement réalisable du côté de Mérode par la suppression du passage du tramway pour les voitures, mais plus difficile du côté du square Léopold II, où une étude plus approfondie est nécessaire. Il est toutefois indispensable, et compatible, d'accroître la cyclabilité sur les deux côtés, compte tenu du franchissement jusqu'ici difficile de la berme centrale.

<sup>313</sup> Le rond-point Montgomery fait l'objet d'un traitement particulier. Il est un point de passage obligé et difficile pour les cyclistes, mais aussi un lieu de concentration d'accidents entre automobilistes. Les interventions portent sur le passage des diverses bermes pour les cyclistes qui, à défaut, empruntent à double sens les voies latérales où la circulation très locale permet cette mixité. Nous prévoyons le traitement des voies centrales de l'anneau à quatre bandes, avec une intervention plus conséquente, à savoir la réduction des vitesses et un aménagement assurant la cyclabilité dudit anneau déjà emprunté quotidiennement par les vélos.

S'agissant de la concertation et de la communication, ces plans ont fait l'objet d'un avis favorable de la part du collège de la commune de Woluwe-Saint-Pierre en mai 2019. Je suppose que M. De Beukelaer était présent. Quelques conditions accompagnaient cet accord, mais aucune ne concernait la perte de stationnement entre le rond-point Montgomery et le square Léopold II. Dans les conditions de la commune, seule la zone

*De haltes van het openbaar vervoer zullen aangepast worden volgens de aanbevelingen van de MIVB.*

*Op de Tervurenlaan zelf kan er vrij snel een testfase worden ingericht. De informatie die die test oplevert, zal worden gebruikt bij het aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning voor een ruimer project. Voor de noordelijke parallelweg is een testfase moeilijker omdat daarvoor meer ingrijpende werken nodig zouden zijn.*

*Een rustige fietsstraat aan de noordkant kan er wel komen in een tweede fase. Daarvoor zijn maatregelen nodig om de verkeersdruk te verminderen. Vooral aan de kant van het Leopold II-plein is dat vrij complex. In elk geval moet het gemakkelijker worden gemaakt om de middenberm over te steken.*

*De Montgomery-rotonde krijgt een aparte behandeling. Het is een onvermijdbaar en moeilijk kruispunt voor fietsers, maar er gebeuren ook veel ongevallen met auto's. Het plan is om de snelheid op de rotonde te verlagen en de veiligheid voor de fietsers te vergroten.*

*De plannen kregen een gunstig advies van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe in mei 2019. De gemeente stelde enkele voorwaarden, maar niet in verband met de afschaffing van parkeerplaatsen tussen Montgomery en Leopold II. Enkel over de zone tussen de Batavierenstraat en Montgomery, op de grens van Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek, vroeg ze overleg, maar daar zou maar een tiental plaatsen verdwijnen.*

*Het lijkt mij overbodig om het project opnieuw te komen voorstellen. In Etterbeek werd het proefproject in juni 2020 voorgesteld aan de bevolking. De gemeente heeft een aantal*

entre l'avenue des Bataves et le rond-point Montgomery devait faire l'objet d'une concertation. Ce tronçon, à cheval sur les deux communes concernées par le test - Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre - et qui n'est concerné que par la perte d'une dizaine de places de stationnement, fait effectivement encore l'objet de modifications.

Il ne semble dès lors pas nécessaire de revenir exposer le projet. Cependant, il restait des accords à trouver, essentiellement sur la partie etterbeekoise. Le projet de test a été présenté à la population de la commune à la fin du mois de juin 2020. À cette occasion, Bruxelles Mobilité a également soumis le calendrier du projet définitif qui suivra l'aménagement temporaire. La commune d'Etterbeek a exposé les éléments qu'elle souhaitait voir étudier dans ce cadre et, après la réunion publique, a rendu un avis favorable.

Juste avant l'été, il a été décidé de prévoir également une date de présentation publique pour la partie du projet concernant Woluwe-Saint-Pierre. Des toutes-boîtes et invitations ont été distribués par la commune. Nous n'avons connaissance ni des modalités, ni des dates, ni des langues de diffusion.

315 Aucune nouvelle réunion publique sur l'aménagement provisoire n'est prévue après ces deux réunions publiques sur le test. Des présentations publiques du futur projet devront être organisées dans le cadre de l'étude sur l'aménagement définitif, lequel fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme au début de l'année 2022. Il faut souligner que la réunion qui s'est tenue à Woluwe-Saint-Pierre a été filmée et diffusée pendant quelques jours.

En ce qui concerne la communication, lors de la réunion du 31 août 2020, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a sollicité les avis de ses habitants. Les réponses ont été reçues par la commune elle-même et par mon cabinet, lequel en a réceptionné plus de 650, dont plus de 620 était favorables. Une grande majorité des habitants de la commune étaient également favorables : sur 33 réponses, 26 étaient pour et 7, contre.

Le délai de quinze jours nous semble donc tout à fait pertinent pour ce type de projet test. À titre de comparaison, le délai d'une enquête publique officielle pour un projet complet de façade à façade avec travaux lourds est d'un mois.

Une réunion de travail entre mon cabinet, la commune de Woluwe-Saint-Pierre et Bruxelles Mobilité s'est tenue le mercredi 23 septembre 2020. Jusqu'à présent, seul un scénario alternatif nous a été transmis par la commune de Woluwe-Saint-Pierre, qui demandait un avis quant à sa faisabilité technique. Nous l'avons bien étudié, et Bruxelles Mobilité a relevé plusieurs problèmes techniques importants rendant sa mise en œuvre difficile.

Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre a reconnu en réunion publique que cette zone de stationnement n'était pas utilisée à sa pleine capacité à certains moments. L'aménagement provisoire de la Région aura notamment pour objectif d'observer les

*voorstellen gedaan in verband met de definitieve inrichting en vervolgens ook een positief advies gegeven.*

*Net voor de zomer werd er ook zo'n voorstelling van het project aan de bevolking gepland in Sint-Pieters-Woluwe. De gemeente heeft folders en uitnodigingen verspreid, maar de details ken ik daar niet van.*

*Na die twee openbare vergaderingen zijn er geen meer gepland over de test. Over het definitieve project, waarvoor het gewest begin 2022 een stedenbouwkundige vergunning wil aanvragen, komen er natuurlijk nog wel openbare vergaderingen.*

*Tijdens de openbare vergadering van 31 augustus 2020 vroeg de gemeente Sint-Pieters-Woluwe de mening van haar bewoners. Van de ruim 650 antwoorden aan mijn kabinet, waren er 620 gunstig. De gemeente ontving zelf 33 antwoorden, waarvan 26 voor het proefproject.*

*Een termijn van vijftien dagen voor een beperkt proefproject is niet onredelijk. Ter vergelijking: voor een openbaar onderzoek bij een grootschalig project van gevel tot gevel, bedraagt de termijn een maand.*

*Op 23 september 2020 hielden mijn kabinet, de gemeente en Brussel Mobiliteit een werkvergadering. De gemeente stelde één alternatief scenario voor, maar na analyse door Brussel Mobiliteit bleek dat verschillende technische problemen de uitvoering daarvan erg moeilijk maakten.*

*De burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe erkende tijdens de openbare vergadering dat de parkeerzone niet altijd volledig volzet is. Een van de doelen van de testfase is de impact nagaan op het fietsverkeer, maar ook op de parkeerdruk. Dat is van belang voor de definitieve herinrichting.*

*De testfase zal nu zo spoedig mogelijk starten. Aan het Etterbeekse gedeelte wordt nog wat gesleuteld op basis van de opmerkingen van de gemeente, maar voor het overige moet er niet veel meer aan veranderen.*

impacts à différents égards, notamment sur la fréquentation de la piste cyclable et sur la pression du stationnement. Ces observations alimenteront les réflexions pour l'étude de l'aménagement définitif.

La phase de test débutera donc le plus vite possible. Le plan concernant la partie située sur la commune d'Etterbeek fait l'objet de dernières modifications sur la base des remarques constructives formulées à la fin du mois de juin. Le plan visant la partie située à Woluwe-Saint-Pierre ne devait normalement pas faire l'objet de modifications majeures après l'avis favorable qu'a émis la commune en mai 2019, mais si nous pouvons améliorer le projet, nous le ferons.

317 Une fois mis en place, l'aménagement provisoire aura une durée de deux ans. L'accord du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) sur le projet de la Région sera bien entendu demandé pour confirmation.

En ce qui concerne la méthode adoptée à l'égard des cyclistes, les boucles de détection actuellement présentes dans les environs du test continueront de fournir des données. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a mis en place une procédure de surveillance, notamment pour les pistes cyclables réalisées à titre de mesure d'accompagnement du déconfinement. Cette procédure peut être appliquée à l'aménagement qui sera testé sur l'avenue de Tervuren. Des comptages manuels des cyclistes et des observations de terrain pourront compléter l'analyse.

S'agissant des riverains, une étude sur le stationnement dans ce quartier a été réalisée en 2017. La période d'étude relative au projet définitif pourrait s'accompagner d'une étude de rotation de l'utilisation du stationnement.

Pour ce qui concerne les commerçants, aucune procédure spécifique n'est actuellement prévue. Une collaboration avec hub.brussels, comme c'est déjà le cas pour d'autres projets de la Région, pourrait être envisagée.

319 **M. David Weytsman (MR).**- Vous dites que la commune a déjà rendu son avis sur le permis. Aujourd'hui, si je comprends bien, il n'y a pas eu de changement entre-temps, mais la commune a changé de position.

319 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a rendu un avis favorable formel.

319 **M. David Weytsman (MR).**- Cela portait-il aussi sur le caractère bidirectionnel ?

319 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui. Nous sommes en contact avec la commune. Des propositions informelles ont été formulées, par une autre voie que le collège. Nous allons les étudier, mais la position formelle de la commune n'a pas changé.

*De testfase zal twee jaar duren. Uiteraard zal het gewest het akkoord vragen van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH).*

*De bestaande telsystemen zullen ook tijdens de testfase de fietsers blijven tellen. Brussel Mobiliteit heeft bovendien een bewakingsprocedure uitgewerkt voor de fietspaden die tijdens de lockdown werden afgebakend, die ook voor de Tervurenlaan gebruikt kan worden. Ter aanvulling komen er ook manuele tellingen.*

*In 2017 werd een studie uitgevoerd over het parkeren in de wijk. De studieronde voor het definitieve project kan onder meer gebruikt worden voor een studie over de rotatie van het gebruik van de parkeerplaatsen.*

*Voor de handelaars is er geen specifieke procedure gepland, maar ik kan een samenwerking met hub.brussels overwegen.*

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *U zegt dat de gemeente al een advies heeft gegeven over de vergunning. Ondertussen is ze echter van mening veranderd.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De gemeente Sint-Pieters-Woluwe heeft inderdaad formeel een gunstig advies gegeven.*

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Ook voor het feit dat het om fietspaden in twee richtingen gaat?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ja. Ik heb informele voorstellen ontvangen, die ik zal bestuderen, maar het formele standpunt van de gemeente blijft ongewijzigd.*

319 **M. David Weytsman (MR).**- Quel projet provisoire sera-t-il donc mis en place ?

319 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vais demander que les diapositives soient mises en ligne pour que vous puissiez découvrir la présentation. Cette phase de test prévoit une piste bidirectionnelle et des adaptations sur les deux voies latérales. Il ne s'agit pas du projet définitif. Il se peut que les plans soient également disponibles sur le site internet de la commune.

335 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je souhaiterais prendre connaissance des plans dans leur version actuelle. Je voudrais aussi rappeler, car c'est important, qu'il n'y a pas lieu d'opposer les usagers entre eux, car nous avons besoin de l'adhésion de tous pour aller vers une ville plus apaisée. Les faits d'agressivité défraient la chronique ces derniers temps. Or, un cycliste de plus, c'est un automobiliste qui roulera mieux. D'un autre côté, je comprends aussi le désarroi de certains riverains.

Vous avez donc reçu, vous et la commune, 650 réponses à une concertation, dont 620 favorables. Vous avez aussi parlé de 33 réponses provenant de la commune elle-même. S'agit-il de la même concertation ?

335 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En fait, sur ces 650 répondants, 33 étaient domiciliés à Woluwe-Saint-Pierre. Nous ignorons le lieu de résidence des autres participants. Sur ces 33 personnes, 26 ont émis un avis favorable et 7 un avis défavorable.

Par ailleurs, je vous confirme que les plans qui vous intéressent sont encore accessibles sur le site web de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

347 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il est parfois intéressant de savoir d'où proviennent les réponses et si elles ont été faites par des personnes qui habitent de l'autre côté du pays.

Concernant la possible collaboration avec hub.brussels pour traiter la question des commerçants, il me paraît très important d'avoir défini un plan reprenant ces aspects avant de commencer la phase de test. Si j'ai bien compris, vous êtes encore en discussion avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre, mais vous souhaitez démarrer avant l'hiver.

347 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui, j'espère commencer dans les jours ou les semaines à venir. Les avis sont favorables, donc je pense que nous pouvons continuer. Nous avons voulu prendre le temps, après ces réunions, de tenir compte des remarques pertinentes et de réétudier des options alternatives, par exemple pour garder certains emplacements de stationnement. Pour l'instant, de petites adaptations ont été décidées, mais pas de gros changements.

351 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il convient en effet d'analyser et d'étudier les pistes alternatives proposées, car elles peuvent être intéressantes.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- Hoe zal het voorlopige project er dan uitzien?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Er komt een fietspad in twee richtingen en aanpassingen aan de twee parallelwegen. Dit is niet het definitieve project. Ik denk dat deze plannen ook op de website van de gemeente te vinden zijn.

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- Ik zou graag de huidige versie van de plannen krijgen. U moet ervoor zorgen dat u de verschillende weggebruikers niet tegen elkaar opzet.

*Er kwamen 650 reacties op het overleg, waarvan 620 positieve. U had het ook over 33 antwoorden uit de gemeente zelf. Betroffen die hetzelfde overleg?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Die 33 reacties kwamen van inwoners van Sint-Pieters-Woluwe. Van de overige deelnemers weet ik niet waar ze wonen. Van die 33 waren 26 reacties positief en 7 negatief.

*De plannen kunt u inzien op de website van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- Soms is het interessant om te weten waar de personen die reageerden, precies wonen.

*Als u met hub.brussels wilt samenwerken rond de handelszaken in de wijk, moet u ervoor zorgen dat die aspecten in een plan vervat zijn voor u de testfase start. Als ik het goed begrepen heb, overlegt u nog met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, maar wilt u de testfase voor de winter van start laten gaan.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Ja, ik hoop dat ze in de komende weken kan starten. Aangezien de adviezen positief zijn, kunnen we ermee doorgaan. Ik heb in elk geval de tijd genomen om de alternatieven te bestuderen en de relevante opmerkingen in de plannen te verwerken. Het gaat om kleine aanpassingen.

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- Het is goed dat u de alternatieve voorstellen bestudeerde, want die kunnen interessant zijn.

- Les incidents sont clos.

- De incidenten zijn gesloten.

355 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

355 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,

355 concernant "les nouvelles zones de rencontre".

betreffende "de nieuwe woonerfzones".

357 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- En mai dernier, la Ville de Bruxelles a décidé de transformer provisoirement le Pentagone en zone de rencontre, en limitant la vitesse à 20 km/h, pour créer davantage d'espace pour les piétons et les cyclistes. Le 1er septembre, la limite de vitesse a été relevée à 30 km/h sur les grandes avenues, les principales voies d'accès au centre-ville, les axes cyclables, les rues empruntées par les bus et les trams et les rues commerçantes, et cela, pour une période de six mois.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- In mei besliste de stad Brussel om de Vijfhoek tijdelijk tot een woonerf om te dopen. De maximumsnelheid van 20 km/u moest meer plaats creëren voor voetgangers en fietsers. Op 1 september werd de woonerfzone gedeeltelijk opgeheven: op grote lanen, hoofdinvalswegen die naar het stadscentrum leiden, fietsassen, straten waar veel bussen en trams passeren en plaatsen waar veel commerciële activiteiten plaatsvinden, werd de maximumsnelheid weer opgetrokken naar 30 km/u. Dat geldt bijvoorbeeld voor de straten rond het Warandepark, de Dansaertstraat, de Maurice Lemonnierlaan en de Hoogstraat. In de meeste rustige stadsdelen blijven de woonerven behouden. De aanpassingen gelden voor zes maanden.

*Un article paru dans Bruzz du 19 août fait état d'une augmentation exponentielle du nombre d'infractions aux limites de vitesse enregistré par la zone de police locale. Notre critique initiale semble donc justifiée : il s'agit d'une mesure symbolique à laquelle peu de citoyens adhèrent.*

Op 19 augustus stond in Bruzz dat de lokale politiezone merkt dat steeds meer automobilisten zich niet aan de snelheidsbeperking houden. Op die datum waren er voor de maand augustus al 2.789 pv's uitgeschreven voor snelheidsovertredingen in de Vijfhoek. Dat is een pak meer dan in juli, toen er 1.129 pv's werden uitgeschreven, en in juni, met 448 pv's. Onze aanvankelijke kritiek lijkt dus terecht: het is een symbolische maatregel waar maar weinig burgers zich aan houden.

*Combien des 2.789 procès-verbaux dressés dans le Pentagone sont-ils liés au non-respect de la zone 20 et combien au non-respect de la zone 30 ?*

Hoeveel van de 2.789 pv's in de Vijfhoek hadden betrekking op het overtreden van de zone 20 en hoeveel voor het overtreden van de zone 30?

*Comment expliquez-vous que de plus en plus d'automobilistes ne respectent apparemment pas la limite de vitesse ? Est-ce dû à une augmentation du trafic ou des contrôles ?*

Hoe verklaart u dat steeds meer automobilisten zich blijkbaar niet aan de snelheidsbeperking houden? Was er meer verkeer of werden er meer controles verricht? De opmerkelijke stijging verdient uitleg.

*Quelles mesures prenez-vous pour améliorer le respect des limites de vitesse ?*

Welke acties onderneemt u om de naleving van de snelheidsbeperking van 30 km/u of 20 km/u te verbeteren?

*Quelles adaptations aux infrastructures seront-elles effectuées pour garantir la sécurité ? La vitesse maximale autorisée est-elle clairement indiquée ?*

Welke infrastructuraanpassingen zullen er nog worden doorgevoerd om de veiligheid te garanderen? Wordt de toegelaten snelheid wel voldoende duidelijk aangegeven? Ik vrees dat niet iedereen het bord van woonerfzone kent, en dat heeft vaak te maken met het feit dat de infrastructuur onvoldoende duidelijk maakt dat je door zo'n zone rijdt, vooral op grote lanen.

359 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- Votre question concerne une zone du Pentagone et donc une

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De vraag van mevrouw Van Achter gaat over een zone binnen de Vijfhoek en bijgevolg gaat het ook gedeeltelijk om een



*matière communale, ce pourquoi j'ai préparé ma réponse en coordination avec les autorités locales.*

*La Ville de Bruxelles a fait savoir que l'aménagement de la zone de rencontre le 11 mai était une mesure urgente, adoptée dans le contexte de la crise sanitaire. En raison de l'évolution du virus, le collègue a décidé de modifier la mesure, en concertation avec la police, la STIB et la Région.*

*Depuis le 1er septembre 2020, le Pentagone est divisé en plusieurs zones de rencontre, où la qualité de vie et la sécurité sont prioritaires et où la vitesse maximale de 20 km/h est maintenue. Ces quartiers sont reliés à des axes principaux sur lesquels une vitesse maximale de 30 km/h est autorisée. Il s'agit d'une mesure transitoire qui sera maintenue jusqu'en février, en attendant la mise en œuvre concrète de la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), comme le prévoit le plan Good Move.*

*Le plus important est donc que nous travaillions par phases à la réalisation des plans de Good Move. Pionnière en la matière, la Ville de Bruxelles a lancé la phase de participation avant même la crise du coronavirus.*

*Je n'ai pas reçu d'informations détaillées sur le nombre de PV. Selon la Ville de Bruxelles, la police n'a pas constaté une augmentation du nombre d'incidents qui serait liée à la zone de rencontre. En toute logique, il est apparu que peu de piétons utilisaient tout l'espace routier auquel ils avaient droit dans les rues non aménagées en zones de rencontre, et que les vitesses étaient moins respectées dans les rues larges où l'infrastructure n'était pas encore adaptée.*

*Les zones de rencontre seront évaluées dans le contexte des mailles apaisées et des interventions au niveau de l'infrastructure seront effectuées en cas de besoin. Les ajustements actuellement effectués sont une bonne chose, car ils augmentent la lisibilité de la ville.*

<sup>361</sup> *Je comprends que la Ville de Bruxelles, en concertation avec les services de sécurité, ait opté pour une zone homogène.*

*Contrairement à vous, j'estime que ces mesures ne sont pas purement symboliques. L'élargissement de l'espace dévolu aux piétons était une nécessité pendant la crise du coronavirus. La zone de rencontre est l'instrument que le Code de la route mettait à notre disposition, et celle-ci implique une limitation de vitesse à 20 km/h.*

*Le gouvernement savait, grâce à des contacts informels, que les communes souhaitaient installer rapidement des panneaux de signalisation mais ne disposaient pas du matériel adéquat. C'est*

gemeentelijke aangelegenheid. Ik heb mijn antwoord dan ook gecoördineerd met de plaatselijke overheid. Brussel Mobiliteit stelt zijn expertise ter beschikking van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaren, maar deze kwestie moet ook nog in Brussel-Stad aan bod komen.

De stad Brussel laat weten dat de inrichting van het algemene woonerf op 11 mei een dringende maatregel was in het kader van de gezondheids crisis, om op die manier meer fysieke afstand te creëren tussen de voetgangers. Gezien de evolutie van het virus besliste het college om de maatregel te wijzigen, in overleg met de politie, de MIVB en het gewest.

Sinds dinsdag 1 september 2020 is de Vijfhoek opgedeeld in verschillende woonerven, waar leefbaarheid en veiligheid prioritair zijn en waar de maximale snelheid van 20 km/u wordt behouden. Die wijken worden verbonden met hoofdassen waarover het verkeer aan 30 km/u de Vijfhoek kan in- en uitrijden. Het gaat om een overgangsmaatregel die duurt tot februari, in afwachting van de concrete uitwerking van het autoluwe concept van de Vijfhoek, mobility as a service (MaaS), zoals gepland in het plan Good Move.

Het belangrijkste is dus dat we in fasen toewerken naar de plannen uit Good Move. Brussel-Stad heeft zich al een voortrekker getoond. Al voor de coronacrisis kondigde ze aan dat ze zou starten met het participatieproject dat aan de plannen vooraf moet gaan.

Ik heb geen gedetailleerde informatie gekregen over het aantal pv's. De stad Brussel meldde wel dat de politie geen toename heeft geconstateerd van het aantal incidenten die te wijten zijn aan het woonerf. Bij de heropstart van het verkeer na de vakantie bleek echter dat in straten zonder specifieke voorzieningen voor ontmoetingsruimten nog maar weinig voetgangers alle wegruimte gebruikten waar ze recht op hadden. De mobiliteitsdiensten hebben ook vastgesteld dat de snelheden minder gerespecteerd worden in brede straten waar de infrastructuur nog niet aangepast is. Dat is ook logisch.

De woonerven zullen geëvalueerd worden in het kader van de autoluwe wijken en de infrastructurele ingrepen zullen plaatsvinden waar nodig. De aanpassingen die nu gebeuren, zijn een goede zaak, omdat ze de leesbaarheid van de stad vergroten.

Ik begrijp dat de stad Brussel in overleg met de veiligheidsdiensten gekozen heeft voor een homogene zone. Het ligt niet voor de hand om snel te reageren.

Ik ben het niet met u eens dat dat louter symbolische maatregelen waren. In de Vijfhoek is in totaal een honderdtal kilometer aangelegd. Tijdens de coronacrisis kregen we veel meldingen van conflicten tussen voetgangers en fietsers of tussen voetgangers onderling omdat ze een erg beperkte ruimte moesten delen. Als er buiten een rij voor de bakker stond, voelde je als voetganger dat anderhalve meter afstand houden onmogelijk was. We moesten er dus voor zorgen dat voetgangers meer

*pourquoi nous avons envoyé un courrier aux dix-neuf communes, leur proposant de leur apporter notre aide dans la création de zones de rencontre, de rues cyclables ou d'autres interventions. Seize d'entre elles ont accepté notre offre.*

*Entre-temps, certaines interventions ont été modifiées ou supprimées parce qu'elles n'étaient plus pertinentes ou s'accompagnaient d'effets pervers. D'autres sont en cours d'évaluation et pourraient être pérennisées.*

*Cet instrument, assurément perfectible, est une mesure d'urgence qui a le mérite d'indiquer clairement que les piétons ont la priorité absolue.*

ruimte mochten innemen, zeker tijdens een periode met 80 tot 90% minder verkeer.

Het woonerf was het instrument dat de Wegcode ons aanreikte. Dat houdt een beperking van 20 km/u in, maar op dat moment moesten we roeien met de riemen die we hadden. Op die manier konden we verschillende straten, niet alleen in de Vijfhoek, een stuk verkeersluwer maken. Voetgangers konden de hele breedte van de weg gebruiken. Op veel plaatsen was dat echt een goede maatregel.

Dankzij informele contacten met een aantal gemeenten wist de regering dat de gemeenten wel wilden, maar niet over het materiaal beschikten om snel verkeersborden te installeren. Daarom hebben we een brief gestuurd naar de negentien gemeenten, waarin we hebben aangeboden om te helpen met het invoeren van woonerven, fietsstraten of andere ingrepen. Zestien van de negentien gemeenten zijn op ons aanbod ingegaan.

Er is op verschillende plaatsen ingegrepen. Een aantal ingrepen is ondertussen aangepast of weggenomen omdat ze niet langer relevant zijn of omdat ze perverse effecten hadden. Andere aanpassingen worden geëvalueerd en zullen misschien blijven.

Ook in Wenen is dit instrument gebruikt. Het was niet perfect, het was een noodmaatregel, maar het was toen nodig om het signaal te geven dat voetgangers absoluut voorrang krijgen. Ik blijf erbij dat de maatregel nodig was en verheug me erover dat bijna alle gemeenten er positief op gereageerd hebben, inclusief de stad Brussel met de Vijfhoek.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Dit is inderdaad een vraag die de stad Brussel betreft, maar het gaat wel om verkeersveiligheid. Ik ben dan ook blij dat u hebt geantwoord.

Mijn kritiek richt zich vooral op de manier waarop de woonerfzone van de Vijfhoek werd ingevoerd. Er werd een bord geplaatst en dat was het. De infrastructuur volgde niet. Het bord was onvoldoende bekend. De snelheidsbeperking werd niet nageleefd. Zelfs de burgemeester zei dat het niet de bedoeling was om in de Wetstraat op straat te lopen. Ik snap dat er nood was aan meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar was dit dan de beste aanpak?

Op basis van analyses en evaluaties moeten we wat zaken bijstellen. De stad Brussel heeft dat gelukkig al gedaan. Ik ben voorstander van een stadscentrum waar het aangenaam en veilig vertoeven is voor wandelaars en fietsers, zoals bijvoorbeeld in Antwerpen. Ingrepen moeten echter op een veilige manier gebeuren. Het mag niet de bedoeling zijn dat zwakke weggebruikers de straat op moeten als daar te veel en te snel autoverkeer voorbij komt. Het begint allemaal bij een aangepaste infrastructuur.

*- Het incident is gesloten.*

<sup>363</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Ma critique porte principalement sur la manière dont la zone de rencontre a été mise en place, qui s'est limitée à l'installation d'un panneau.*

*Nous devons procéder à quelques ajustements, sur la base d'analyses et d'évaluations.*

*Je suis favorable à un centre-ville agréable et sûr pour les promeneurs et les cyclistes, à condition de prévoir une infrastructure adaptée.*

*- L'incident est clos.*

367 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

367 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,

367 concernant "la liaison entre Uccle et Ruisbroek".

369 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Dans le cadre du plan régional de développement durable (PRDD), la Région souhaite que l'offre de transports publics soit conçue comme une offre unifiée et métropolitaine, mise en œuvre par les différents opérateurs.

Elle préconise la création de lignes de transports publics interrégionales et le développement d'une offre métropolitaine cohérente entre opérateurs. Cette offre serait complémentaire au réseau S de la SNCB et fonctionnerait sur une plage horaire étendue et adaptée à la demande de mobilité bruxelloise et métropolitaine, et ce afin de permettre un report modal effectif et de desservir les pôles d'intérêt métropolitains.

Il faut négocier davantage et avec un plus grand volontarisme un accord de coopération avec la Wallonie et la Flandre sur la mise en œuvre de la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Cet accord permettra d'assurer l'exercice d'une gestion transrégionale de la mobilité du bassin métropolitain bruxellois.

Plus concrètement, la Région de Bruxelles-Capitale préconise à échéance proche dans le PRDD présenté en 2018 le renforcement ou l'extension des corridors de transport en commun (tels que la liaison entre Uccle et Ruisbroek).

Des étapes ont-elles déjà été franchies en ce qui concerne la liaison précitée ? Dans l'affirmative, lesquelles ? Et si tel n'est pas le cas, pour quelles raisons ? Où en sont les discussions avec la Région flamande en ce qui concerne la liaison entre Uccle et Ruisbroek ?

Qu'en est-il de la concertation avec la Région flamande, qui ne soutenait pas la prolongation de la ligne de tram 4 ? Quels sont les obstacles à cette liaison ? Le rond-point reliant la rue de Stalle et la Petite Drève du Maréchal à proximité de l'Espace formation PME a été aménagé pour qu'un tramway puisse le traverser : ce rond-point est-il à ajouter à la liste des travaux inutiles de la Région bruxelloise ?

371 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le prolongement de l'axe du tram vers Ruisbroek fait partie des nombreux projets d'extension envisageables du réseau bruxellois. Il permet une connexion avec une halte ferroviaire et contribue à renforcer l'offre entre la Région et la périphérie. Ce prolongement ne fait pas partie des projets actuellement à l'étude, la priorité ayant été donnée par les gouvernements bruxellois et flamand à la réalisation du projet réseau Brabant pour le développement des lignes interrégionales, plus précisément la rocade tram-bus de

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

betreffende "de verbinding tussen Ukkel en Ruisbroek".

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- In het kader van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) wil het Brussels Gewest dat het hele openbaarvervoeraanbod wordt opgevat als een eengemaakt en grootstedelijk aanbod van de verschillende vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB).

*Het plan beveelt aan om te voorzien in openbaar vervoer dat de gewesten met elkaar verbindt en om een coherent grootstedelijk aanbod te ontwikkelen met de betrokken maatschappijen. Dat zal complementair zijn aan het aanbod van voorstadstreinen van de NMBS, met een uitgebreide dienstregeling die beantwoordt aan de Brusselse en grootstedelijke mobiliteitsvraag. Op die manier moet de zogenaamde modal shift mogelijk worden en moet het ook mogelijk zijn om belangrijke grootstedelijke knooppunten te bedienen.*

*Er moet intenser worden onderhandeld over een samenwerkingsovereenkomst met Wallonië en Vlaanderen inzake de uitvoering van de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel. Deze overeenkomst zal een transregionaal beheer van de mobiliteit van het Brussels grootstedelijke gebied mogelijk maken.*

*Concreet beveelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het GPDO van 2018 aan dat het openbaar vervoer wordt versterkt en uitgebreid, onder meer met een verbinding tussen Ukkel en Ruisbroek.*

*Zijn er al stappen gezet voor die verbinding? Zo nee, waarom niet? Hoever staan de besprekingen met het Vlaams Gewest?*

*Hoe staat het met het overleg met het Vlaams Gewest over een verlenging van tramlijn 4, dat daar geen voorstander van is? Wat zijn de belemmeringen voor die verbinding? De rotonde aan de Stallestraat is zodanig aangelegd dat er een tram kan voorbijrijden. Moet deze rotonde nu worden toegevoegd aan de lijst van nutteloze infrastructuur van het Brussels Gewest als tramlijn 4 niet wordt verlengd?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De verlenging van de tramlijn naar Ruisbroek is een van de vele mogelijke manieren om het Brussels netwerk uit te breiden. Deze verlenging behoort niet tot de projecten die momenteel worden onderzocht aangezien de Brusselse en Vlaamse regeringen voorrang geven aan het Brabantnet voor de ontwikkeling van de verbindingen tussen de gewesten. Het gaat meer bepaald om de trambusverbinding van het Universitair*

l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (Universitair Ziekenhuis Brussel, UZ Brussel) à l'aéroport, la ligne de tram vers Boom via Willebroek ainsi que le prolongement de la ligne 62 vers l'aéroport dans l'axe du boulevard Léopold III.

*Ziekenhuis Brussel naar de luchthaven, de tramlijn naar Boom via Willebroek, en de verlenging van lijn 62 naar de luchthaven.*

373 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Durant la législature 2004-2009, le ministre Pascal Smet avait déjà annoncé la création d'une ligne de tram prolongeant le parcours du tram 4 au-delà de la rue de Stalle jusqu'à Ruisbroek. Cela ne s'est jamais concrétisé.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Tijdens de regeerperiode 2004-2009 had minister Pascal Smet al aangekondigd dat tramlijn 4 zou worden verlengd tot in Ruisbroek. Dat is echter nooit gebeurd.*

En l'occurrence, nous sommes favorables au dialogue et nous pensons qu'il faut continuer à construire des ponts avec votre homologue du gouvernement flamand.

*We zijn voorstander van dialoog en denken dat u moet blijven werken aan een akkoord met uw collega in de Vlaamse regering.*

375 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le prolongement de cette ligne de trams vers Ruisbroek est un projet qui retient l'attention du gouvernement. Cependant, il n'est pas prévu dans les aménagements à venir, et je préfère revenir sur ce point avec vous quand ce sera le cas.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De regering heeft aandacht voor de verlenging van de tramlijn naar Ruisbroek. Het is evenwel geen project dat momenteel op stapel staat en ik breng deze kwestie liever weer ter sprake wanneer dat wel het geval zal zijn.*

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

379 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

379 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,**

379 et à **M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,**

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

379 concernant "**l'éclairage public en Région bruxelloise**".

betreffende "**de openbare verlichting in het Brussels Gewest**".

381 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le Bureau élargi a décidé de regrouper deux de mes questions orales concernant l'éclairage public à Bruxelles, dont l'une portait sur l'éclairage public intelligent.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Het beheer van de openbare verlichting blijft incoherent in het Brussels Gewest. Wanneer de verlichting niet werkt, kan het snel ingewikkeld worden om de bevoegde dienst daarvan op de hoogte te brengen. In het Brussels Gewest zijn er twee instanties bevoegd, afhankelijk van waar de defecte lantaarn zich bevindt: Sibelga of Brussel Mobiliteit.*

Alors que l'on rationalise et que l'on rassemble tous les services en seul endroit, persiste une incohérence en Région bruxelloise : la gestion de l'éclairage public sur les voiries régionales. Lorsque l'éclairage public ne fonctionne pas ou que la lampe d'un réverbère est cassée, prévenir l'instance compétente peut rapidement devenir compliqué. En Région bruxelloise, deux instances sont compétentes pour la gestion de l'éclairage public : Sibelga ou Bruxelles Mobilité, cela dépend où se trouve le réverbère cassé. Pour savoir vers qui diriger la signalisation de l'incident, il faut bien avoir toutes les informations nécessaires pour localiser la panne.

*In het najaar zal Sibelga slimme lichtpunten beginnen te installeren, waardoor de openbare verlichting doeltreffender kan worden beheerd. Met dit nieuwe systeem kan de netwerkbeheerder op elk ogenblik de staat van elk lichtpunt kennen, vaststellen welke verlichting kapot is, instellen wanneer de verlichting werkt of van elk verlichtingspunt de precieze lichtsterkte bepalen.*

À l'automne, Sibelga commencera à déployer des points lumineux intelligents dans notre ville-région. Contrôlables à

*Een Nederlands bedrijf heeft een nieuw soort verlichting uitgevonden, die duurzamer is en die de helft van de stadsverlichting van New York gaat vervangen. De*

distance, ces luminaires de nouvelle génération permettront une gestion encore plus efficace de l'éclairage public. Avec ce nouveau système, le gestionnaire du réseau peut connaître à tout moment l'état de chaque point lumineux, identifier les luminaires en panne ou encore assigner des horaires de fonctionnement ou d'atténuation précis à chaque point. Mais ces projets ont déjà été évoqués en début d'année par mon collègue David Weytsman, donc je ne vais pas y revenir.

Je vais plutôt m'attarder sur un nouveau type d'éclairage plus durable, qui a été créé par une société néerlandaise et qui va remplacer pour le moment la moitié des réverbères de la ville de New York. Les réverbères pourront être équipés de capteurs intelligents qui contribueront à la sécurité et à l'environnement. Il s'agit de placer des lampes LED, comme on le fait à Bruxelles, ce qui permet d'économiser de l'argent sur les factures énergétiques et sur les coûts de maintenance.

Il est possible d'ajouter des capteurs, qui mesurent le son et les vibrations, aux réverbères. Le gestionnaire peut alors déterminer où il convient d'installer plus ou moins de lampes et où des mesures antibruit s'avèrent nécessaires. Enfin, les données des capteurs peuvent aussi être partagées avec les pompiers, le service d'ambulance ou la police, afin par exemple de pouvoir intervenir plus rapidement sur les lieux d'un accident.

383 Quelle est la position de Bruxelles Mobilité et du gouvernement bruxellois sur le fait de rétrocéder la gestion de l'éclairage public sur les voiries régionales à Sibelga ? Quelles discussions ont-elles lieu entre la Région bruxelloise et Sibelga ? Quels sont les avantages et inconvénients de confier la gestion de l'éclairage public à Sibelga ?

Quelles pistes sont-elles à l'étude, au sein de Bruxelles Mobilité, pour une gestion plus optimale et plus efficace de l'éclairage public en voirie régionale ? Quelle est la position de Bruxelles Mobilité et du gouvernement bruxellois sur l'éclairage intelligent ?

Quelle est l'évaluation des éclairages LED placés en Région bruxelloise ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ?

De quelle quantité d'émissions de CO2 la Région bruxelloise peut-elle réduire son empreinte écologique grâce aux éclairages intelligents et/ou aux éclairages LED ?

Quel est le montant économisé par Bruxelles Mobilité sur les factures énergétiques et les coûts de maintenance grâce à l'éclairage intelligent et/ou aux éclairages LED installés sur notre territoire ?

Quelles pistes sont à l'étude, au sein de Bruxelles Mobilité, sur le fait de placer des capteurs intelligents qui contribueront tant à la sécurité qu'à l'environnement ?

385 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ma réponse a été concertée avec le cabinet du ministre Alain Maron.

*verlichtingspalen kunnen worden uitgerust met intelligente sensoren, die bijdragen aan de veiligheid en het milieu.*

*Er kunnen sensoren worden toegevoegd die het geluid en de trillingen meten. De beheerder kan dan bepalen waar meer of minder verlichting nodig is en waar maatregelen tegen lawaaioverlast noodzakelijk zijn.*

*De gegevens van de sensoren kunnen ook worden gedeeld met de brandweer, hulpdiensten of politie om bijvoorbeeld snellere interventies mogelijk te maken.*

*Wat is het standpunt van Brussel Mobiliteit en de Brusselse regering over de overdracht van het beheer van de openbare verlichting op de gewestwegen aan Sibelga? Wat zijn de voor- en nadelen daarvan? Welke besprekingen vinden daarover plaats tussen het Brussels Gewest en Sibelga?*

*Welke opties onderzoekt Brussel Mobiliteit om de openbare verlichting doeltreffender te beheren? Wat is het standpunt van Brussel Mobiliteit en de Brusselse regering over slimme verlichting?*

*Hoe wordt de ledverlichting in het Brussels Gewest beoordeeld? Wat zijn de voor- en nadelen ervan?*

*Hoeveel kan de CO2-uitstoot dalen in het Brussels Gewest dankzij slimme en/of ledverlichting?*

*Hoeveel heeft Brussel Mobiliteit bespaard op zijn energierekeningen en onderhoudskosten dankzij de slimme en/of ledverlichting?*

*Welke mogelijkheden onderzoekt Brussel Mobiliteit inzake slimme sensoren die bijdragen aan de veiligheid en het milieu?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De verlichting van de openbare ruimten en wegen vormt een belangrijke voorwaarde voor de levenskwaliteit en veiligheid*

L'éclairage des espaces publics et des voiries constitue une condition fondamentale de la qualité de vie et de la sécurité des habitants et usagers de la Région. Il est une composante pleine et intégrée de l'aménagement de ces voiries et espaces publics. Il ne peut pas être considéré comme distinct. La cohérence de la conception, de l'usage et de l'entretien des espaces publics implique cette intégration. Le gouvernement doit assurer les conditions du déploiement, de la fonctionnalité et de l'entretien de l'ensemble des composantes, et donc forcément de l'éclairage, en garantissant la cohérence et la meilleure coordination.

En ce qui concerne la rétrocession de la gestion de l'éclairage public des voiries régionales à Sibelga, le gouvernement souhaite renforcer le partenariat et les synergies avec Sibelga au service de la meilleure qualité de l'espace public et de l'éclairage qui en fait partie. Des contacts, notamment entre Sibelga et Bruxelles Mobilité, doivent être programmés afin de déterminer le potentiel et le renforcement de ces synergies. À ce stade, il n'est pas prévu de rétrocéder la gestion de l'éclairage public des voiries régionales à Sibelga. Une telle rétrocession aurait un impact significatif sur les points suivants.

Le premier impact se ferait sur la gestion des voiries régionales. Pour l'instant, la Région a la main sur les décisions concernant les équipements des voiries régionales, dont l'éclairage public. Ainsi, en cas de danger pour la sécurité, un nouvel éclairage piéton peut être placé en quelques jours. Si la gestion devait être confiée à Sibelga, l'intervention dépendrait de ses priorités et influencerait peut-être les indicateurs-clés de performance du contrat de gestion. En confiant l'éclairage public à Sibelga, la Région risquerait de réduire l'efficacité de programmation et d'intervention actuelle.

387 Au niveau de la mobilité, la cellule dédiée aux équipements électromécanique de Bruxelles Mobilité est composée d'experts en mobilité (formation de conseiller en mobilité, événements internes et formations internes à Bruxelles Mobilité). L'éclairage public est vu comme un élément de la politique de mobilité tout comme les feux tricolores, la signalisation fixe, la sécurité routière, etc. Cet aspect fait partie de toutes les interventions et les installations : poteaux placés aux endroits les plus opportuns pour gêner au moins les modes actifs, idem pour les armoires électriques. En outre, on constate que, sur certaines voiries communales, cet aspect de mobilité et d'accessibilité n'est pas forcément pris en considération. On y trouve des poteaux sur des blocs de béton ou des poteaux implantés sur le cheminement naturel des piétons.

Enfin, afin de développer le plan ITS (Intelligent Transport System) régional, la gestion en direct des installations d'éclairage public serait un atout pour la Région.

Au niveau budgétaire, davantage d'intermédiaires entre la Région et l'entrepreneur effectuant les travaux sur le terrain augmenteraient la facture pour la Région bruxelloise.

Du point de vue de la connaissance du métier, Bruxelles Mobilité perdrait la connaissance des installations ainsi que son rôle

*van de inwoners van het Brussels Gewest. Het maakt ook integraal onderdeel uit van het beheer van de openbare ruimte en de wegen. De regering moet erop toezien dat alle onderdelen van de openbare ruimte op een coherente manier beheerd en onderhouden worden.*

*Wat de overdracht van het beheer van de openbare verlichting op de gewestwegen betreft, wenst de regering het partnerschap en de synergieën met Sibelga te versterken. Sibelga en Brussel Mobiliteit moeten overleggen hoe dat mogelijk is. In dit stadium zijn er echter geen plannen om het beheer van de openbare verlichting op de gewestwegen over te laten aan Sibelga. Daar zijn een hele reeks argumenten voor.*

*Ten eerste zou dat het beheer van de gewestwegen minder doeltreffend dreigen te maken. Momenteel heeft het gewest immers de controle over de beslissingen inzake de openbare verlichting op de gewestwegen. Bij gevaar voor de veiligheid kan er bijvoorbeeld in enkele dagen een nieuwe voetgangersverlichting worden geplaatst. Als het beheer aan Sibelga zou worden toevertrouwd, zou dat afhangen van zijn prioriteiten en misschien een invloed hebben op de key performance indicatoren van de beheersovereenkomst.*

*Ten tweede heeft Brussel Mobiliteit een cel voor elektromechanische uitrusting die uit mobiliteitsexperts bestaat. Openbare verlichting wordt gezien als een onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Om het gewestelijke ITS-plan (Intelligent Transport System) te ontwikkelen, is het rechtstreekse beheer van de openbare verlichting dan ook een troef.*

*Meer tussenpersonen tussen het gewest en de aannemer die de werkzaamheden uitvoert, zouden bovendien de factuur voor het Brussels Gewest doen oplopen.*

*Voorts zou Brussel Mobiliteit niet alleen vakkennis verliezen, maar ook zijn rol als belangrijke speler op het vlak van openbare verlichting, terwijl dat integraal deel uitmaakt van de openbare ruimte.*

*Het is gemakkelijker voor het gewest om een beleid inzake verlichting uit te voeren wanneer het de openbare verlichting rechtstreeks beheert.*

*Wat de synergie met het departement Build van Brussel Mobiliteit betreft in het kader van de heraanleg van wegen, is een interne samenwerking binnen Brussel Mobiliteit tot stand gebracht, van voorontwerp tot oplevering na de uitvoeringswerkzaamheden. Gezien de nood aan coherentie is*

d'acteur de l'éclairage public, alors que celui-ci fait partie intégrante de l'espace public et des voiries.

Pour ce qui est de la vision à long terme, il est plus facile pour notre Région d'exécuter une politique d'éclairage (plan lumière, cohérence des installations, etc.) en gérant l'éclairage public directement.

En ce qui concerne la synergie avec le département Build de Bruxelles Mobilité, dans le cadre des projets de renouvellement de voiries, une collaboration interne à Bruxelles Mobilité est mise en œuvre, de l'avant-projet jusqu'après la réception après travaux d'exécution. Cette nécessité de cohérence plaide pour une maîtrise interne à Bruxelles Mobilité de la conception et l'exécution des projets présentant des enjeux d'éclairage public.

Quant à la synergie avec la STIB, celle-ci et la Région ont l'habitude d'étudier leurs projets communs qui incluent le placement de poteaux mixtes (caténaires, éclairage, etc.) et la gestion de l'enlèvement et de la réinstallation de poteaux entre les services. Ajouter un nouvel acteur dans la gestion des chantiers compliquerait les travaux de la STIB.

389 Autre point à prendre en considération, l'activation dynamique de l'éclairage prendra de plus en plus d'ampleur à l'avenir. Ainsi, nous envisageons des dispositifs d'éclairage à la demande (notamment pour les projets de voies cyclables) mais également l'intensification de l'éclairage pour sécuriser les zones de chantier ou de danger, ainsi qu'aux endroits où se trouvent des caméras de sécurité.

La Région bruxelloise est, pour l'instant, responsable de la remise en état de la voirie à l'issue de travaux effectués sur des poteaux d'éclairage public. Lors de nombreux travaux d'impétrants, le revêtement des trottoirs est mal remis en place. Le gestionnaire régional de voirie doit alors envoyer des contrôleurs pour vérifier les chantiers, introduire des plaintes et assurer le suivi des dossiers.

Les points que je viens de citer sont des questions essentielles qu'il faut trancher pour que la rétrocession puisse progresser.

J'en viens à l'optimisation de la gestion. Le suivi du plan lumière permet une gestion efficace de l'éclairage public sur les voiries régionales. Un plan de renouvellement des anciennes installations est à l'étude.

Certains aspects de l'éclairage intelligent tels que la variation horaire vont être déployés dans toute la Région. Pour d'autres, la Région bruxelloise attend qu'il ait été remédié aux maladies de jeunesse des technologies. En effet, une panne au niveau d'un capteur peut entraîner la panne de l'ensemble du système, ce qui nécessite de nombreuses interventions techniques pour que le système soit stabilisé.

Les éclairages LED sont l'avenir de l'éclairage public. L'évaluation qui en est faite est très bonne.

*het van belang dat Brussel Mobiliteit die projecten volledig intern beheert.*

*Vervolgens zou een nieuwe speler de werkzaamheden van de MIVB bemoeilijken. De MIVB en het gewest hebben immers de gewoonte om hun projecten gezamenlijk te onderzoeken, bijvoorbeeld wanneer er paaltjes weggehaald en opnieuw geplaatst moeten worden.*

*Een ander punt waarmee rekening moet worden gehouden, is dat de dynamische activering van de verlichting steeds belangrijker zal worden in de toekomst. Er zijn plannen voor verlichting op aanvraag, maar ook voor sterkere verlichting om zones met werkzaamheden of gevaarlijke zones te beveiligen.*

*Daarnaast is het Brussels Gewest momenteel verantwoordelijk voor het herstel van de wegen na werkzaamheden aan verlichtingspalen. Bij veel werkzaamheden door nutsbedrijven worden de voetpaden slecht hersteld. De gewestelijke wegbeheerder moet dan controleurs op pad sturen om de dossiers op te volgen.*

*Al die punten zijn essentiële vragen die moeten worden beantwoord als we de overdracht van het beheer overwegen.*

*Wat de optimalisering van het beheer betreft, maakt de opvolging van het Lichtplan een doeltreffend beheer van de openbare verlichting op de gewestwegen mogelijk.*

*Bepaalde aspecten van slimme verlichting zullen in het hele gewest worden uitgerold. Voor andere wacht het Brussels Gewest tot de kinderziektes zijn verholpen.*

*Ledverlichting is de toekomst van de openbare verlichting. De evaluatie ervan is heel goed.*

<sup>391</sup> Les avantages de l'utilisation des éclairages LED sont un entretien simplifié, une lumière directive, une température de couleur plus agréable et une consommation limitée. Il y a peu d'inconvénients à utiliser ce type d'éclairage.

Les émissions de CO2 pourraient être réduite de 3.000 tonnes par an. Cela est prévu avec le passage à l'éclairage LED sur toutes les voiries régionales avant 2030.

Les économies vont jusqu'à 40 % de la facture énergétique. L'effet ne sera pas très élevé sur les coûts de maintenance, car même si l'achat de lampes sera limité, il faudra continuer à nettoyer les appareils. Un grand coût de la maintenance concerne les avaries - poteaux accidentés -, qui ne disparaîtront malheureusement pas.

La Région n'a pas fait le choix pour l'instant d'aller vers des capteurs intelligents de manière généralisée. Cela est dû au test réalisé à la porte de Ninove. L'évaluation du système d'éclairage intelligent à cet endroit est mitigée. Cette installation a mené à de nombreuses plaintes et interventions correctives, beaucoup plus qu'une installation neuve et non intelligente similaire.

Les étapes suivantes sont pour l'instant de garder cette installation telle quelle mais de ne pas généraliser le système. L'entretien de cette installation coûte beaucoup plus cher que le reste du réseau mais l'investissement de base a déjà été réalisé.

L'économie d'énergie électrique est de l'ordre de 30 %, ce qui représente environ 1.200 euros d'économie sur la facture électrique par an, pour un investissement dans le système intelligent de plus de 50.000 euros.

Le retour sur investissement (RSI) sera atteint après 40 ans, si on ne compte pas toutes les interventions en plus et sachant qu'un système d'éclairage est remplacé tous les 30 ans en moyenne.

<sup>393</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Sibelga a conclu avec les communes une convention visant à intervenir dans les 48 heures en cas de problème. Dès lors, pourquoi ne pas faire la même chose avec Bruxelles Mobilité ? Il est important de garantir une certaine cohérence.

Nous serons attentifs au suivi du plan lumière et à la mise en œuvre des dispositifs d'éclairage LED aux différents endroits de notre Région.

- *L'incident est clos.*

<sup>397</sup> **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

<sup>397</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,**

*De voordelen van ledverlichting zijn een eenvoudiger onderhoud, sturend licht, een aangename kleurtemperatuur en een lager verbruik. Er zijn weinig nadelen. De CO2-uitstoot zou met 3.000 ton per jaar kunnen verminderen met de geplande overgang naar ledverlichting op alle gewestwegen vóór 2030. De besparingen op de energiefactuur lopen op tot 40%. Het effect op de onderhoudskosten is daarentegen niet heel groot.*

*Het gewest heeft momenteel niet geopteerd voor een veralgemeend gebruik van slimme sensoren. Dat is te wijten aan de test aan de Ninoofsepoort, die tot veel klachten en interventies heeft geleid. Het systeem wordt behouden zoals het is, maar wordt niet algemeen ingevoerd. Het onderhoud ervan is veel duurder, maar de basisinvestering is al verricht. Er wordt ongeveer 30% elektriciteit bespaard, wat neerkomt op een besparing van ongeveer 1.200 euro op de elektriciteitsfactuur per jaar voor een investering van ruim 50.000 euro. Het duurt veertig jaar om dat terug te verdienen, als geen rekening wordt gehouden met alle extra interventies en wetende dat een verlichtingssysteem gemiddeld om de dertig jaar wordt vervangen.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Sibelga heeft met de gemeenten een overeenkomst gesloten om bij een probleem binnen 48 uur op te treden. Waarom zou dat dan niet kunnen met Brussel Mobiliteit?

*We zullen het Lichtplan en de uitrol van de ledverlichting aandachtig volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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



397 **concernant "les pluies intenses et la fermeture des tunnels".**

**betreffende "de intense regenbuien en de sluiting van de tunnels".**

399 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Fin juin 2020, après une longue période de sécheresse, nous avons dû faire face à plusieurs averses orageuses. Parmi les interventions notables des pompiers de Bruxelles dans l'espace public figurent des inondations dans les tunnels Stéphanie, Porte de Hal et Georges Henri. Les tunnels Stéphanie vers le centre, Porte de Hal en direction de la basilique et Georges Henri dans les deux sens de circulation ont été fermés à cause des fortes pluies qui se sont abattues sur la capitale.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Eind juni 2020 viel er na een lange droge periode bakken water uit de lucht en overstroonden de Stefaniatunnel, de Hallepoorttunnel en de Georges Henritunnel.

Il s'agit malheureusement d'un problème récurrent. Dès qu'il y a de fortes pluies à Bruxelles, on ferme les tunnels. Cela engendre dès lors de gros embarras de circulation en surface. Ce sont des problèmes prévisibles qu'il faut pouvoir prévoir et résoudre. Or, j'ai l'impression que ce problème n'est pas pris à bras le corps et qu'il revient chaque fois que nous avons de fortes intempéries. Déjà en octobre 2019, je vous interrogeais à ce sujet.

*Het gaat helaas om een terugkerend probleem. Zodra het hard regent in Brussel, moeten er tunnels worden gesloten. Dat zijn voorspelbare problemen die we zouden moeten kunnen oplossen. Ik heb evenwel de indruk dat de regering daar geen werk van maakt.*

Quelles sont les voiries et tunnels principalement touchés par des inondations systématiques lors de pluies intenses ? Bénéficient-ils d'une surveillance accrue lors de fortes pluies ?

*Welke wegen en tunnels komen het vaakst onder water te staan bij hevige regen? Worden die extra in de gaten gehouden in geval van hevige neerslag?*

Quelles sont les raisons principales des fermetures ? Comment les éviter ? Quelles mesures sont prises pour éviter la fermeture systématique des tunnels en cas de pluies intenses ?

*Wat zijn de voornaamste redenen om de tunnels te sluiten? Hoe kunnen die sluitingen worden voorkomen? Welke maatregelen worden er genomen om te voorkomen dat de tunnels systematisch dicht moeten bij felle regen?*

Les égouts de ces voiries et tunnels bénéficient-ils d'un nettoyage plus régulier ? Sont-ils bien dimensionnés ?

*Worden de rioleringen van de betrokken wegen en tunnels vaker schoongemaakt? Zijn de afvoerbuizen groot genoeg?*

401 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les tunnels de Bruxelles sont en moyenne fermés 40 fois par an pour cause d'inondation. Les tunnels principalement touchés sont les suivants : Stéphanie, Georges Henri et Arts-Loi. Ces ouvrages représentent ensemble plus de trois quarts des fermetures annuelles. Ils sont surveillés grâce à des caméras utilisant le système de détection automatique d'incidents.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Gemiddeld worden er veertig keer per jaar Brusselse tunnels gesloten wegens overstromingen. De tunnels die het vaakst worden getroffen zijn de Stefaniatunnel, de Georges Henritunnel en de Kunst-Wettunnel. Ze worden gemonitord via camera's die incidenten automatisch kunnen detecteren.

Lors de la visite du tunnel Georges Henri durant la nuit du 29 janvier 2020, qui visait à diagnostiquer la cause des inondations à répétition nécessitant la fermetures du tunnel, nous avons constaté que les avaloirs étaient munis de petites grilles de 15 cm sur 30, généralement bouchées par des feuillages et des déchets, qui sont principalement transportés depuis l'extérieur du tunnel vers le point le plus bas en cas de forte pluie. Le flux de l'eau s'accumule au niveau du point le plus bas et ne peut s'évacuer à cause de ces feuillages et déchets.

*De herhaalde overstromingen in de Georges Henritunnel zijn te wijten aan het feit dat de rioolroosters maar 15 bij 30 cm groot zijn en verstopt raken door afval en bladeren die naar het laagste punt in de tunnel worden meegesleurd door de hevige regen, waardoor het regenwater niet meer kan wegvloeien.*

Étant donné la forme en V du tunnel, en plus des trémies, l'eau s'accumule sans pouvoir passer par ces grilles horizontales. Nous étudions une solution consistant à placer une bordure avaloir qui laisserait passer l'eau et éviterait l'accumulation. Il y aurait alors deux niveaux d'évacuation : verticale et horizontale.

*We zoeken naar een oplossing, zoals de plaatsing van extra kolken om het regenwater af te voeren.*

*Ook in de andere twee tunnels zijn verstopte rioolroosters de voornaamste oorzaak van de overstromingen.*

Dans le tunnel Stéphanie en direction du centre, le problème consiste également en l'obstruction d'un avaloir par des déchets et des feuilles emportés par le flux.

La raison principale des fermetures des trois tunnels en cause est l'obstruction des avaloirs par des déchets et des feuilles transportés par l'eau.

403 Les tunnels bénéficient d'un cycle de nettoyage approprié. Lors des périodes de chute des feuilles, la chaussée y est nettoyée entre une et quatre fois par mois ; les avaloirs le sont entre une fois tous les deux mois et deux fois par mois.

Nous comptons trouver des solutions structurelles lorsqu'elles sont envisageables. Il est vrai que la fermeture des tunnels a un impact sérieux sur le trafic, surtout en temps de pluie, lorsque le trafic est déjà important et que le risque d'accident augmente. Il est donc important de maintenir les tunnels ouverts.

405 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Les problèmes sont connus et récurrents. Il est impératif de trouver des solutions à long terme pour le bien de l'ensemble des Bruxellois.

407 - *L'incident est clos.*

409 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

409 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,**

409 concernant "l'accès aux sites propres et sites franchissables des transports en commun pour le transport collectif des personnes handicapées".

409 **M. le président.**- En l'absence de l'auteure, excusée, sa question orale sera lue par Mme Isabelle Pauthier.

411 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Il est de notoriété publique que les personnes handicapées doivent parcourir des trajets souvent très longs et pénibles entre leur domicile et les institutions qui les accueillent. La durée de ces trajets pourrait être réduite en donnant l'accès aux sites propres et sites spéciaux franchissables des transports en commun aux véhicules qui les transportent.

Actuellement, selon les articles 72.5 et 72.6 du Code de la route, seuls les véhicules destinés au transport collectif de personnes handicapées scolarisées, équipés d'un panneau jaune et noir - réservé au transport scolaire - peuvent circuler sur ces sites propres. Les transports de personnes handicapées qui ne sont pas considérées comme scolarisées n'ont donc pas accès à cet avantage.

Il existe bien un logo ou panneau d'exception, qui peut être ajouté au panneau de site propre et qui concerne les véhicules

*De tunnels worden geregeld schoongemaakt. In de periode waarin de bladeren van de bomen vallen, wordt het wegdek een tot vier maal per maand schoongemaakt en de rioolroosters een keer om de twee maanden tot twee keer per maand.*

*Wij trachten een structurele oplossing te vinden, aangezien de sluiting van de tunnels een grote impact op het verkeer heeft, vooral omdat er bij regenweer meer autoverkeer is en het risico op ongevallen toeneemt.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De problemen zijn gekend en keren steeds terug. Het is hoog tijd dat u duurzame oplossingen uitwerkt.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

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

betreffende "de toegang tot de eigen banen en overrijdbare rijstroken van het openbaar vervoer voor het collectief vervoer van personen met een handicap".

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Isabelle Pauthier voorgelezen.

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Voor veel personen met een handicap is het traject tussen hun woonplaats en de instelling die hen opvangt, lang en lastig. De duur van het traject zou kunnen worden ingekort door de voertuigen die gehandicapten vervoeren, toegang te geven tot de eigen beddingen van het openbaar vervoer.*

*Volgens het verkeersreglement mogen die beddingen worden gebruikt voor het vervoer van schoolkinderen met een handicap, maar niet voor andere mensen met een beperking.*

*Er bestaat wel een verkeersbord om aan te geven dat voertuigen met meer dan acht plaatsen voor passagiers een eigen bedding mogen gebruiken, maar dat is niet alleen bedoeld voor gehandicapte passagiers. Het is dan ook niet geschikt, want als*

comportant plus de huit places passagers, mais ce panneau n'est pas réservé au transport de personnes handicapées. Il ouvrirait donc le site propre ou le site franchissable à un nombre bien plus important de véhicules, ce qui n'est pas forcément souhaitable si l'on souhaite assurer la fluidité des transports en commun.

Lors de la réunion de la commission de la mobilité du 9 juin 2020, en réponse à une question relative à l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) au centre-ville, vous avez indirectement évoqué cette problématique : "La circulation sur les sites spéciaux franchissables est régie par le Code de la route et demeure, à ce titre, une compétence fédérale. J'avoue que la répartition des compétences n'est pas toujours facile à comprendre ! La Région avait déjà, avant la crise, introduit auprès du gouvernement fédéral une demande de modification du Code de la route pour permettre la circulation, sur ces sites spéciaux, des bus de transport collectif de personnes handicapées. Ce changement n'ayant pas encore été entériné, peut-être vaut-il mieux attendre que ce soit fait, avant de voir si cela peut être envisagé pour les déplacements individuels."

413 Quelle est précisément la demande que la Région a adressée au gouvernement fédéral concernant cette problématique ? Quand cette demande a-t-elle été formulée et le gouvernement fédéral y a-t-il donné suite ?

Il existe, a priori, deux façons de permettre cet accès :

- soit modifier la définition des sites propres et sites franchissables - panneaux F17 ou F18 - pour qu'ils puissent, par défaut, accueillir ce type de transport ;

- soit créer un nouveau panneau d'exception et/ou un logo spécifique permettant l'utilisation des sites propres et sites franchissables par les véhicules affectés au transport collectif de personnes porteuses d'un handicap prises en charge par des institutions agréées. Ce panneau serait à ajouter aux panneaux existants, par exemple pour les taxis ou les vélos, ce qui permettrait de limiter cet accès à certains sites propres seulement.

Avez-vous déjà entamé des discussions avec la STIB à propos de ces deux options ? Estimez-vous qu'il existe d'autres options ?

415 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour de nombreuses personnes handicapées, les trajets s'avèrent particulièrement pénibles. Certains usagers des services de transport collectif spécialisé ont en effet beaucoup de mal à rester immobiles, en lieu clos, pendant une période prolongée. Autoriser les véhicules des services de transport collectif spécialisé à emprunter les bandes bus permettrait de réduire la durée de leurs déplacements et, partant, la pénibilité des trajets pour nombre de leurs passagers fragilisés. Je pense que nous sommes d'accord sur le but.

Dans le cadre des travaux préparatoires à la révision du Code de la route, le groupe de travail réunissant les instances fédérées et régionales avait proposé d'en modifier l'article 72, afin d'ouvrir l'accès des sites réservés aux transports en commun au transport

*te veel voertuigen de eigen beddingen mogen gebruiken, wordt het openbaar vervoer gehinderd.*

*Tijdens de commissie Mobiliteit van 9 juni 2020 antwoordde u op een vraag over de toegang van personen met een beperkte mobiliteit tot het stadscentrum dat het verkeer op de voor het openbaar vervoer gereserveerde stroken wordt geregeld door het verkeersreglement, wat een federale bevoegdheid blijft. U voegde eraan toe dat het gewest voor de crisis aan de federale regering had gevraagd om het verkeersreglement aan te passen om bussen voor het collectief vervoer van personen met een handicap toegang te geven tot busstroken, maar dat die wijziging nog niet was doorgevoerd en dat het wellicht beter was om te wachten tot dat gebeurd is om een wijziging voor individuele verplaatsingen te vragen.*

*Wat heeft het gewest precies aan de federale overheid gevraagd? Wanneer werd die aanvraag geformuleerd? Heeft de federale overheid al gereageerd?*

*Voor zover ik begrepen heb, zijn er twee manieren om die toegang mogelijk te maken:*

*- hetzij door de omschrijving van eigen beddingen en overrijdbare rijstroken te veranderen;*

*- hetzij door een nieuw uitzonderingsbord of een specifiek logo te creëren.*

*Worden beide opties besproken met de MIVB? Ziet u nog andere mogelijkheden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Voor heel wat personen met een handicap zijn verplaatsingen inderdaad moeilijk. Ik ben het ermeê eens dat het een oplossing kan zijn om gespecialiseerde diensten voor collectief vervoer busstroken te laten gebruiken.*

*Bij de voorbereidingen van de herziening van het verkeersreglement stelde de werkgroep waarin de federale regering en de gewestregeringen vertegenwoordigd zijn, dan ook een wijziging voor. Ze werkte daarnaast een bord uit met het internationale pictogram voor personen met een handicap in het zwart op een gele achtergrond.*

*De werkgroep moest haar bijeenkomsten echter om uiteenlopende redenen stopzetten en kon haar werkzaamheden*

collectif de personnes handicapées. À cette fin, et à l'instar de ce qui existe pour le transport scolaire, un panneau reprenant le sigle international de la personne handicapée en noir sur fond jaune avait été préparé.

Cependant, à la suite de l'arrêt - pour diverses raisons - des réunions du groupe de travail, ce projet de modification n'a pas encore pu aboutir. Mon administration et mon cabinet ont pourtant relancé les autorités fédérales à plusieurs reprises, en vain jusqu'à présent. Heureusement, l'accord de la nouvelle majorité fédérale - qui fait la quasi-unanimité - mentionne une volonté de réviser le Code de la route en vue de le simplifier, tout en portant une attention particulière à la sécurité routière et aux usagers actifs de la route. Nous espérons donc retourner au travail dès que possible, mais cela prendra sans doute quelques jours ou quelques semaines.

417 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je vous remercie pour vos réponses et je pense que nous sommes très nombreux à nous réjouir d'avoir enfin un gouvernement fédéral en état de marche.

Je transmettrai vos réponses à Mme Parmentier, qui se réjouira certainement de voir le problème pris en charge, le groupe de travail reprendre ses travaux et la STIB collaborer positivement. Il s'agit en effet d'un problème lancinant qui pénalise les personnes handicapées dans notre Région.

419 - *L'incident est clos.*

421 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

421 **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,**

421 **concernant "le feu vert intégral pour les cyclistes sur les routes bruxelloises".**

423 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Les 40 kilomètres de pistes cyclables aménagées en urgence le long de la rue de la Loi permettront de donner un peu d'air aux nombreux cyclistes qui passent par cette artère particulièrement fréquentée, puisqu'aux heures de pointe, elle est empruntée par 3.000 voitures et 2.000 usagers faibles, cyclistes et piétons. Il n'est pas possible de démultiplier les pistes cyclables partout.

Pour améliorer la circulation et la sécurité des cyclistes sur les routes, les Pays-Bas, pays du vélo par excellence, utilisent depuis longtemps le système du feu intégral, un signal de sécurité permettant aux cyclistes et aux piétons de traverser simultanément dans toutes les directions. Quand le feu est vert pour les usagers faibles, il est rouge pour les engins motorisés. Après plusieurs accidents mortels impliquant des cyclistes, Anvers, suivie par Hasselt, utilise ce système à titre expérimental depuis deux ans déjà.

*niet afronden. Ik heb de federale overheid al meermaals tevergeefs opgeroepen om de vergaderingen te hervatten. In dat opzicht is het goed nieuws dat het verkeersreglement volgens het nieuwe federale meerderheidsakkoord eenvoudiger moet worden en dat er bijzondere aandacht naar verkeersveiligheid en actieve weggebruikers moet gaan. Ik hoop dan ook dat de werkgroep ten laatste over enkele weken weer aan de slag kan gaan.*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).**- *Veel mensen zijn blij dat er eindelijk een volwaardige federale regering is.*

*Ik bezorg uw antwoord aan mevrouw Parmentier, die ongetwijfeld blij zal zijn om te horen dat er aan beter vervoer voor personen met een handicap wordt gewerkt.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende "de installatie van 'alle fietsers tegelijk groen' op de Brusselse wegen".**

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *De bijkomende fietspaden die langs de Wetstraat werden aangelegd, zorgen ervoor dat fietsers wat meer ruimte krijgen op die drukke verkeersader. Het is echter niet overal mogelijk om bijkomende fietspaden aan te leggen.*

*In Nederland bestaat al langer het systeem om alle fietsers en voetgangers tegelijkertijd groen te geven, zodat ze in alle richtingen veilig kunnen oversteken. Voor de gemotoriseerde voertuigen staat het verkeerslicht op dat ogenblik immers op rood. Antwerpen en Hasselt proberen dat systeem sinds twee jaar eveneens uit.*

*Vorig jaar werd het vierkant groen in de Wegcode opgenomen. In de toekomst zal het van toepassing zijn op kruispunten die met een aangepast verkeerslicht zijn uitgerust. Daarbij is bij groen licht een fiets omringd door pijlen te zien.*

L'année dernière, le feu vert intégral pour les cyclistes a été incorporé par la loi dans le Code de la route. À l'avenir, sur un carrefour équipé de ce dispositif, le feu passera simultanément au vert pour tous les piétons et les cyclistes qui le traversent, quelle que soit la direction empruntée. Pendant ce temps, le trafic motorisé sera interrompu dans toutes les directions. Les carrefours concernés seront équipés de feux de signalisation représentant la silhouette d'un vélo entouré de flèches.

Quel est l'enseignement de la phase test de ces feux intégraux à Anvers et Hasselt ?

Qu'en est-il de l'installation de tels feux à Bruxelles ?

À quelle échéance ce dispositif pourrait-il être mis en place ?

<sup>425</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Certains carrefours gérés par la Région bénéficient déjà de phases sans conflits pour les traversées cyclistes et/ou piétonnes. Il s'agit notamment du carrefour entre le boulevard Général Jacques et le boulevard du Triomphe, du carrefour entre la chaussée de Louvain et la rue Verbist et du carrefour entre l'avenue de Visé et l'avenue du bois de la Cambre.

Sur ces carrefours, il n'est pas intéressant d'installer des lanternes spécifiques de feu vert intégral - avec des silhouettes entourées de flèches -, étant donné l'absence de pistes cyclables séparées et la possibilité de donner du "vert gratuit" sur certaines traversées.

Les tests concernant le feu vert intégral ou "carré vert" (en néerlandais, vierkant groen) ont été menés par les communes d'Anvers et Hasselt. La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas participé à ces tests et ne les a pas suivis. Un rapport d'évaluation et une présentation datant de novembre 2018 concernant le feu vert intégral sur des carrefours de la Région flamande sont disponibles sur le site internet du parlement flamand.

L'installation de ce vert intégral vise à assurer une gestion sans conflits des traversées piétonnes/cyclistes. De nombreux critères sont formulés pour qu'un carrefour soit susceptible de fonctionner avec un feu vert intégral :

- la géométrie du carrefour, notamment sa compacité ;
- le nombre de types d'utilisateurs ;
- la présence de pistes cyclables séparées et bidirectionnelles ;
- l'intensité du trafic.

Des simulations effectuées sur quatre carrefours montrent une dégradation du temps d'attente pour tous les modes.

Sur la base des critères ci-dessus et d'une analyse rapide, moins de 10 % des carrefours gérés par la Région flamande seraient compatibles avec un feu vert intégral. L'usage des signaux

*Welke lessen trokken Antwerpen en Hasselt uit hun testen met het vierkant groen?*

*Installeert het Brussels Gewest de aangepaste verkeerslichten?*

*Wat is het tijdschema voor de uitrol van die maatregel?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Er zijn in het Brussels Gewest al enkele kruispunten waar fietsers of voetgangers conflictloos kunnen oversteken. Daar is het niet interessant om aangepaste verkeerslichten te installeren, aangezien er geen afgescheiden fietspaden zijn.*

*Het Brussels Gewest nam niet deel aan de testen met het vierkant groen. Een evaluatierapport en een presentatie uit 2018 over het vierkant groen in het Vlaams Gewest, vindt u op de website van het Vlaams Parlement.*

*Vierkant groen moet ervoor zorgen dat fietsers en voetgangers conflictloos kunnen oversteken. Om dat mogelijk te maken, moet een kruispunt wel aan talrijke criteria voldoen.*

*Uit simulaties op vier kruispunten blijkt dat alle weggebruikers bij vierkant groen langer moeten wachten.*

*In het Vlaams Gewest zou minder dan 10% van de kruispunten in aanmerking komen voor de invoering van het vierkant groen.*

*Momenteel zijn er geen plannen voor de invoering van verkeerslichten voor vierkant groen op de Brusselse gewestwegen, al komt de maatregel mogelijk de verkeersveiligheid ten goede.*

spécifiques - avec flèches - est privilégié, sauf en cas d'existence de "vert gratuit", dans le cas d'un carrefour avec voirie à sens unique, par exemple.

Il n'est pas prévu, à l'heure actuelle, d'installer des signaux de type "carré vert" - avec flèches - sur les voiries régionales bruxelloises. Cette mesure pourrait présenter un intérêt sur le plan de la sécurité routière.

<sup>427</sup> Bruxelles Mobilité considère toutefois qu'il est très difficile, voire peu souhaitable, de la mettre en œuvre, vu les caractéristiques propres des carrefours dont elle a la gestion, et partage entièrement les résultats et l'avis de l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWW) sur les critères permettant la mise en place du "vert intégral".

Bruxelles Mobilité estime que sur ses carrefours régionaux souvent complexes - charges de trafic plus importantes, piétons et cyclistes plus nombreux, transports en commun plus performants -, les conséquences d'une mesure de type "vert intégral" sont le plus souvent négatives, notamment sur le plan de la sécurité routière.

En effet, l'accidentologie piétonne aux carrefours à feux avec un véhicule en mouvement direct montre que trois quarts des accidents sont le résultat d'une traversée au rouge du piéton. Par ailleurs, cette même étude montre une corrélation importante entre ces traversées au rouge et les arrêts de transport en commun. Or, le principe du "vert intégral" correspond à un allongement des cycles de feux. De ce fait, il s'avère plus contraignant pour les piétons, engendrant alors une autre forme importante d'insécurité routière, à savoir celle liée à la prise de risques face à des temps d'attente trop longs ou à une probabilité plus importante d'être confronté à une phase rouge. Quel que soit le type de réglage des feux, il convient donc d'éviter absolument les contraintes d'attente trop importantes qui seraient susceptibles d'entraîner une prise de risques supplémentaire par les piétons, en particulier en présence d'arrêts de transport en commun.

Le "vert intégral" aurait également des conséquences négatives sur le plan de la mobilité avec, d'une part, une diminution de la capacité des flux de voitures et, d'autre part, une diminution de l'efficacité des télécommandes de feux pour les transports en commun, avec des temps d'attente moyens plus élevés et des taux de passage au vert plus faibles.

Il est à noter qu'à la demande d'une commune, Bruxelles Mobilité a étudié la mise en place d'un "vert intégral" sur un carrefour communal et qu'elle était prête à l'installer à l'essai. Cependant, un groupe de travail regroupant les services communaux, les cabinets et la zone de police a jugé que la valeur ajoutée n'était pas assez importante.

<sup>429</sup> Les principaux problèmes qui ont été relevés étaient :

*Brussel Mobiliteit vindt het gezien de kenmerken van de kruispunten die het beheert, niet aangewezen om het vierkant groen in te voeren. Het betreft immers vaak complexe kruispunten, waar een dergelijke maatregel vaak negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.*

*Bij ongevallen met voetgangers op kruispunten blijkt immers dat drie op de vier keer de voetganger overstak terwijl het verkeerslicht op rood stond. Dat gebeurt bovendien vaak in de buurt van een halte van het openbaar vervoer. Bij vierkant groen blijven de verkeerslichten langer op groen of rood staan, waardoor voetgangers nog sneller het rode verkeerslicht zullen negeren. Dat moet absoluut worden vermeden.*

*Voorts zou het vierkant groen ook negatieve gevolgen hebben voor de mobiliteit, omdat enerzijds de doorstroming van wagens wordt geremd en anderzijds de efficiëntie van de bediening op afstand van de verkeerslichten voor het openbaar vervoer afneemt.*

*Op vraag van een gemeente onderzocht Brussel Mobiliteit de invoering van het vierkant groen op een gemeentelijk kruispunt, waar het een test wilde uitvoeren. Een werkgroep waarin de gemeente, de kabinetten en de politiezone vertegenwoordigd waren, was echter van oordeel dat het systeem te weinig voordelen bood.*

*Volgens de werkgroep waren de belangrijkste problemen de toename van de gemiddelde en maximale wachttijd voor alle weggebruikers en een afname van de capaciteit voor wagens,*

- l'augmentation du temps d'attente moyen et maximal pour tous les modes et, de là, une augmentation d'un risque de franchissement au rouge pour les piétons impatientes ou souhaitant attraper leur tram ;

- une capacité automobile diminuée, avec des répercussions négatives sur le tram passant sur le carrefour hors site propre.

En conclusion, cette mesure doit être évaluée au cas par cas et il n'a pas encore été jugé adéquat de la généraliser sur les carrefours gérés par la Région, ces derniers ne répondant pas aux différents critères nécessaires au fonctionnement efficace et pertinent d'un carré vert. Ce carré vert peut être nécessaire et fonctionnel dans certains carrefours, mais en général pour les carrefours régionaux que nous gérons, nous sommes plus prudents. Nous entendons réaliser des études et avancer, surtout sur les voiries plus petites.

Si vous le souhaitez, je peux vous transmettre les coordonnées du site internet sur lequel vous pouvez trouver la présentation de l'évaluation de l'étude. Elles figurent sur le site internet du Parlement flamand.

431 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Considérez-vous dès lors, sur la base des études dont vous disposez, que le feu intégral n'est pas viable à Bruxelles ?

431 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'estime qu'il n'est pas possible de le généraliser à Bruxelles en raison de la typologie des carrefours au niveau régional, les voiries régionales étant souvent plus larges.

431 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous parliez tout à l'heure de la possibilité d'effectuer des tests sur les voiries communales. Vous avez pourtant procédé à une évaluation, mais sans faire de tests.

431 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un test est actuellement en cours.

431 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Où a-t-il lieu ? Vous avez répondu vouloir réaliser un test au niveau communal mais une évaluation a eu lieu sans test préalable.

431 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons en effet discuté de la possibilité de réaliser un test, pour ensuite nous résigner. Nous restons toutefois disposés à le faire mais sur un carrefour adapté.

431 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Un test n'est certes pas la panacée mais tout devrait être mis en œuvre pour améliorer la sécurité sur les pistes cyclables et surtout celle des usagers faibles. Il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes ou de conflits. Néanmoins, pour procéder à une évaluation, il ne suffit pas de se réunir et de réfléchir à la question en s'appuyant sur les évaluations réalisées dans les autres Régions. J'appelle vraiment à ce que des tests soient réalisés en Région bruxelloise et qu'on puisse en faire une évaluation pratico-pratique.

*waardoor de tram die op het kruispunt geen eigen bedding heeft, zou worden gehinderd.*

*De maatregel moet per geval worden onderzocht. Hij wordt voorlopig niet op alle gewestelijke kruispunten ingevoerd, omdat veel kruispunten niet aan de criteria voor de invoering van vierkant groen beantwoorden. Voorafgaande studies zijn dan ook nodig.*

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Is het vierkant groen volgens u op basis van de beschikbare studies niet haalbaar in Brussel?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Vele kruispunten op de Brusselse gewestwegen komen in elk geval niet in aanmerking.*

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *U had het over testen op gemeentewegen, maar het betrof uiteindelijk een evaluatie en geen werkelijk uitgevoerde test.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Er loopt momenteel een test.*

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Waar? U had het over een test op gemeentelijk niveau, maar de evaluatie vond zonder test plaats.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De mogelijkheid van een test werd inderdaad bestudeerd, maar de test kwam er niet. Ik ben echter bereid om hem op een daarvoor geschikt kruispunt te laten uitvoeren.*

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Een test is geen wondermiddel, maar u moet alles in het werk stellen om de verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers te verbeteren. Een bespreking en evaluaties van andere gewesten volstaan niet als basis voor een eigen evaluatie. U moet in het Brussels Gewest testen uitvoeren en evalueren.*

*- Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

447 **QUESTION ORALE DE M. DAVID LEISTERH**

447 **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,**

447 **concernant "l'aménagement d'une piste cyclable avenue Delleur".**

449 **M. David Leisterh (MR).**- Partout à Bruxelles, des pistes cyclables temporaires ont été aménagées durant la crise du Covid. Installée en une nuit, une piste temporaire relie la place Léopold Wiener à l'hippodrome de Boitsfort, mais lorsqu'on arrive à Bruxelles, elle est interrompue. D'une part, une autre piste cyclable existe déjà en parallèle. J'espère que vous n'allez pas me répondre que c'est de la compétence de M. Smet, mais cela fait longtemps que nous demandons qu'elle soit rénovée. C'est d'ailleurs surtout celle-là qui est utilisée, même si elle est en mauvais état.

D'autre part, il s'agit d'une entrée de ville, par conséquent assez chargée, et les embouteillages y sont nombreux.

Des travaux sur cette piste permettraient donc d'opérer une jonction parfaite entre l'avenue Franklin Roosevelt et le boulevard du Souverain. Sont-ils prévus pour bientôt ? La piste temporaire pourrait ainsi être abandonnée. C'était un peu la demande formulée par le conseil communal de Boitsfort il y a deux semaines, lors d'un vote quasi unanime. Cela concerne en tout cas la portion entre la place Wiener et Bruxelles. La piste temporaire descendant vers la place Wiener, en l'absence d'ancien tracé, a une véritable utilité. Comme elle prend place après un carrefour permettant aux navetteurs d'obliquer vers le Brabant wallon, le flux de voitures est aussi moins important à cet endroit, ce qui permet de mieux partager l'espace. Mais dans l'autre sens, c'est le chaos, et la piste fait double emploi.

Par conséquent, avez-vous prévu de rénover prochainement le tracé le plus ancien ?

451 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- 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. Il fait la liaison entre 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 irrigue de très nombreux quartiers de Watermael-Boitsfort.

Cet axe cyclable important ne dispose que d'infrastructures cyclables vétustes et impraticables, car tant le cheminement cyclopiéton, très étroit, que le revêtement constitué majoritairement de dalles de 30 cm sur 30 sont dégradés. Nous

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID LEISTERH**

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

**betreffende "de aanleg van een fietspad langs de Delleurlaan".**

**De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *Overal in Brussel zijn tijdelijke fietspaden aangelegd tijdens de coronacrisis. In één nacht is een tijdelijk fietspad aangelegd tussen de Léopold Wienerlaan en de renbaan van Bosvoorde, maar als je in Brussel aankomt, is het pad onderbroken. Er bestaat al een ander, parallel fietspad, dat weliswaar in slechte staat is, maar frequent gebruikt wordt. We vragen al lang om dat te renoveren.*

*Als dit oude fietspad aangepakt zou worden, zou dat een perfecte verbinding kunnen vormen tussen de Franklin Rooseveltlaan en de Vorstlaan. Zijn de werkzaamheden daarvoor op korte termijn gepland? Het tijdelijke fietspad zou dan kunnen worden afgeschaft. Dat is ook wat de gemeenteraad van Bosvoorde twee weken geleden nagenoeg unaniem heeft gevraagd. Het gaat in elk geval om het gedeelte tussen het Wienerplein en Brussel. Het tijdelijke fietspad naar het Wienerplein is nuttig, maar in de andere richting is het chaos.*

*Hebt u plannen om het oude fietspad te renoveren?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De as die wordt gevormd door de Terhulpensesteenweg en de Delleurlaan vormt een belangrijke schakel in het fietspadennetwerk van en naar het stadscentrum. De fietsinfrastructuur is er echter oud en onbruikbaar. Ik heb dan ook een vergunning voor de heraanleg ervan aangevraagd.*

*Op de Terhulpensesteenweg is de ruimte voor het fietspad en het voetpad te smal. Bovendien beperken heel wat hindernissen de ruimte er nog meer. Steeds meer Brusselaars verplaatsen zich daarnaast met een elektrische fiets, wat de verdeling van de ruimte tussen fietsers en voetgangers extra bemoeilijkt.*

*Op de Delleurlaan is de situatie nog slechter, want daar hebben fietsers en voetgangers samen aan één zijde van de weg nog*



avons dû demander un permis pour réaménager ce passage, car il est impossible de s'en passer.

Sur la chaussée de La Hulpe, la majeure partie de l'espace dédiée au trottoir et à la piste cyclable a une largeur de 2,3 à 2,5 m. Cette largeur est insuffisante pour offrir le minimum requis pour les cyclistes et les piétons, d'autant plus qu'elle souffre encore de la présence de divers poteaux, d'armoires électriques ou encore d'abribus qui encombrant l'espace. En outre, avec le nombre de vélos électriques en augmentation, le partage de l'espace entre piétons et cyclistes devient de plus en plus compliqué.

Sur l'avenue Delleur, la situation concernant l'infrastructure cyclopiétonne n'est pas plus avantageuse. Au contraire, l'espace cyclopiéton est également fort étroit dans le sens de la montée et, dans le sens de la descente, l'espace de trottoir est réduit à 1,8 m et ne dispose pas de piste cyclable conjointe.

Une demande de permis visant la rénovation du revêtement de l'espace cyclopiéton situé du côté droit, en direction de l'avenue Roosevelt, est donc en cours de traitement chez urban.brussels. Cette réfection et adaptation de l'espace cyclopiéton ont uniquement pour ambition de parer au plus urgent en offrant un revêtement confortable et un partage de l'espace entre cyclistes et piétons, en attendant un projet d'ensemble pour la voirie. C'est hélas un peu partout que nous devons faire face à ce genre de problèmes, et que nous devons faire des choix en fonction des priorités. Une réponse globale est nécessaire à cet endroit et la rénovation simple ne sera pas suffisante pour répondre aux besoins des cyclistes.

<sup>453</sup> C'est pour cela que nous avons récemment créé des pistes cyclables en chaussée. Il s'agit d'aménagements très facilement réversibles, qui répondent aux mesures de distanciation sociale requises par la situation sanitaire. Ils répondent également aux besoins d'espaces et d'aménagements spécifiques visant à assurer la sécurité et le confort des déplacements cyclistes et piétons.

Bruxelles Mobilité a prévu de poser des tubes de comptage sur l'avenue Delleur, pour un comptage automatique continu d'une semaine. Ce dispositif a été installé la semaine du 21 septembre 2020 et les résultats devraient être disponibles début octobre.

En ce qui concerne les accidents, les données dont nous disposons portent exclusivement sur les accidents avec lésions corporelles. Si nous disposons de données consolidées pour l'année précédant celle en cours, nous ne disposons pour cette dernière que de données provisoires, lesquelles ne reprennent pas, par exemple, les personnes décédées dans les 30 jours.

Quoi qu'il en soit, ces données permettent difficilement d'imputer les accidents à l'état de vétusté de la voirie. En effet, les formulaires d'accidents de la circulation contiennent un champ qui permet d'indiquer qu'un obstacle était présent. Un autre champ optionnel, qui est rarement rempli, concerne la

*minder ruimte, terwijl er aan de andere zijde zelfs geen fietspad ligt.*

*Er loopt bij urban.brussels een vergunningsaanvraag voor de vernieuwing van het bestaande voet- en fietspad. Het enige doel van die renovatie is voor meer comfort zorgen. Later wordt de volledige weg heraangelegd. Dat is jammer genoeg de aanpak die ik bijna overal moet hanteren. Bovendien moet ik kiezen op welke plaatsen de werken het dringendst zijn. Op die plaats volstaat een eenvoudige vernieuwing echter niet.*

*Daarom liet ik er recent fietspaden op de weg aanleggen. Dat is een ingreep die gemakkelijk ongedaan kan worden gemaakt, maar die ook toelaat om de afstandsregels vanwege de coronacrisis te respecteren. Bovendien brengt hij meer veiligheid en comfort voor fietsers en voetgangers.*

*Brussel Mobiliteit bracht op 21 september 2020 telapparaten aan op de Delleurlaan, die een week lang automatische tellingen uitvoeren. Ik verwacht de resultaten begin oktober.*

*Wat ongevallen betreft, beschik ik alleen over gegevens voor ongevallen met lichamelijk letsel. De gegevens voor 2020 zijn bovendien voorlopig. Daarin zijn onder andere de cijfers over personen die binnen de dertig dagen na het ongeval overleden, niet opgenomen.*

*Het is in elk geval moeilijk om op basis van die cijfers te stellen dat bepaalde ongevallen aan de staat van de weg te wijten waren. Op de ongevallenformulieren kunnen mensen dit aangeven, maar dat gebeurt zelden.*

*De gebruikers vragen om een renovatie van de infrastructuur. Op basis van de tests zal ik de situatie evalueren en beslissen welke aanpassingen nodig zijn. Die worden in de loop van de komende maanden doorgevoerd.*

cause de l'accident et propose un certain nombre de possibilités de réponses qui sont liées à l'état de la route.

En ce qui concerne précisément les données relatives à l'accidentologie sur l'avenue Delleur en 2019 et le premier semestre de 2020, nous ne disposons que de peu d'éléments, à savoir quatre accidents avec lésions corporelles - blessés légers - entre le 1er janvier 2019 et le 30 juin 2020, le dernier datant de juillet 2019.

Pour aucun de ces accidents il n'est fait mention d'un lien avec l'état de la route. En revanche, un accident fait état d'un obstacle, à savoir un arbre. Enfin, aucun de ces accidents n'impliquait de cycliste. Il convient donc de relativiser et de nuancer ces chiffres.

Les usagers demandent que la structure actuelle soit rénovée. Les phases de test permettent d'évaluer la situation et d'envisager les adaptations nécessaires, qui seront effectuées dans les prochains mois.

<sup>455</sup> **M. David Leisterh (MR).**- Vous avez parlé de parer au plus pressé. Je comprends que des travaux s'imposent au niveau de la piste cyclable actuelle, mais une simple couche de macadam ou d'un autre revêtement suffirait pour sécuriser cette piste, qui est aujourd'hui toute cabossée.

Je vous invite également à être attentive au fait que le Covid-19 ne s'arrête pas à Bruxelles. Une fois ces travaux urgents effectués et avant d'envisager des travaux de plus grande ampleur, il faudrait donner suite au vote du conseil communal de Watermael-Boitsfort, qui demande de supprimer la partie entre l'avenue Léopold Wiener et Bruxelles-Ville, exception faite de la partie descendante. Il n'existe pas de structure ancestrale ou antérieure à cet endroit, et la piste provisoire pourrait y être pérennisée.

Par contre, une rénovation s'impose dans l'autre sens, au niveau de la partie parallèle qui existait déjà, et la partie temporaire doit être supprimée.

<sup>457</sup> - *L'incident est clos.*

*(Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

<sup>461</sup> **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

<sup>461</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>461</sup> **concernant "l'emploi des langues lors de l'examen du permis de conduire".**

<sup>463</sup> **M. Sevket Temiz (PS).**- L'obtention du permis de conduire de catégorie B a été réformée sous l'ancienne législature sur plusieurs aspects, dont voici une liste non exhaustive : les

**De heer David Leisterh (MR)** *(in het Frans).*- *Een nieuwe topklaag volstaat om het fietspad veiliger te maken.*

*U moet er rekening mee houden dat Covid-19 ook buiten Brussel woedt. Zodra de dringende werken zijn uitgevoerd, moet u gehoor geven aan de vraag van de gemeente Watermaal-Bosvoorde om het gedeelte tussen de Léopold Wienerlaan en Brussel-Stad weg te halen, behalve in de richting van het Wienerplein, waar het tijdelijke fietspad definitief kan worden.*

*In de andere richting moet het bestaande fietspad worden vernieuwd en het tijdelijke afgeschaft.*

- *Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Isabelle Pauthier, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**betreffende "het gebruik van de talen bij het examen voor het rijbewijs".**

**De heer Sevket Temiz (PS)** *(in het Frans).*- *Het examen voor het rijbewijs B is tijdens de vorige regeerperiode hervormd. Verschillende aspecten zijn gewijzigd: de punten die*

points enlevés selon une faute mineure ou grave, l'ajout de tests de perception des risques, la formation aux premiers soins, la filière auto-école rapide, mais aussi la limitation à quatre langues (français, néerlandais, allemand et anglais). En effet, lorsqu'un candidat ne maîtrise pas suffisamment le français ou le néerlandais, il peut demander l'assistance d'un interprète juré à ses frais pour passer son permis en allemand ou en anglais, mais plus dans une autre langue comme c'était le cas auparavant.

Nous ne cessons de le dire : notre capitale multiculturelle regorge de nationalités et un nombre important d'entre elles ne maîtrise pas suffisamment les quatre langues susmentionnées pour obtenir le permis de conduire de catégorie B. Pour rappel, en Région bruxelloise, les cinq autres langues étrangères les plus utilisées sont l'arabe, le turc, l'italien, l'espagnol et le roumain.

Je ne vais pas revenir sur les arguments des auteurs de la réforme, mais vous conviendrez avec moi que le choix d'un moyen de mobilité est un droit et qu'il est absolument nécessaire, pour certaines catégories de personnes, de disposer d'une voiture pour aller au travail ou s'insérer rapidement sur le marché de l'emploi. Je pense en particulier aux réfugiés de guerre tels que les Syriens, les Afghans, les Ukrainiens et les Irakiens, mais aussi aux membres de la famille d'un ressortissant belge qui rejoignent Bruxelles.

Disposer d'un véhicule est également utile pour d'autres activités sociales ou familiales, étant donné que les offres de transport ne couvrent pas certaines heures ou certaines zones géographiques. De ce fait, l'interdiction de passer le permis dans la langue de son choix avec l'assistance d'un interprète juré peut constituer un frein, ce qui est regrettable.

<sup>465</sup> Selon la secrétaire d'État chargée de cette matière sous l'ancienne législature, il serait procédé au début de cette année à une évaluation de la limitation à quatre langues introduite par la réforme, lorsqu'un candidat fait le choix de l'assistance d'un interprète juré payé à ses frais. À l'issue de cette évaluation, les éventuelles adaptations nécessaires seraient apportées.

Une évaluation de l'incidence de la maîtrise de la langue sur le taux de réussite des examens théoriques et pratiques a-t-elle été réalisée ? Dans l'affirmative, qui a procédé à cette évaluation, les entreprises gestionnaires de centres d'examen ou l'administration de Bruxelles Mobilité ? Quelles en sont les conclusions ?

Est-il prévu de procéder à des adaptations et de réintroduire n'importe quelle langue du choix du candidat avec interprète juré, afin de mettre fin à cette discrimination ?

<sup>467</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne l'évaluation que vous mentionnez, nous n'avons pas eu connaissance des engagements pris par la secrétaire d'État dans le cadre d'échanges de courriels. Par conséquent, et au regard de la crise sanitaire, aucune évaluation n'a eu lieu.

Toutefois, les centres d'examen tiennent des statistiques qu'ils communiquent aux agents de Bruxelles Mobilité. L'incidence de

*worden afgetrokken voor een lichte of zware fout, tests over risicoperceptie enzovoort. Voortaan is het bovendien enkel nog mogelijk om het examen af te leggen in het Nederlands, Frans, Duits of Engels. Wanneer een kandidaat het Nederlands of het Frans onvoldoende beheerst, kan hij op zijn kosten een beëdigde tolk inschakelen om zijn examen in het Duits of Engels af te leggen, maar niet meer in een andere taal. Vroeger kon dat wel.*

*We zullen het blijven herhalen: onze multiculturele hoofdstad telt heel wat nationaliteiten en vele inwoners beheersen onvoldoende een van die vier talen om het rijbewijs B te halen. Ter herinnering: in het Brussels Gewest zijn de vijf andere meest gebruikte talen Arabisch, Turks, Italiaans, Spaans en Roemeens.*

*De keuze voor een vervoermiddel is een recht en voor sommige personen is een auto absoluut noodzakelijk om te gaan werken of zich snel op de arbeidsmarkt te integreren. Ik denk aan oorlogsvluchtelingen of aan gezinsleden van een Belgische onderdaan die in Brussel komen wonen.*

*Een voertuig is ook nuttig voor andere sociale of gezinsactiviteiten, aangezien er op sommige tijdstippen of in sommige zones geen vervoersaanbod is. Het verbod om het rijexamen in een taal naar keuze af te leggen met een beëdigde tolk, kan een belemmering zijn.*

*Volgens de staatssecretaris van de vorige regeerperiode zou de beperking tot vier talen begin dit jaar worden geëvalueerd. Na die evaluatie zouden de nodige aanpassingen worden doorgevoerd.*

*Is de invloed van de taalkennis op het slaagpercentage van de theoretische en praktische examens geëvalueerd? Zo ja, wie heeft die evaluatie uitgevoerd? Wat zijn de conclusies?*

*Zullen er aanpassingen worden doorgevoerd? Zal het opnieuw mogelijk worden om het examen af te leggen met de assistentie van een beëdigde tolk in een taal naar keuze, zodat er een einde komt aan deze discriminatie?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *We hebben geen kennis van het engagement van de staatssecretaris om een evaluatie uit te voeren. Er werd geen evaluatie uitgevoerd.*

*De examencentra houden evenwel statistieken bij die ze aan Brussel Mobiliteit bezorgen. Het effect van de beperking van de taalkeuze op het examenresultaat is vertekend doordat er*

la limitation du choix de la langue sur le résultat de l'examen est biaisée au vu de l'introduction, en parallèle, des fautes graves à l'examen théorique pour la catégorie B. Il ne faut donc pas se contenter de comparer les résultats.

Néanmoins, au regard des chiffres transmis, nous constatons que le pourcentage de réussite aux examens avec interprète est similaire à celui aux examens en néerlandais et en français. Ainsi, pour l'examen théorique, le taux de réussite s'élève à environ 49 %, aussi bien pour l'examen en néerlandais que pour l'examen avec interprète. La différence se réduit à des décimales. Quant à l'examen pratique, le taux de réussite s'élève à près de 51 % pour l'examen en français, 56 % pour celui en néerlandais et 50 % pour les examens avec interprète. Ces chiffres se rapportent aux six derniers mois.

Au sujet des adaptations, aucune modification n'est actuellement prévue. Le système a été adapté pour des raisons organisationnelles au niveau des centres d'examen. En effet, les centres étaient tenus d'organiser les examens en langue étrangère dans les deux mois endéans la demande, même si l'examen ne concernait qu'une seule personne. Par conséquent, il devenait de plus en plus difficile pour eux de respecter ces délais.

Ce choix de la langue s'aligne également sur la réglementation flamande et wallonne afin que les centres d'examen bruxellois n'aient pas une suractivité disproportionnée occasionnée par les disparités régionales. Grâce à cette nouvelle organisation, les centres d'examens sont en mesure d'accueillir davantage de candidats et de réduire ainsi les délais d'attente.

<sup>469</sup> **M. Sevket Temiz (PS).**- Ma question concerne les personnes qui ne maîtrisent pas le français et qui, auparavant, passaient cet examen dans leur langue d'origine, avec l'aide d'interprètes. La réforme les a privés de cette possibilité et a engendré une forme de discrimination au niveau de l'obtention du permis de conduire.

Serait-il possible de réévaluer la mesure et de réintroduire cette possibilité ?

<sup>471</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ferai part de votre inquiétude au responsable et rouvrirai le débat.

<sup>473</sup> - *L'incident est clos.*

<sup>475</sup> **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS ROCHETTE**

<sup>475</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>475</sup> **concernant "les états généraux de la sécurité routière".**

<sup>477</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Le gouvernement prépare un nouveau plan d'actions régional de*

*voor het theorie-examen voor rijbewijs B nu meer belang wordt gehecht aan zware fouten. Je kunt dus niet zomaar de resultaten vergelijken om het effect van de beperkingen inzake taalgebruik te bepalen.*

*Op basis van de ontvangen cijfers stellen we vast dat het slaagpercentage voor de examens met een tolk vergelijkbaar is met dat voor de examens in het Nederlands of Frans. Voor het theorie-examen bedraagt het slaagpercentage ongeveer 49% voor zowel het examen in het Nederlands als het examen met een tolk. Voor het praktisch examen bedraagt het slaagpercentage bijna 51% voor examens in het Frans, 56% voor het Nederlands en 50% voor examens met een tolk. Die cijfers hebben betrekking op de voorbije zes maanden.*

*Er is momenteel geen aanpassing gepland. Het systeem is om organisatorische redenen aangepast. Het werd voor de examencentra immers steeds moeilijker om ervoor te zorgen dat kandidaten hun examen in een vreemde taal binnen de twee maanden na hun aanvraag konden afleggen.*

*Deze taalkeuze ligt ook in de lijn van de Vlaamse en Waalse regelgeving, zodat de Brusselse examencentra niet onevenredig worden belast door verschillen tussen de gewesten. Dankzij deze nieuwe organisatie kunnen de examencentra meer kandidaten verwelkomen en de wachttijden beperken.*

**De heer Sevket Temiz (PS)** (in het Frans).- *Mijn vraag betreft de personen die het Frans niet beheersen en die voorheen dit examen in hun moedertaal aflegden, met de hulp van een tolk. Door de hervorming hebben ze die mogelijkheid niet meer en is er dus een vorm van discriminatie ontstaan.*

*Is het mogelijk de maatregelen te evalueren en deze mogelijkheid opnieuw in te voeren?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zal de bevoegde persoon op de hoogte brengen van uw bezwaren en het debat voortzetten.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE,**

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

**betreffende "de staten-generaal van de verkeersveiligheid".**

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**- *De regering werkt aan een nieuw gewestelijk verkeersveiligheidsplan. Via de*

*sécurité routière (PASR). Les États généraux de la sécurité routière, dont le coup d'envoi a été donné le 16 janvier 2020, rassemblent les différents acteurs impliqués dans son élaboration.*

*Le calendrier initial prévoyait des réunions des groupes de travail thématiques de février à juin, une remise des rapports en juin et juillet, l'élaboration du nouveau plan de juillet à septembre, un retour d'information vers les participants en octobre et novembre et l'adoption du plan par le gouvernement en janvier ou février 2021.*

*Un appel d'offres a été lancé pour la coordination des ateliers et l'encadrement du processus de participation par des facilitateurs externes. Cette mission a-t-elle été attribuée et, si c'est le cas, à quelle organisation ?*

*Les groupes de travail ont-ils pu se réunir malgré les restrictions liées au confinement ? Combien de fois se sont-ils rencontrés ? Les rapports sont-ils déjà disponibles ? Si non, quand le seront-ils ?*

*Qu'en est-il des étapes suivantes ?*

<sup>479</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *La crise du coronavirus a effectivement causé du retard dans ce dossier prioritaire. Il est essentiel que tous les acteurs institutionnels, les associations et les mouvements citoyens soient associés à l'élaboration du nouveau plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) si nous voulons que celui-ci soit un succès.*

*Le marché public pour l'encadrement de la démarche participative a été attribué à Trideé.*

*Les groupes de travail étaient initialement prévus de la mi-mars à juin 2020. Les invitations ont été envoyées et le nombre d'inscrits était important. À cause du confinement, il a été décidé de reporter les réunions après les vacances d'été.*

*L'organisation virtuelle des réunions entraînerait une forte baisse du nombre de participants ; partant, les ateliers se dérouleront sur place, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.*

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) betreft ze daar verschillende partijen bij. Verenigingen die op dit gebied actief zijn en de lokale partners (gemeenten en politiezones) kunnen meedenken. De aftrap van de staten-generaal werd gegeven op 16 januari 2020.

Volgens de oorspronkelijke timing zouden de thematische werkgroepen (workshops) samenkomen van februari tot juni. De verslagen werden in juni en juli verwacht. Het nieuwe veiligheidsplan zou van juli tot september worden uitgewerkt. De deelnemers krijgen in oktober en november feedback en de regering moet het plan in januari of februari 2021 goedkeuren.

Voor de coördinatie van de workshops en de begeleiding van het participatieproces werden externe begeleiders gezocht via een openbare aanbesteding. In januari was de opdracht nog niet toegewezen. Is de opdracht toegewezen aan een externe organisatie voor het participatietraject? Zo ja, sinds wanneer en aan welke organisatie?

Tijdens de coronalockdown waren fysieke bijeenkomsten niet mogelijk. Welke impact heeft dat op de timing van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? De werkgroepen zouden samenkomen van februari tot juni. Hoe vaak zijn ze samengekomen? Zijn de sessies intussen afgerond? Zijn de verslagen al beschikbaar? Indien neen, wanneer kunnen ze verwacht worden?

Hoe staat het met de daaropvolgende stappen: het nieuwe veiligheidsplan (gepland om uit te werken van juli tot september), de terugkoppeling naar de deelnemers, en de goedkeuring van dat plan door de regering?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - Er is inderdaad vertraging opgelopen door corona en zeker niet omdat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) geen prioriteit zou zijn. Die is heel belangrijk, net als het nieuwe verkeersveiligheidsplan. Voor de zomer hebben we ervoor gekozen om iets meer tijd te nemen om de uitwisseling op een goede manier te organiseren en een evenwicht te zoeken tussen het respecteren van de afstandsregels en het aangaan van de dialoog. Het is heel belangrijk dat alle actoren betrokken zijn bij de opstelling en de uitvoering van het nieuwe verkeersveiligheidsplan als we willen dat het een succes wordt. Op 16 januari 2020 hebben we verschillende institutionele actoren, verenigingen en burgerbewegingen samengebracht. Nadien hebben we het traject moeten herzien.

Wat de externe organisatie van het participatietraject betreft, werd de overheidsopdracht voor het animeren van het participatieve traject gegund en toegewezen aan Trideé.

De werkgroepen stonden oorspronkelijk gepland van half maart tot juni 2020. De uitnodigingen werden verstuurd en het aantal inschrijvingen was aanzienlijk.

<sup>481</sup> *Les ateliers reprendront à partir du 8 octobre. Quatre groupes de travail seront actifs jusqu'à la fin du mois de décembre et leur rapport est attendu pour la fin du mois de janvier. Des groupes de travail thématiques ont également été annoncés. Le premier, qui traite de la sécurité routière, des études sur les accidents et du genre, s'est réuni en ligne le 24 septembre. Les préparatifs battent leur plein pour les autres groupes de travail.*

*En plus des ateliers qui rassemblent tous les acteurs de la sécurité routière, il y aura également des ateliers pour les citoyens, organisés par les associations sur le terrain avec l'aide de Bruxelles Mobilité. Le calendrier de ceux-ci est en cours d'élaboration.*

*La période du confinement et le lent retour à la vie "normale" ont causé un retard d'environ sept mois. Nous mettons tout en œuvre pour présenter un nouveau plan d'action en 2021, ou du moins pour le présenter au gouvernement en première lecture.*

*La concertation avec les acteurs institutionnels et les citoyens est pour nous une priorité absolue. Nous préférons attendre quelques mois de plus pour aboutir à un plan qui intègre leur contribution plutôt que d'élaborer entre nous un plan qui ne bénéficie pas du soutien nécessaire pour réussir.*

*L'engagement formel de certains acteurs est essentiel pour une mise en œuvre cohérente et efficace. Nous voulons ainsi parvenir à notre vision zéro d'ici 2030.*

<sup>483</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *J'estime comme vous que la participation active des acteurs institutionnels et des citoyens est essentielle. Je suis impatiente de découvrir la teneur du plan.*

*- L'incident est clos.*

Op 13 maart begon echter de lockdown en had men geen zicht op wat er met de evenementen zou gebeuren. De datum van de werkgroepen werd eerst verschoven, maar nadien werd besloten de bijeenkomsten uit te stellen tot na de zomervakantie.

De virtuele organisatie van de ontmoetingen zou het aantal deelnemers fors doen dalen. Daarom werd in augustus een eerste datum voor de workshops opgestuurd. Die zullen ter plaatse doorgaan, uiteraard met respect voor de geldende gezondheidsmaatregelen. We willen graag een rijk debat en hopen daarom dat fysieke samenkomsten mogelijk zullen zijn.

De workshops zullen vanaf 8 oktober worden hervat. Tot eind december zijn er vier werkgroepen actief. Hun verslag wordt eind januari verwacht. Er werden ook thematische werkgroepen aangekondigd. De eerste werkgroep, die zich buigt over verkeersveiligheid, ongevalstudies en gender, is op 24 september online samengekomen. Ik heb eraan deelgenomen. De andere werkgroepen gaan over infrastructuur, controle en boetes. De voorbereidingen lopen volop.

Naast de workshops, waarbij we alle spelers op het vlak van verkeersveiligheid samenbrengen, zullen er ook workshops voor burgers worden gehouden. Verenigingen op het terrein zullen die met de hulp van Brussel Mobiliteit organiseren. Momenteel stellen we de exacte planning met hen op. De bedoeling is uiteraard dat hun input in het plan verwerkt wordt, maar ook dat er een apart overlegtraject met burgers wordt gehouden.

De lockdownperiode en de langzame terugkeer naar het 'normale' leven hebben een achterstand van ongeveer zeven maanden veroorzaakt. We doen alles wat we kunnen om in 2021 nog met een nieuw actieplan te komen, of ten minste om het plan in eerste lezing aan de regering voor te leggen. Het huidige plan loopt overigens nog. We hebben dus nog even de tijd.

Het overleg met de institutionele actoren en met de burgers is voor ons een absolute prioriteit. Liever een paar maanden langer wachten op een plan waarin hun bijdrage opgenomen is, dan een plan dat we onderling opstellen en dat niet het nodige draagvlak heeft om er een succes van te maken. Als de eerste versie klaar is, wil ik het aan de deelnemers voorleggen. Hun reacties kunnen nog leiden tot wijzigingen aan de eerste versie.

Het actieplan moet opgevat worden als een samenwerking tussen de verschillende betrokkenen. De formele verbintenis van sommige actoren is essentieel voor een coherente en doeltreffende uitvoering. Op die manier willen we tegen 2030 onze vision zero bereiken.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**.- Ik begrijp het uitstel. Ik deel uw mening dat het belangrijk is om de institutionele actoren en de burgers hier actief bij te betrekken. Een plan is één ding, maar het moet gedragen en uitgevoerd worden. Ik kijk alvast uit naar de inhoud ervan.

*- Het incident is gesloten.*