



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 14 DECEMBER 2021**

ZITTING 2021-2022

**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 14 DÉCEMBRE 2021**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 1

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de evolutie van het heraanlegproject van de Schuman-rotonde".

Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison 5

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

betreffende "de betrokkenheid van het Brussels Gewest bij het federaal verkeersveiligheidsplan 2021-2025 en bij het interfederaal verkeersveiligheidsplan".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul 12

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

SOMMAIRE

Question orale de M. David Weytsman 1

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

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "l'évolution du projet de réaménagement du rond-point Schuman".

Demande d'explications de Mme Joëlle Maison 5

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'implication de la Région bruxelloise dans le plan fédéral de sécurité routière 2021-2025 et dans le plan interfédéral de la sécurité routière".

Discussion – Orateurs :

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Jonathan de Patoul 12

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de stadsboulevard op de Tervurenlaan".</p>		<p>Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le boulevard urbain de l'avenue de Tervueren".</p>	
<p>Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter</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 plannen van de minister voor Mobiliteit over de herinrichting van de A12".</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	14	<p>Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter</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 projets de la ministre de la mobilité pour le réaménagement de l'A12".</p> <p>Discussion – Oratrices :</p> <p>Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mme Carla Dejonghe (Open Vld)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	14
<p>Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer</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 databank van parking.brussels met betrekking tot de parkeerplaatsen op de weg".</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	22	<p>Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer</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 "la base de données de parking.brussels concernant les emplacements en voirie".</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>M. Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>Mme Carla Dejonghe (Open Vld)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	22
<p>Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	28	<p>Question orale de M. Fouad Ahidar</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	28

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de personeelsbezetting bij Brussel Mobiliteit".		Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "l'effectif de Bruxelles Mobilité".
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	31	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "het ontbrekende gedeelte van het fietspad op de Tervurenlaan".		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "le tronçon manquant de la piste cyclable avenue de Tervueren".
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	36	Question orale de M. David Weytsman
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de toegankelijkheid van voetgangersgebieden en -evenementen voor personen met beperkte mobiliteit, in het bijzonder voor personen met een handicap".		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'accessibilité des personnes à mobilité réduite, en particulier en situation de handicap, aux zones et événements piétons".

1103 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

1105 **en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

1105 **betreffende "de evolutie van het heraanlegproject van de Schuman-rotonde".**

concernant "l'évolution du projet de réaménagement du rond-point Schuman".

1107 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- De overlegcommissie van 17 november 2020 gaf een gunstig advies voor de heraanleg van de Schuman-rotonde, waar ze echter 24 voorwaarden aan koppelde.**

M. David Weytsman (MR).- Cette question vous était adressée, ainsi qu'à M. le secrétaire d'État Pascal Smet. Le bureau a estimé que vous pouviez répondre au sujet de l'évolution du projet de réaménagement du rond-point Schuman.

De werkzaamheden moesten in de tweede helft van 2020 starten. Ondertussen is er nog niets opgelost: er zijn nog steeds mobiliteitsproblemen, er is een gebrek aan groen en de geplande luifel is ook een pijnpunt.

Lors de l'un de nos échanges, je vous ai interrogé sur les suites précises données à l'avis de la commission de concertation du 17 novembre 2020 concernant le projet de réaménagement du rond-point Schuman. Vous le savez aussi bien que moi, l'avis est favorable, moyennant 24 conditions.

Eerder zei u dat u op basis van artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening nieuwe elementen zou kunnen aanbrengen.

Rappelons tout de même que les travaux auraient dû commencer au second semestre de l'année 2020.

Bezorgde urban.brussels u ondertussen de in artikel 191 beoogde voorwaarden? Zo ja, wat houden ze in?

Les questions qui se posent sont toujours les mêmes : problèmes de mobilité, manque de verdurisation du lieu, problème avec l'auvent qui abîme la perspective sur le Cinquantenaire.

Kunt u meer informatie geven over de luifel?

Lors de notre échange, vous avez évoqué l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire. Vous avez dit qu'à la réception de celui-ci, vous seriez en mesure d'amener de nouveaux éléments quant à la temporalité et l'exhaustivité des détails techniques du projet et que, dans l'attente, vous ne pouviez qu'imaginer les conditions qui seraient édictées par cet article et vous y préparer au mieux, selon vos propres propos.

Je me permets de revenir sur ce dossier essentiel pour le quartier européen et pour notre ville-région.

Les conditions visées à l'article 191 ont-elles été délivrées par urban.brussels ? Si oui, quand ont-elles été délivrées et quelles sont-elles ?

Êtes-vous à présent en mesure de donner plus d'informations sur la structure de l'auvent notamment en ce qui concerne sa stabilité, l'épaisseur du revêtement réfléchissant, son assemblage, son entretien, sa réverbération de la lumière, sa mise en lumière la nuit, sur la sensation éprouvée lorsque l'on

¹¹⁰⁹ *U wilt de omgeving van de Schuman-rotonde groener maken. Hoe zal dat er concreet uitzien? Ik stel u daar al twee jaar tevergeefs vragen over.*

Kunt u technische details geven over de aansluiting van het regenwaternetwerk?

De vrees bestaat dat het verkeer van de rotonde naar de omliggende woonwijken zal uitwijken. U had het over een plaatselijk verkeersplan. Kunt u de grote lijnen daarvan schetsen?

Is de mobiliteitsnota met details over de werking van de verkeerslichten in de Kortenberglaan klaar? Wat houdt ze in?

U bezorgde de voorlopige resultaten van de mobiliteitsstudie aan de gemeente Etterbeek. Heeft ook de stad Brussel ze gekregen? Is de studie ondertussen afgerond? Zo ja, kunnen de commissieleden ze krijgen?

¹¹¹¹ *Hebt u van Brussel Mobiliteit informatie over de voortgang van de werken ontvangen? Wat zijn de eerstvolgende termijnen?*

Overlegt u regelmatig met de betrokken partijen? In welke mate houdt u rekening met hun standpunt?

¹¹¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Urban.brussels bezorgde de tekst van artikel 191 op 23 april 2021. De voorwaarden zijn bepaald op basis van opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek werden gemaakt. Als u mij een schriftelijke vraag stelt, bezorg ik u de details.*

Zodra de stedenbouwkundige vergunning rond is, komt er een studie over de omvang van de architecturale elementen. De technische documenten van het voorontwerp kan ik u om veiligheidsredenen niet bezorgen. Het gaat immers om de Europese wijk.

se trouve dessous, sur le manque de perspective qu'il pourrait générer, etc.

Depuis près de deux ans, je vous interpelle systématiquement sur le volet essentiel de la verdurisation du lieu, et je n'ai guère reçu de réponses à ce sujet. Nous nous devons d'être ambitieux dans ce domaine. Au début du mois de mai, la presse annonçait votre volonté de verduriser davantage vos projets, en particulier celui-ci. C'est une bonne nouvelle, mais qu'en sera-t-il concrètement ? Je plaide pour un renforcement du maillage vert entre le parc du Cinquantenaire, le parc Léopold et le parc de Bruxelles. L'occasion vous est donnée de le concrétiser.

Êtes-vous en mesure de nous apporter des réponses techniques sur le raccordement du réseau des eaux de pluie, tant aux jardinières de pleine terre qu'à celles posées sur les ouvrages d'art souterrains ?

Par ailleurs, la grande crainte est celle d'un report modal sur les quartiers résidentiels. Vous avez évoqué un plan précis des circulations locales qui illustrerait les flux automobiles, tant pour les entrées que pour les sorties. Pourriez-vous nous le présenter dans les grandes lignes ?

La note de mobilité détaillant le fonctionnement des feux de signalisation sur l'avenue de Cortenbergh est-elle prête ? Quel en est le contenu ?

S'agissant de l'étude de trafic en cours, vous disiez en avoir transmis les résultats temporaires à la commune d'Etterbeek, à la suite de quoi vous nous les présenteriez en commission. La Ville de Bruxelles en dispose-t-elle ? Ladite étude a-t-elle entre-temps été finalisée ? Dans l'affirmative, la commission pourrait-elle en disposer ?

Bruxelles Mobilité devait vous transmettre, en juin 2021, des informations sur la suite des événements. Qu'en est-il ? Quelles sont les prochaines échéances ?

Entretenez-vous des contacts réguliers avec toutes les parties prenantes du projet que sont urban.brussels, la Ville de Bruxelles, la commune d'Etterbeek et les comités de quartier ? Dans quelle mesure ces derniers, qui sont particulièrement motivés pour travailler avec vous, sont-ils écoutés par votre cabinet et l'administration ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'article 191 a été délivré par urban.brussels le 23 avril 2021. Il comporte des conditions, fixées sur la base des remarques formulées pendant l'enquête publique. Les demandes de modifications portaient sur la mobilité, l'aspect paysager et la gestion des eaux de surface, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et les dispositifs de sécurité. Si vous me posez une question écrite, je pourrai vous fournir davantage de détails, car pour ma réponse actuelle, je me suis limitée à présenter les éléments concernant les adaptations.

Une étude plus complète de dimensionnement de l'ensemble des éléments sera réalisée à la suite de l'obtention du permis

De verlichting zal aan de geldende normen en regels voldoen. De aansluitingen gebeuren ondergronds. Brussel Mobiliteit zorgt voor het onderhoud en de verlichting van de luifel.

d'urbanisme et avant sa mise en œuvre. Les documents techniques de l'avant-projet ne peuvent pas vous être communiqués, pour des raisons de sécurité dans le quartier européen. Vous pourrez cependant recevoir d'autres documents.

L'éclairage sera conforme aux normes et réglementations en vigueur, en tenant compte de son usage et de son environnement. Ces raccordements, invisibles, se feront par le sous-sol. Concernant l'entretien de l'auvent et du dispositif d'éclairage, il fera partie du programme d'entretien annuel du service de maintenance de Bruxelles Mobilité.

¹¹¹⁵ *Vergroening staat centraal in mijn beleid. Gezien het intensieve gebruik van de ruimte, moeten er robuuste planten worden gebruikt op de Schumanrotonde. Er komt ook groen in de Wetstraat tussen het gebouw van de Raad van de Europese Unie en dat van de Europese Commissie.*

L'ambition de végétaliser est au cœur de ma politique. Pour le projet Schuman, il faut tenir compte de la réalité du sous-sol et trouver un bon équilibre entre la végétalisation et l'utilisation intensive de cet espace. Dès lors, il faut opter pour un végétal robuste pour éviter sa dégradation.

Om te vermijden dat de dubbele bomenrij in de Wetstraat in het gedrang komt, worden kleinere boomsoorten, struiken en lage planten voor het centrale gedeelte van de Schuman-rotonde behouden. Zo wordt het uitzicht bovendien niet aangetast.

Le projet prévoit des espaces verts dans la petite rue de la Loi et sur le parvis, entre le Conseil et la Commission.

Voorts komen er grasperken aan de noordkant van het plein, tussen het fietspad en de weg.

Il y aura plus de végétalisation dense à côté du muret de protection sur le côté nord de la place et un espace ouvert, plus multifonctionnel, au sud.

Afin d'éviter toute concurrence avec la double rangée d'arbres dans l'axe de la rue de la Loi, il est proposé de travailler avec des essences d'arbres plus petites, des arbustes et des plantes plus basses sur la partie centrale. La vue sur les arcades dans l'axe de la rue de la Loi entre la double rangée d'arbres est ainsi également préservée.

Enfin, des zones linéaires vertes avec graminées seront implantées sur le pourtour nord de la place entre la piste cyclable et la voirie.

Des plans détaillés peuvent vous être adressés sur simple demande.

¹¹¹⁷ *Door de aanwezigheid van ondergrondse installaties zijn de mogelijkheden voor de afvoer van regenwater beperkt op de rotonde. Een aanzienlijk deel wordt opgeslagen om het groen mee te begieten. Een ander deel kan via de grasstroken in de bodem dringen.*

Concernant les eaux de pluie, les zones de plantations du projet, sauf devant le bâtiment Charlemagne, sont situées au-dessus d'installations souterraines, souvent avec des options de sous-structure très limitées. Dans l'ensemble, les différentes installations assurent qu'une part importante des eaux pluviales ne soit pas rejetée directement dans le réseau d'égouts, mais d'abord tamponnée dans des substrats végétaux, de manière à pouvoir être réutilisée par les plantations. Une partie des eaux pluviales pourra également s'infiltrer dans le sous-sol, par exemple via la zone linéaire verte plantée de graminées.

Gezien de beperkingen van de ondergrond en het gewenste gebruik van de ruimte, kunnen beplantingen in volle grond alleen voor het Charlemagnegebouw.

Compte tenu du sous-sol existant et de la fonctionnalité spatiale recherchée, le seul endroit où des zones de plantation en terre peuvent être utilisées est le trottoir devant le bâtiment Charlemagne, exempt d'installations ou d'infrastructures souterraines.

Daarnaast komt er een regenwaterafvoersysteem dat op de riolering wordt aangesloten en in de toekomst wordt afgeleid naar de tuinen in de Maalbeekvallei.

Er vonden mobiliteitsstudies plaats. De zone rond het centrale plein blijft toegankelijk voor auto's, maar sommige gedeelten enkel met een bijzondere toelating. Daarvoor worden paaltjes geplaatst die in de grond kunnen verdwijnen.

¹¹¹⁹ *Ik kan u de verkeersstudie in het Frans bezorgen.*

Alle garages blijven toegankelijk. Wie met de auto het plein wil oversteken, mag over de busstrook rijden. In de omliggende straten wordt een reeks maatregelen ingevoerd om het verkeer aan banden te leggen.

¹¹²¹ **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat u om veiligheidsredenen niet op alle vragen kunt antwoorden. Wat de luifel betreft, bestaat echter de bezorgdheid dat die het uitzicht in de richting van de Wetstraat zal hinderen. Op mijn vragen daarover krijg ik nooit een antwoord.*

Voorts zie ik niet welke toegevoegde waarde u levert op het gebied van beplanting. Er staan immers al bomen in de Wetstraat en volgens de huidige plannen zal er op het midden van de rotonde minder groen staan dan nu het geval is.

Ten slotte zou ik graag de betrokken studies ontvangen. Op basis daarvan kan ik misschien de omwonenden geruststellen, die vrezen dat het verkeer naar de omliggende wijken zal uitwijken.

Un système d'égout pluvial sera également installé et raccordé à l'égout des eaux usées. À l'avenir, il pourrait être dérivé vers les jardins de la vallée du Maelbeek.

Des études de mobilité ont été effectuées. La zone autour de la place centrale reste accessible aux voitures. Certains endroits sont limités aux véhicules disposant d'une autorisation. Le contrôle se fait au moyen de poteaux mobiles.

Quant à l'étude du trafic, nous pouvons vous communiquer ce document en français, mais je vous prierai de ne pas en exiger la traduction, car il était destiné à urban.brussels.

Sur la question de la mobilité, tous les garages restent accessibles. Les voitures qui souhaitent traverser la place sont autorisées à utiliser la bande bus. La rue Froissart deviendra une rue sans issue à double sens, uniquement accessible au trafic local ainsi qu'aux bus, taxis et véhicules autorisés. La circulation depuis l'avenue d'Auderghem devra tourner à gauche dans la rue Breydel, et les entrées de garage resteront accessibles. La petite rue de la Loi, entre Schuman et le parc du Cinquantenaire, ne sera accessible qu'aux résidents autorisés, via une barrière à bornes rétractables, depuis l'avenue de la Joyeuse Entrée. Enfin, l'avenue de Cortenbergh, vers les faubourgs, ne sera accessible qu'aux bus, vélos et taxis.

M. David Weytsman (MR).- Les trois points que je vais énumérer peuvent sembler techniques, mais reviennent régulièrement dans le débat. Le premier, qui a fait l'objet d'un concours, concerne l'opportunité de l'auvent et les craintes que ce projet peut générer. Je comprends néanmoins que des raisons de sécurité vous empêchent de répondre à toutes les questions, vu le quartier. La perspective depuis le centre de l'auvent, en direction du Cinquantenaire sur la rue de la Loi, pourrait être abîmée, voire supprimée. Il s'agit d'une préoccupation majeure, qui est toutefois arrivée tardivement dans le débat et pour laquelle je ne reçois jamais de réponse.

Deuxièmement, concernant la végétalisation, je ne comprends pas ce que vous apportez dans le débat, par rapport au projet initial. La petite rue de la Loi est déjà très végétalisée, avec des rangées d'arbres. Par contre, pour le centre du rond-point Schuman, votre projet est plus minéral que ce qui existe, car ce rond-point comporte déjà des arbres et autres végétaux. Comment pourrions-nous l'améliorer ? Nous partageons les mêmes ambitions, mais je ne comprends pas la plus-value de votre projet.

Enfin, nous souhaitons effectivement disposer de ces études, car nous craignons que s'opère un report modal dans les quartiers. Nous demandons depuis des années que l'on s'assure qu'il n'y ait pas de report du quartier européen vers les trois squares. Ces études pourraient vraiment aider à apaiser les craintes des habitants de ce quartier.

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik bezorg u de mobiliteitsstudie. Het is niet de bedoeling dat het verkeer naar de omliggende wijken uitwijkt.*

Ik wil zoveel mogelijk vergroenen, rekening houdend met de beperkingen van de ondergrond. In het centrum van de rotonde komen bomen. Om de beplanting voldoende ruimte te geven, worden sommige zones opgehoogd en door openingen van elkaar gescheiden.

Voorts komt er beplanting in volle grond in de rest van de omgeving en wordt er een regenwaterbeheersysteem ingevoerd.

1125 *Die punten zijn toegevoegd naar aanleiding van de opmerkingen die voortkwamen uit het openbaar onderzoek. Waar mogelijk, komt er extra groen.*

1125 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik kom hierop terug wanneer ik de recentste plannen heb bekeken.*

- Het incident is gesloten.

1133 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

1133 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1133 **betreffende "de betrokkenheid van het Brussels Gewest bij het federaal verkeersveiligheidsplan 2021-2025 en bij het interfederaal verkeersveiligheidsplan".**

1135 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Inzake verkeersveiligheid wordt er te weinig vooruitgang geboekt om tegen 2020 het aantal verkeersdoden wereldwijd te halveren, zoals de ambitie van de Wereldgezondheidsorganisatie luidde. In de leeftijdscategorie van 5 tot 29 jaar zijn verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak.*

In 2018 vielen binnen de Europese Unie ongeveer 25.000 doden op de weg, en 135.000 mensen raakten zwaargewond. Dat is een bijzonder zware tol op menselijk en sociaal gebied, maar ook

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais vous transmettre l'étude à propos de la mobilité, en français. Le but poursuivi n'est pas de reporter le trafic dans les quartiers. Il faut aborder la question dans sa globalité.

Dans la mesure du possible, nous cherchons à végétaliser au maximum le projet, en tenant compte du sous-sol, il est notamment question d'ajouter des zones plantées, composées d'arbres de deuxième ou de troisième grandeur dans l'espace central en respectant l'aspect architectural circulaire.

En raison du sous-sol, certaines zones plantées sont surélevées pour que les plantations et le système d'irrigation disposent du volume de terre nécessaire à leur développement. Ces zones plantées doivent être séparées entre elles par des ouvertures. Il est aussi question d'ajouter des zones de pleine terre plantées en forme de noues autour de l'espace central, de transformer en trottoir les zones tampons modales entre les pistes cyclables situées en bordure de la rue de la Loi, lorsque c'est techniquement possible, d'ajuster le plan de coupe et de préciser les systèmes de gestion de l'eau de pluie à l'échelle du périmètre demandé, en mettant en relation ces éléments entre les deux systèmes prévus. Nous avons ajouté ces points au projet, suite aux remarques faites pendant le processus.

Nous avons ajouté ces différents points au projet, suite aux remarques faites pendant le processus. C'est un sujet difficile à expliquer, même par des images. Nous avons augmenté la verdurisation là où c'était possible et nécessaire selon moi. Votre question relève non seulement de notre volonté à vous comme à moi, mais aussi de l'enquête publique, reprise dans l'article 191.

M. David Weytsman (MR).- J'analyserai les plans finaux, et nous aviserons selon ces derniers.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME JOËLLE MAISON

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'implication de la Région bruxelloise dans le plan fédéral de sécurité routière 2021-2025 et dans le plan interfédéral de la sécurité routière".

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Dans son rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde publié en 2018, l'Organisation mondiale de la santé rappelle les principaux facteurs de risques menant à des catastrophes sur les routes : vitesse, conduite sous influence, absence de casque pour les motocyclistes, absence de ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue pour les enfants. À l'échelle mondiale, les progrès réalisés sont insuffisants. Ils ne permettent pas d'atteindre l'objectif fixé pour 2020 de diminuer de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la circulation. Les traumatismes dus à des accidents de la circulation sont la

in economisch opzicht: de EU becijfert dat die ongevallen 280 miljard euro per jaar kosten, of 2% van het bbp.

Tegen 2050 wil de EU nul verkeersdoden. Daarvoor heeft ze een plan uitgewerkt: Zero Vision. Er moet een mentaliteitsverandering komen, want Europeanen beschouwen verkeersongevallen nog te vaak als normaal. We hebben veiligere voertuigen en wegen nodig enzovoort.

principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans.

L'Europe a vu baisser ses taux de décès depuis 2013, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. La Commission s'inquiète donc aussi de son bilan : 25.000 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'Union européenne (UE) en 2018, et 135.000 autres ont été grièvement blessées. Un terrible coût humain et social, mais aussi économique, puisque l'UE évalue le coût annuel à 280 milliards d'euros, soit 2 % de son produit intérieur brut.

Cette situation a amené l'UE à adopter en 2019 une nouvelle approche pour parvenir à zéro décès d'ici à 2050 : la vision zéro. Elle peut se résumer de la manière suivante : changer l'état d'esprit des européens vis-à-vis des accidents de la route, encore trop souvent considérés comme "normaux" dans notre mobilité ; mettre en œuvre le "système sûr", à savoir véhicules sûrs, infrastructures sûres, utilisation sûre de la route et meilleure administration de soins après une collision ; mobiliser des technologies en prenant en considération l'émergence de nouveaux risques et le décalage technologique entre véhicules ; faciliter un accès sûr et abordable à la mobilité à tous les membres de la société, notamment les personnes porteuses de handicap et les personnes âgées ; prendre en considération la dimension de genre dans la sécurité routière.

La Belgique n'échappe pas à la tragédie des accidents de la circulation. L'an passé, 499 personnes y sont décédées, dont 16 en Région bruxelloise. Le nombre de Bruxellois blessés en 2020 s'élève à 3.703, dont 159 blessés graves.

Ce 12 novembre, les ministres fédéraux de la mobilité, de la justice et de l'intérieur annonçaient 32 mesures dans le cadre du premier plan fédéral de sécurité routière 2021-2025. Dès ses premières lignes, ce plan dresse un triste tableau : "Avec 56 victimes de la route par million d'habitants en 2019, la mortalité routière en Belgique est bien au-delà de la moyenne européenne (51). Nous sommes de moins bons élèves que la plupart de nos voisins, notamment les Pays-Bas (34), l'Allemagne (37) et la France (50)."

Un futur plan interfédéral intitulé "All for zero – Une vision partagée de la sécurité routière en Belgique", qui comprendra les plans stratégiques des Régions a, par ailleurs, été présenté aux états généraux de la sécurité routière ce 23 novembre 2021. Il prévoit un partage des connaissances, une réglementation claire et cohérente, un comportement sûr sur la route et des contrôles efficaces. Ce fédéralisme de coopération devra dépasser tous les clivages linguistiques et politiques en matière de sécurité routière.

Pour Bruxelles, le plan comprend neuf objectifs et dix mesures principales.

¹¹³⁷ *In 2020 vielen in België 499 verkeersdoden, 16 van hen in het Brussels Gewest.*

Op 12 november 2021 stelden de federale ministers van Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 voor, het eerste in zijn soort, met daarin 32 maatregelen. Er worden geen doekjes om gewonden: met 56 verkeersdoden per miljoen inwoners doet België het veel slechter dan bijvoorbeeld Nederland (34), Duitsland (37) of het Europese gemiddelde (51).

Op 23 november werd dan op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid het toekomstige interfederaal plan 'All for zero: een gedeelde visie op verkeersveiligheid in België' voorgesteld. Voor Brussel staan daar negen doelstellingen en tien grote maatregelen in.

1139 *Het Brussels Gewest toont ambitie, en daarbij zullen ook de gemeenten volop ingeschakeld worden. Werden zij ook betrokken bij de opstelling van de gewestelijke strategie?*

Hoe zal het overleg verlopen met de andere gewesten en de federale overheid? Hoe zullen de kosten worden verdeeld? Hoe en hoe vaak worden de maatregelen geëvalueerd?

Een bijzonder aandachtspunt voor mij betreft de verkeersongelukken in schoolomgevingen waarbij kinderen betrokken zijn. Hebt u cijfers voor 2021? Weet u meer over de omstandigheden waarin de ongevallen plaatsvonden?

Is het idee besproken om automobilisten regelmatig een test te laten afleggen, zoals gebruikelijk is in sommige andere landen?

1141 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- Dit thema is een prioriteit voor alle commissieleden. We kijken allemaal reikhalzend uit naar de presentatie van de minister.

1143 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Maison omdat Groen verkeersveiligheid een belangrijk thema vindt. Een aantal federale ingrepen kunnen in de Brusselse context een groot verschil maken. Zo moet de gerechtelijke organisatie worden verbeterd en moet de politie meer middelen krijgen voor en meer aandacht besteden aan handhaving.

In elke politieraad en elke gemeente wordt een strijd geleverd om voldoende handhaving af te dwingen, bijvoorbeeld als het om overdreven snelheid gaat. Mensen die tegen 100 km/uur door de straten racen, zijn helaas geen uitzondering. De politie kan daartegen optreden, maar doet dat nauwelijks. Ze kan in aanwezigheid van een procureur een auto in beslag nemen, maar procureurs zijn helaas zo goed als nooit beschikbaar. De administratieve inbeslagname komt nu geleidelijk op gang.

De politie krijgt ook geen incentive om aan handhaving te doen. In het regeerakkoord wordt geopperd om het verkeersveiligheidsfonds, waar de politie middelen uit put, aan te passen, zodat politiezones die grote inspanningen leveren, daarvoor kunnen worden beloond.

Schiet de federale overheid op met de nodige aanpassingen aan het beleid?

Dans ce plan interfédéral, notre Région fait preuve d'ambition et les dix-neuf communes seront largement sollicitées. Celles-ci ont-elles été consultées lors de l'élaboration de la position de la Région ?

Comment la concertation va-t-elle se dérouler avec les autres Régions et le gouvernement fédéral ? Comment les coûts relatifs au financement du plan vont-ils être répartis entre les différentes entités ? Quelle sera la fréquence des évaluations des objectifs et des mesures prises ?

En Région bruxelloise, les accidents de la circulation impliquant des enfants sur le chemin de l'école et aux alentours des écoles me préoccupent particulièrement. Quels sont les chiffres dont nous disposons pour l'année 2021 ? Que sait-on de leur contexte (signalisation, excès de vitesse, mauvaises conditions lumineuses, etc.) ? Peut-on déjà en tirer des enseignements pour les années à venir ?

Enfin, les discussions ont-elles intégré la question d'une évaluation régulière des compétences des conducteurs, à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres pays ?

M. David Weytsman (MR).- Les questions de Mme Maison sont excellentes. Il s'agit d'une priorité pour tous les commissaires.

Nous serons attentifs aux réponses et attendons la présentation de Mme la ministre, qui devrait avoir lieu le plus rapidement possible, comme nous l'avons décidé ensemble.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- En matière de sécurité routière, certaines actions de l'autorité fédérale peuvent faire une grande différence dans le contexte bruxellois, notamment sur le plan judiciaire et policier.

La police n'est guère soutenue, notamment dans sa lutte contre les chauffards. Heureusement, les saisies administratives se mettent en place. L'accord de gouvernement suggère d'adapter le Fonds de sécurité routière pour qu'il récompense les zones de police qui font le plus d'efforts. Les autorités fédérales avancent-elles sur ce plan ?

1145 Voorts moeten voertuigen aan een aantal voorwaarden voldoen om voor de technische keuring te slagen en moeten de voorschriften uit de Wegcode worden nageleefd.

Was er sprake van een Brusselse insteek in het nieuwe Federale Plan voor verkeersveiligheid? Heeft het Brussels Gewest zijn bezorgdheden te kennen gegeven en hoe is daarop gereageerd?

1147 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alle regeringen van dit land nemen de zaak zeer ter harte. 'All for zero' is een van de doelstellingen in het Brusselse regeerakkoord: tegen 2030 mag er geen enkele dode of zwaargewonde meer vallen in het verkeer. Daarvoor zijn er forse maatregelen nodig.*

De Brusselse bijdragen aan het interfederaal plan komen uit het actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, waaraan nu de laatste hand wordt gelegd en dat de regering hopelijk binnenkort kan goedkeuren. Het werd uitgewerkt met meerdere partners, waaronder de gemeenten. Iedereen moet immers zijn verantwoordelijkheid nemen.

1149 *Wat het overleg met de andere gewesten en de federale overheid betreft, wordt er een interfederaal stuurcomité opgericht. Er zullen jaarlijkse prioritaire thema's worden vastgesteld en per thema wordt er een coördinerende instantie aangesteld en een actieplan opgesteld. Voorts wordt de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid geraadpleegd en zullen de betrokken ministers jaarlijks vergaderen.*

Ten slotte zullen burgerparticipatie en de uitwisseling van ervaringen worden gestimuleerd.

Quelles ont été l'approche et les préoccupations bruxelloises dans l'élaboration du nouveau plan fédéral ? Ont-elles suscité des réactions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan interfédéral de la sécurité routière a été présenté par le ministre Georges Gilkinet à la fin du mois de novembre. Il a marqué le lancement des états généraux de la sécurité routière. Il est bon de constater qu'en Belgique, tous les gouvernements prennent la question très au sérieux. L'objectif All for zero est inscrit dans l'accord de gouvernement de la Région bruxelloise. Il vise à ne plus enregistrer ni blessé grave ni tué d'ici à 2030. Pour l'atteindre, des mesures fortes doivent être prises.

Les préoccupations spécifiques de la Région bruxelloise intégrées dans le plan interfédéral sont les objectifs et actions repris dans notre plan d'action sécurité routière 2021-2030, en cours de finalisation et coconstruit avec des partenaires comme les communes. Nous portons nos nouveaux objectifs au niveau interfédéral. Le plan de sécurité routière précédent, qui courait jusqu'en 2020, visait de bons objectifs, mais il n'était pas porté par toutes les parties.

Il est essentiel de faire en sorte que chacun et chacune prenne ses responsabilités. Nous avons dès lors pris le temps de correctement préparer le plan d'action sécurité routière 2021-2030. J'espère qu'il sera prochainement approuvé par le gouvernement.

S'agissant de la concertation avec les autres Régions et le niveau fédéral, la coopération, en vue de mettre en œuvre concrètement la vision et la stratégie communes All for zero, est prévue comme suit :

- mise en place d'un comité de pilotage interfédéral pour coordonner les activités reprises dans le plan interfédéral ;
- identification des thèmes prioritaires pour l'année 2022 et les années suivantes ;
- désignation d'une entité coordonnatrice pour chacun des thèmes prioritaires ;
- détermination des objectifs et du champ d'application, et élaboration d'un plan d'action et d'un calendrier de travail pour chaque thème ;
- consultation de la Commission fédérale pour la sécurité routière ;
- organisation d'une réunion interministérielle annuelle avec une évaluation et un éventuel ajustement de la coopération et des mesures prises.

¹¹⁵¹ *Elk gewest financiert de acties die het op zijn eigen grondgebied en volgens zijn eigen actieplan onderneemt. Het Brussels plan dat we binnenkort goedkeuren, voorziet in de nodige financiering.*

Voorts verloopt de evaluatie in twee fasen, meer bepaald aan de hand van een advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en tijdens de interministeriële conferentie.

De veiligheid rondom de scholen en op weg naar school is van prioritair belang. In het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 staat dan ook een hele reeks specifieke maatregelen op dat vlak.

¹¹⁵³ *De beoordeling van de rijvaardigheid van bestuurders maakt deel uit van de samenwerking die de federale overheid voorstelt op het vlak van controle- en sanctiebeleid.*

Doel is om gevaarlijke bestuurders van de weg te halen en om veilig rijgedrag te stimuleren, bijvoorbeeld met geleidelijk toenemende sancties of een rijbewijs met punten.

¹¹⁵⁵ *(verder in het Nederlands)*

Het gewest voert enerzijds een eigen handhavingsbeleid. Daartoe is het belangrijk dat de hele keten goed functioneert. Dat betekent dat het sanctie- en controlebeleid van de Brusselse politiezones moet uitmonden in een efficiënte afhandeling van de boetes. Daarom hebben we het boeteverwerkingscentrum versterkt.

Outre cette concertation annuelle prévue en vue de l'évaluation, il existe une concertation plus générale. Une conférence interministérielle réunissant les ministres de la sécurité routière était en effet organisée hier.

Ensuite, la participation citoyenne et le partage d'expériences seront également encouragés.

Concernant les coûts, chaque Région financera les actions qu'elle exécutera sur son territoire, selon son propre plan d'actions. Le plan bruxellois de sécurité routière, que nous approuverons prochainement, prévoit les financements nécessaires.

Pour ce qui est de l'évaluation, celle-ci se déroulera en deux phases :

- présentation et demande d'avis à la Commission fédérale pour la sécurité routière ;

- organisation d'une conférence interministérielle, avec évaluation et éventuel ajustement de la coopération et des mesures prises.

Les accidents aux abords des écoles méritent notre attention prioritaire, étant donné le grand nombre d'établissements sur le territoire bruxellois. Le trajet domicile-école doit également être sécurisé. Les chiffres pour l'année 2020-2021 ne sont pas encore disponibles. Toutefois, la thématique est bel et bien présente dans le plan d'action régional de sécurité routière 2021-2030, et ce, à travers toutes ses considérations : sécurisation, renforcement de la présence de radars aux abords des écoles (priorisation dans le plan radars), formation et sensibilisation de l'ensemble des usagers par le biais de mesures spécifiques.

L'évaluation régulière des compétences du conducteur fait partie du domaine prioritaire de coopération "Contrôles et sanctions efficaces", énoncé au niveau fédéral.

L'objectif des contrôles est à la fois d'écarter les conducteurs dangereux de la circulation et d'encourager les gens à se comporter de manière sûre. Les sanctions doivent modifier les comportements afin que les usagers de la route commettent moins d'infractions routières à l'avenir.

Parmi les pistes concrètes de coopération proposées par le niveau fédéral figure l'élaboration d'un système de sanctions progressives ou de permis de conduire à points, y compris en ce qui concerne les infractions locales et régionales.

(poursuivant en néerlandais)

La Région mène sa propre politique de contrôle-sanction, qui passe notamment par un suivi efficace des amendes, raison pour laquelle nous avons renforcé le centre de traitement des celles-ci. En outre, le ministre fédéral de la justice a déclaré qu'il veillera à ce que le parquet puisse également suivre.

Vervolgens moet ook het parket kunnen volgen. Federaal minister van Justitie Van Quickenborne deelt die overtuiging en heeft duidelijk gemeld dat hij daarop zal inzetten.

Ik hoop dat we ervoor kunnen zorgen dat alle schakels in de keten op dezelfde golflengte zitten. De federale overheid blijkt een betrouwbare partner, getuige de goede samenwerking in het kader van de versterking van het regionale boeteverwerkingscentrum.

Daarnaast beschikt het gewest ook over een eigen radarplan dat voorziet in een systematische verhoging van het aantal radars.

Uiteraard nemen we het liefst zo weinig mogelijk onze toevlucht tot handhaving. Als mensen hun gedrag aanpassen, hoeven we niet over te gaan tot controles en sancties. Die laatste zullen echter altijd nodig blijven als sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

¹¹⁵⁷ (verder in het Frans)

Zodra het nieuwe actieplan goedgekeurd is, kunnen we hoorzittingen organiseren.

¹¹⁵⁹ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *De federale en interfederale plannen zijn goed nieuws, want verkeersveiligheid vereist coherente regels en efficiënte controles die de gewest-, taal- en bevoegdheidsgrenzen overstijgen. Ik betreur echter dat de onderwijssector niet betrokken werd de uitwerking van die plannen.*

De strengere aanpak in Vlaanderen lijkt vruchten af te werpen en dat geeft ook stof tot nadenken.

Voorts worden er nog steeds veel te veel ongevallen veroorzaakt door rijden onder invloed van alcohol. Uit de cijfers blijkt duidelijk dat de bestrijding van rijden onder invloed van alcohol een prioriteit is en moet blijven, vooral omdat de pakkans erg klein is.

¹¹⁶¹ *Het Brussels Gewest zet sterk in op snelheidscontroles en daar sta ik volledig achter. Het moet echter een versnelling hoger schakelen om ander gevaarlijk gedrag aan te pakken, zoals rijden onder invloed en het gebruik van smartphones achter het stuur.*

Par ailleurs, la Région dispose de son propre plan radar qui prévoit une augmentation systématique du nombre de radars.

Plus les usagers adapteront leur comportement, moins nous devons avoir recours au contrôle-sanction, dernier maillon nécessaire de la chaîne de la sécurité routière.

(poursuivant en français)

Comme cela a été proposé, dès que plan d'action sécurité routière 2021-2030 sera approuvé, nous pourrons commencer les auditions à ce sujet au sein de cette commission.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je me réjouis que nous ayons prochainement un débat sur la sécurité routière, car c'est un thème qui me tient particulièrement à cœur.

Ces plans fédéral et interfédéral constituent une bonne nouvelle. La sécurité routière doit être une cause nationale, avec des règles cohérentes et des contrôles efficaces dépassant les frontières régionales et linguistiques, mais aussi les compétences d'un unique ministre. Cela concerne donc les ministères de l'intérieur, la sécurité routière et la justice. Je regrette que l'enseignement n'y ait pas été associé. Dans ma commune, nous avons fait de la prévention avec les écoles. Cela est pédagogiquement intéressant et, de plus, les enfants sont de bons ambassadeurs.

J'évoquais les frontières linguistiques car, en Flandre, les juridictions sont beaucoup plus sévères et cela porte ses fruits. Il faudra donc se pencher sur la question.

La presse faisait hier la part belle aux accidents de la route, à la sécurité routière et à l'alcool au volant. Les chiffres sont hallucinants : toutes les deux heures, un accident impliquant un conducteur sous influence cause des blessures graves ou un décès ! Le taux d'alcoolémie moyen constaté est de 1,7 g, soit huit verres.

Trente pour cent des accidents mortels impliquent un conducteur ivre. Le risque d'être contrôlé pour alcool au volant est de 4 sur 1000, alors que le risque d'être contrôlé pour la vitesse est de 300 sur 1000 ! Ces chiffres nous disent où se trouvent les priorités.

Avec la ville 30, vous avez pris une bonne mesure pour Bruxelles, étant donné que nous connaissons l'influence de la vitesse sur la gravité des accidents. Je souscris entièrement

Daarom blijf ik ervoor pleiten dat we evolueren naar een systeem waarbij de rijvaardigheid van bestuurders op gezette tijden wordt getoetst of dat we overstappen op een rijbewijs met punten.

à cette mesure. Cependant, nous devons encore fournir un effort important concernant la conduite sous influence et nous pencher également sur la généralisation d'autres types de comportements : le smartphone au volant, l'explosion de la nouvelle catégorie d'utilisateurs que sont les cyclistes, la présence de davantage de piétons et de trottinettes, etc.

C'est la raison pour laquelle je reviens régulièrement avec l'idée suivante : il faudrait tout d'abord que les conducteurs qui doutent de leurs compétences puissent, s'ils le souhaitent, les faire tester. C'est très important. Mais nous devrions également évoluer vers un système soit de permis à points, soit d'évaluation régulière des compétences des conducteurs, comme cela se fait dans d'autres pays comme l'Espagne et l'Italie.

¹¹⁶³ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik sluit me in grote mate aan bij de woorden van mevrouw Maison. Alle pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid zijn vanzelfsprekend belangrijk.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Je suis heureux que le ministre fédéral souhaite améliorer le volet judiciaire, le plus bancal dans toute la politique de contrôle-sanction.*

Handhaving is een vrijwel exclusief federale bevoegdheid. Het is goed nieuws dat een rijbewijs met punten wordt overwogen en dat de federale minister de gerechtelijke afhandeling wil verbeteren, want dat is de zwakste schakel in het hele handhavingsbeleid.

Vu le coût énorme de l'insécurité routière, il faudrait faire avancer plus rapidement l'objectif de réduire à zéro le nombre de tués sur la route d'ici 2050.

Tegen 2050 willen we evolueren naar nul verkeersdoden. Als je weet dat de jaarlijkse impact van de verkeersonveiligheid op 13 miljard euro wordt geschat, zou ik persoonlijk willen dat het allemaal wat sneller ging.

Zelfrijdende auto's kunnen een deel van de oplossing zijn. Mevrouw Maison zei terecht dat niet alleen rijden onder invloed, maar bijvoorbeeld ook het gebruik van de smartphone een groot probleem is. Daar kunnen we later nog op terugkomen.

¹¹⁶⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het onderwijs is vast en zeker een belangrijke partner in dit dossier, want jong geleerd is oud gedaan. Daarom proberen wij zo veel mogelijk samen te werken met scholen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme l'indique Mme Maison, l'enseignement est un secteur essentiel à impliquer dans ce cadre. Nous tentons donc toujours de travailler avec les écoles, car cette collaboration peut s'avérer avantageuse. En effet, je pense que les habitudes acquises lors de l'enfance restent ancrées à vie. En outre, il est important de donner aux enfants des informations sur les moyens de transport existants et sur la sécurité routière.

Ik deel ook uw bezorgdheid over alcohol achter het stuur, maar de tolerantiedrempel op dat vlak is een federale aangelegenheid. Dat geldt ook voor het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur. Gelukkig heeft de federale overheid onlangs aangekondigd dat ze die overtreding strenger zal controleren.

S'agissant de l'alcoolisme, je partage vos inquiétudes, surtout à l'approche des fêtes. C'est une période où il faut rappeler qu'il ne faut pas conduire sous influence. Les questions sur l'alcoolisme et le taux de tolérance relèvent cependant du gouvernement fédéral.

J'espère donc que ce débat sera entamé au niveau fédéral, de même que la question de l'utilisation du smartphone au volant. À cet égard, les règles sont claires : cette pratique est illégale. Il faut donc faire en sorte qu'elle soit sanctionnée. Je suis heureuse que les autorités fédérales aient récemment annoncé des contrôles renforcés. En effet, il est essentiel d'être attentif au volant afin d'éviter les accidents.

1167 (verder in het Nederlands)

Ik weet niet of zelfrijdende auto's zaligmakend zijn, maar de technologie kan ons helpen om het verkeer veiliger te maken. In die zin kijk ik ook uit naar de Europese beslissing om auto's met een snelheidsbegrenzer uit te rusten.

- Het incident is gesloten.

1173 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

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

1173 **betreffende "de stadsboulevard op de Tervurenlaan".**

1175 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Begin november berichtte de pers dat er op de Tervurenlaan een stadsboulevard zou komen tussen Merode en het Leopold II-plein.*

Zelf vergaderde u met de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek op 17 november, in aanwezigheid van de MIVB en Brussel Mobiliteit. Er heerste overeenstemming over de noodzaak om de Tervurenlaan toegankelijker te maken voor voetgangers en fietsers. Daartoe zouden er rijstroken worden geschrapt en zou er een middenberm worden aangelegd.

Er is een stuurgroep opgericht. De renovatie van het station Montgomery wordt in het project opgenomen. Daarbij zal men het euvel van de geluidsoverlast door trams 39 en 44 trachten te verhelpen.

Dat uw kabinet tegen oktober 2022 een vergunningsaanvraag wil indienen, lijkt me erg optimistisch.

Kunt u bevestigen dat alle partijen het eens zijn over het schrappen van rijstroken en de aanleg van een middenberm? Zijn er al plannen van het project beschikbaar?

(poursuivant en néerlandais)

Enfin, je me réjouis de la décision de l'Union européenne d'équiper les véhicules d'un limiteur de vitesse.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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

concernant "le boulevard urbain de l'avenue de Tervueren".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Au début de ce mois de novembre, nous avons pu lire dans la presse "Bruxelles : boulevard urbain en vue avenue de Tervueren. Apaiser le trafic entre le tronçon Mérode et le square Léopold II, tel est l'objectif de la Région qui veut introduire un permis d'ici un an".

Vous avez d'ailleurs annoncé devant le parlement votre souhait de renouer le dialogue avec les communes de Woluwe-Saint-Pierre et d'Etterbeek. D'après mes informations, c'est chose faite puisque, le 17 novembre dernier, une réunion s'est tenue, apparemment dans une ambiance constructive, en présence de la STIB, de Bruxelles Mobilité# et des communes concernées.

L'idée qui ressort de cette réunion et qui semble partagée par toutes les parties est de rendre l'axe plus facilement accessible pour les piétons et les cyclistes, entre autres. On parle donc d'une réduction du volume des bandes automobiles et de la création d'une berme centrale.

On peut également lire qu'un groupe de pilotage a été mis en place pour avancer sur le projet et que la rénovation de la station Montgomery sera bien prise en compte. Une attention particulière sera notamment portée sur la problématique liée à l'entrée des trams 39 et 44 dans la station. En effet, celle-ci se fait historiquement par la rue du Duc et la rue Georges et Jacques Martin, avec son lot de nuisances sonores quotidiennes pour les riverains. Les trams, relativement vieux, provoquent en effet beaucoup de bruit dans les tournants.

Du côté# de votre cabinet, il semblerait que le souhait soit de rentrer une demande de permis d'ici octobre 2022, soit d'ici moins d'un an, ce qui me paraît fort optimiste.

La réunion du 17 novembre semblant s'être bien déroulée, me confirmez-vous que l'idée d'une réduction du volume de bandes automobiles et de la mise en place d'une berme centrale est partagée par l'ensemble des parties prenantes ?

¹¹⁷⁷ *Wordt het advies van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe ingewonnen? Is er overleg met de buurtbewoners gepland? Kunt u meer details geven over de planning?*

Houdt u er rekening mee dat een deel van de Tervurenlaan Unesco-erfgoed is?

Kunt u bevestigen dat er rekening wordt gehouden met de renovatie van het station Montgomery?

¹¹⁸¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Mijn eerste doel is en blijft om de toegankelijkheid van de Tervurenlaan voor alle gebruikers te garanderen.*

Hoewel de laan 50 m beter breed is, kunnen fietsers er niet veilig gebruik van maken, aangezien er geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. In een eerste fase zullen we lichte, tijdelijke infrastructuur aanbrengen. Aangezien die geen druk mag leggen op het voetgangersverkeer, het openbaar vervoer en de groene ruimte, zijn de keuzes beperkt.

Omdat de laan momenteel als een muur fungeert, die de buurt in tweeën snijdt, is het van belang om de doorgang te verbeteren.

Ter voorbereiding van de tweede fase hebben we een studie besteld voor de definitieve heraanleg van het deel van de Tervurenlaan tussen Merode en het Leopold II-plein. Daarvoor zal een vergunning worden aangevraagd. Het overleg met de partners, waaronder de aangrenzende gemeenten, is van start gegaan.

Des plans du projet sont-ils disponibles ? Dans la négative, quand le seront-ils ?

Quelles étaient les différentes entités représentées lors de la réunion ? La commune de Woluwe-Saint-Lambert est-elle également consultée, au vu de sa toute proche proximité avec le rond-point Montgomery ?

Serait-il possible de disposer d'un rétroplanning des réunions et actions visant la mise en place du projet ?

Avez-vous bien tenu compte du fait, dans les délais de mise en œuvre, qu'une partie de l'avenue est située en zone Unesco ?

Une concertation avec les riverains est-elle prévue ? Si oui, comment sera-t-elle organisée ?

Me confirmez-vous que la rénovation de la station Montgomery, tant attendue, sera également discutée ? Des plans sont-ils disponibles ? Les délais de mise en œuvre seront-ils identiques aux travaux de réaménagement de l'avenue de Tervueren ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Mon objectif principal reste le même depuis le début : la redistribution de l'espace public sur cette partie de l'avenue de Tervueren. Car, malgré sa très importante largeur de plus de 50 mètres avec entre 6 et 8 bandes de circulation plus le stationnement, il n'y a pas de place sûre et légitime pour certains usagers de la route, notamment les cyclistes.

J'ai toujours proposé de travailler en deux temps. Je rappelle que ce dossier est bloqué depuis longtemps. J'aurais aimé que certaines mesures soient déjà mises en œuvre à ce stade. Toujours est-il qu'à court terme, nous souhaitons redistribuer l'espace afin d'augmenter la cyclabilité sécurisée le plus vite possible, à l'aide d'aménagements légers et réversibles, constitué principalement de marquages, potelets et blocs en béton New Jersey. Vous le savez, bien que ce soit l'un des axes de la Région le plus utilisé à vélo, il ne possède aucun aménagement cyclable. Comme de nouveaux aménagements ne peuvent en aucun cas se faire au détriment des piétons, des transports publics et des espaces verts, les options sont restreintes.

Nous avons en parallèle lancé les études pour un projet définitif, avec une réflexion plus large sur le réaménagement de l'avenue de Tervueren entre Mérode et le square Léopold II. Celui-ci serait basé sur une demande de permis et rendrait l'espace définitivement plus convivial et en lien avec la vision du plan Good Move. Les concertations sur le projet définitif ont commencé avec les différents acteurs, notamment les communes avoisinantes, et se passe en bonne intelligence.

Je pense qu'il est très important d'augmenter la cyclabilité de l'avenue de Tervueren, mais aussi de faire en sorte que cet axe, qui constitue aujourd'hui un mur entre les deux parties du quartier, soit aisément traversable dans le futur.

¹¹⁸³ *De studie wordt gecoördineerd door een begeleidingscomité, waarin Brussel Mobiliteit, mijn kabinet, de politiezone Montgomery, de gemeenten Etterbeek, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe, urban.brussels, de MIVB en Leefmilieu Brussel zitting hebben. Er is een planning uitgewerkt: het openbaar onderzoek en de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning zouden nog voor 2022 zijn. Ik geef toe dat dat ambitieus is.*

Voor het deel van de Tervurenlaan dat Unesco-erfgoed is, bespreken we de nodige procedures met urban.brussels.

Er zal nauw worden samengewerkt met de ploeg die instaat voor de renovatie van het station Montgomery, maar die heeft wel een eigen begeleidingscomité. Allicht zal de heraanleg van de Tervurenlaan eerst voltooid worden.

¹¹⁸⁵ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- *Niet alleen voor de buurtbewoners, maar ook voor personen die zich via de Tervurenlaan verplaatsen, is dit een belangrijk dossier. Deze verkeersas moet rekening houden met de behoeften van alle gebruikers.*

Zijn de plannen beschikbaar?

¹¹⁸⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De grote lijnen van het project zijn bekend. Ik zal de plannen in de commissie voorstellen op het moment dat we de vergunning aanvragen.*

- Het incident is gesloten.

²¹⁰⁵ *(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

²¹⁰⁵ **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

Nous voulons sécuriser l'ensemble de l'axe le plus rapidement possible pour tous les usagers. Des concertations autour des différents plans sont en cours avec les communes d'Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre, et j'espère aboutir à un accord. J'ai apporté le mois dernier plus de précisions à ce sujet dans ma réponse aux questions de Mmes Parmentier et Rochette. Le projet est en phase d'étude et les premières esquisses reprenant ses grands principes sont en cours de rédaction.

L'étude est suivie par un comité d'accompagnement et les entités représentées sont les suivantes : Bruxelles Mobilité, mon cabinet, la zone de police Montgomery, les communes d'Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert, urban.brussels, la STIB et Bruxelles Environnement.

Un calendrier est en cours de rédaction pour la suite du projet. Il prévoit, bien entendu, l'organisation de concertations publiques avec les riverains et la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité, avant le dépôt d'une demande de permis d'urbanisme en 2022, même si je me rends bien compte que ce délai est ambitieux.

La zone située devant le palais Stoclet est, en effet, une zone Unesco. Des concertations avec urban.brussels sont donc en cours afin de préciser les procédures ad hoc.

Enfin, il y a effectivement un lien entre ce projet en surface et les études relatives à la rénovation de la station Montgomery. Les équipes travailleront en étroite concertation sur les deux projets, mais avec des comités d'accompagnement spécifiques. Le projet en surface sera probablement plus rapide à réaliser que le projet encore plus complexe de la station de métro.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Il s'agit d'un chantier important pour les Bruxellois qui habitent de ce côté-là de la ville et pour ceux qui empruntent quotidiennement ce tronçon. La concertation est essentielle dans ce dossier.

Cet axe gagnerait à être modernisé et à mieux répondre aux enjeux actuels de la mobilité bruxelloise, dans le respect de tous les usagers.

Les plans sont-ils disponibles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le premier comité d'accompagnement s'est penché sur les grands principes du projet, dont les premières esquisses sont en cours. Les plans pourront être présentés en commission lors du dépôt de la demande de permis d'urbanisme.

- L'incident est clos.

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER

2105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2105 **betreffende "de plannen van de minister voor Mobiliteit over de herinrichting van de A12".**

2109 **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Op dinsdag 30 november 2021 brachten verscheidene kranten uw plannen met betrekking tot de A12. Volgens die plannen worden de drie kilometer tussen de grens met Vlaanderen en het kanaal tot een stadsboulevard omgevormd. Na de heraanleg wordt de A12 smaller en trager. Om in de stad te geraken moet het verkeer eerst van drie naar twee en vervolgens naar slechts een rijvak. Om uit Brussel te geraken worden wel twee rijvakken behouden. Ik vermoed dat het eerder om een rijvak en een aparte straat langs de woningen gaan, maar dat moet nog blijken. Brussel Mobiliteit heeft al een vergunning aangevraagd. Er komt geen testfase.

Volgens de eerste berichtgeving zou de vergunningsprocedure binnen de zes maanden rond moeten zijn. De werken zouden in dat geval in 2022 van start gaan. Staatssecretaris Pascal Smet, bevoegd voor stedenbouw, reageerde echter meteen dat hij geen vergunning zou afleveren. De beperking tot een rijstrook komt volgens hem neer op het koeioneren van de Vlamingen. Ook bij de noodzaak van de herinrichting van de A12 stelt de staatssecretaris zich ernstige vragen. De oorspronkelijke herinrichtingsplannen voorzagen immers in een nieuwe randparking, waar pendelaars konden overstappen op het openbaar vervoer. Dat nieuwe parkeerterrein is in uw project nergens meer te bespeuren.

Niet alleen uw collega-staatssecretaris, maar ook Touring gaf al aan niet voor het project gewonnen te zijn. Het Vlaams Netwerk van Ondernemingen vreest dan weer dat de bijkomende files ertoe kunnen leiden dat bedrijven Brussel links laten liggen. Ook de Vlaamse minister van Mobiliteit uitte haar bezorgdheid. Zij wees erop dat er nooit sprake is geweest van een heraanleg van de A12 met slechts een rijstrook richting stad.

2111 In de pers minimaliseerde u de kritiek. U zegt immers te rekenen op een soort verdampingseffect, waarbij automobilisten uit zichzelf op andere vervoersmodi overstappen.

Het is niet de eerste keer dat u het verwijt krijgt dat u projecten met drastische gevolgen voor Vlaanderen en Wallonië eenzijdig wilt doorduwen.

Wanneer en op welke wijze hebt u overleg gepleegd over dit project met de Vlaamse minister van Mobiliteit? Klopt het dat er tijdens dit overleg geen sprake was van slechts één maar wel twee rijstroken richting de stad?

Waarom wordt de oorspronkelijk geplande randparking Esplanade niet opgenomen in het project?

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 projets de la ministre de la mobilité pour le réaménagement de l'A12".

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La presse a révélé vos plans concernant l'A12 : le segment entre la Flandre et le canal serait transformé en boulevard urbain plus étroit où la circulation serait ralentie. Le trafic entrant devrait passer de trois à deux bandes, puis à une seule, tandis que deux bandes resteraient apparemment réservées au trafic sortant. Bruxelles Mobilité a déjà demandé un permis. Il n'y a pas de phase pilote.*

Le secrétaire d'État à l'urbanisme a déclaré qu'il ne délivrerait pas ce permis parce que votre projet aurait pour effet, selon lui, de gêner les Flamands et qu'il ne prévoirait pas de parking de dissuasion pour les navetteurs.

Ce projet rencontre également l'opposition de Touring, des entrepreneurs flamands et de la ministre flamande de la mobilité. Vous avez minimisé ces critiques, tablant sur un effet d'évaporation du trafic.

Vous êtes-vous concertée avec votre homologue flamande ? Confirmez-vous qu'il était bien question, lors de cette discussion, de deux bandes entrantes ?

Pourquoi le parking de dissuasion Esplanade n'a-t-il pas été retenu ?

La note disponible sur le site de Bruxelles Mobilité est muette sur les conséquences pour la mobilité. Celle-ci a-t-elle été étudiée, avec et sans parking de dissuasion ? Pourquoi le scénario actuel a-t-il été choisi ?

Pouvez-vous nous transmettre les études et analyses jointes à la demande de permis ?

Qu'est-ce qui vous porte à croire à une évaporation du trafic ? N'y aura-t-il pas plus d'embouteillages et de trafic de transit ?

Op de website van Brussel Mobiliteit is enkel een beschrijvende nota van het architectenbureau beschikbaar. Daarin wordt in detail toegelicht welke beplanting er komt, maar er staat niets in over de mobiliteitsimpact.

Werd de mobiliteitsimpact van de herinrichting van de A12 tot stadsboulevard onderzocht? Welke scenario's werden bekeken en vergeleken? Is het verschil tussen het project met en zonder randparking bestudeerd? Op basis waarvan is het voorliggende scenario gekozen?

Kunt u ons de mobiliteitsstudies en impactanalyses die aan het vergunningsdossier werden toegevoegd, bezorgen?

Op basis waarvan concludeert u dat de wagens zullen 'verdampen'? Genereert het voorliggende project niet vooral meer sluipverkeer en files? Zorgt het schrappen van de overstapparking er niet voor dat minder pendelaars op alternatieve vervoersmodi zullen overstappen?

Ik hoop dat uw antwoorden even duidelijk zullen zijn als mijn vragen.

²¹¹³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Blijkbaar is er een vergunning aangevraagd voor de heraanleg van de A12 op Brussels grondgebied. het openbaar onderzoek kan van start gaan en tegen 2024 zouden de werken klaar moeten zijn.*

Volgens de staatssecretaris van Stedenbouw is er geen regeringsoverleg geweest over de aanzienlijke wijzigingen die er in vergelijking met Parkway 21 zijn aangebracht. Volgens hem kan het nieuwe project alleen prioriteit krijgen als er een park-and-ride (P+R) met directe toegang vanop de A12 komt.

Hij heeft er zelfs mee gedreigd om geen stedenbouwkundige vergunning toe te kennen als het project niet wordt aangepast. Touring en het Vlaams Netwerk van Ondernemingen hebben ook bedenkingen bij de drastische heraanleg zonder P+R of zonder vervoersalternatieven, omdat de verwachte verkeersknoop bezoekers kan afschrikken en bedrijven ertoe kan aanzetten om Brussel te verlaten.

Hoewel er voldoende plaats is voor een project dat zowel omwonenden als pendelaars ten goede komt en de stad toegankelijk houdt, valt het op dat u volhardt en de invalsweg wilt versmallen voor er studies zijn uitgevoerd en alternatieven voorhanden zijn.

La suppression du parking de délestage ne dissuadera-t-elle pas les navetteurs d'utiliser les transports en commun ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *S'agissant de votre projet de transformer l'autoroute A12 sur le territoire bruxellois en boulevard urbain, la demande de permis ayant apparemment été déposée, la concertation publique peut dès lors commencer pour voir une fin des travaux d'ici 2024. C'est ce que vous aviez déclaré.*

D'après le secrétaire d'État chargé de l'urbanisme, le projet ne fait l'objet d'aucune concertation au gouvernement bruxellois et des modifications significatives ont été apportées par rapport au projet Parkway 21 pour lequel il avait obtenu, par le passé, un certificat d'urbanisme. Il indique également que le développement d'un park and ride directement connecté à l'A12 était, selon lui, la seule justification possible pour donner la priorité à un tel chantier.

Le secrétaire d'État a même menacé de ne pas délivrer le permis d'urbanisme tant que le projet n'est pas adapté. Touring et le réseau flamand des entreprises ont, quant à eux, fait part de sérieuses réticences par rapport au projet soulignant que cette transformation drastique, sans création de parking de dissuasion ou de proposition de mobilité alternative, créerait une forte congestion entraînant une diminution du nombre de visiteurs à Bruxelles et amènerait les entreprises à quitter Bruxelles. Ce nouveau projet pourrait avoir un effet considérable sur l'accessibilité de pôles économiques dans le nord de Bruxelles, comme le centre commercial Docks Brussel.

Dans ce dossier, il est intéressant qu'une nouvelle fois, alors que la place est suffisante pour satisfaire tant les riverains que les travailleurs, qu'il est à la fois possible pour la capitale de rester accessible, ouverte et créatrice d'emplois et de mieux respecter la quiétude et la qualité de vie dans les quartiers adjacents de Laeken, on observe une pression, une volonté de mettre la charrue avant les bœufs et de réduire les accès avant

2115 *Liet u een effectenstudie en een verkeerstelling uitvoeren? Zo ja, wat waren de conclusies?*

Hoe verklaart u de reactie van staatssecretaris Smet? Hoever staat de aanleg van de park-and-ride?

Bestudeerde u de mogelijkheid om een carpoolstrook aan te leggen?

Overlegde u met het Vlaams Gewest? Hoever staat het algemene mobiliteitsakkoord tussen de twee gewesten?

2117 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De Open Vld-fractie is gewonnen voor voorstellen die de modal shift bevorderen. We beseffen immers maar al te goed dat Koning Auto niet meer is. Dat neemt niet weg dat uw plannen voor de A12 ons verbaasden. Volgens mij beoogde u met de aankondiging een schokeffect. Staatssecretaris Smet weigert zelfs om een vergunning af te leveren. Dat is opmerkelijk, want oorspronkelijk was hij een van de voortrekkers van het project.

Overleg en samenwerking zijn altijd van groot belang. Het is niet nodig om mensen op stang te jagen of onnodig verzet op te wekken. Laten we daarom dergelijke voorstellen, die misschien een goede basis hebben, eerst bespreken.

Hoe wordt de inspraak georganiseerd? Worden economische instanties geraadpleegd? Hoe kunnen de gemeenten input geven? Zijn er inspraakprocedures en informatierondes ten behoeve van omwonenden?

Vlaams minister Peeters zei dat, als het overleg niet slaagt en er geen ander plan komt, juridische stappen de enige uitweg vormen. Zo'n scenario willen we natuurlijk vermijden.

Hoe hebt u met het bestaande fietspad rekening gehouden? We kunnen de Vlaamse pendelaar en de omwonenden die de A12 gebruiken, niet in de kou laten staan. We moeten ons ook hoeden voor het ontstaan van sluipverkeer. Dat is immers een reëel risico als zo'n belangrijke verkeersader op de schop gaat.

que les études ne soient effectuées et les solutions alternatives proposées.

Il s'agit d'un projet qui oppose au lieu d'être correctement agencé et équilibré, pouvant ainsi à la fois assurer la fluidité sur les voies d'accès à Bruxelles et diminuer le bruit et la pollution pour les Laekenois, tout en évitant des reports de trafic sur les voiries de quartier.

Avez-vous diligenté une étude d'incidences et des comptages de trafic, ainsi que des tests, afin d'objectiver les conséquences d'un tel réaménagement, un report éventuel sur les axes et quartiers limitrophes et les conséquences sur le tissu économique local ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?

Comment expliquez-vous la réaction de votre collègue dans ce dossier ? Où en est la création du park and ride directement en lien avec la A12 ?

Notre proposition de résolution demande d'intégrer une bande réservée au covoiturage. Cette piste a-t-elle été étudiée, comme le recommande le plan Good Move ?

Avez-vous consulté la Région flamande concernant le développement de ce projet ? Où en est la collaboration entre vos services et ceux de la Flandre concernant un accord global de mobilité ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- Vos plans pour l'A12 nous étonnent. D'après moi, vous cherchez à provoquer un choc. Le secrétaire d'État Smet refuse même de délivrer le permis, alors qu'il a joué un rôle pionnier dans le projet.

Cela souligne l'importance de la concertation préalable. Comment est-elle organisée ? Les instances économiques sont-elles consultées ? Qu'en est-il des communes et des riverains ?

Le ministre flamand Peeters menace d'intenter des actions en justice en cas d'échec de la concertation.

Avez-vous tenu compte de la piste cyclable actuelle ? Comment garantirez-vous un accès facile aux parkings de déstassement et donc aux transports en commun ? Prenons garde de ne pas susciter un trafic de transit.

Hoe verzekert u de vlotte toegang tot het openbaar vervoer en park-and-ride mogelijkheden voordat u pendelaars een flessenhals injaagt?

2119 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Dankzij deze vraag kan ik een aantal misverstanden over dit project uit de wereld helpen.

Het project is er vooral op gericht om de leefbaarheid in de omgeving te verbeteren. Daartoe zal de autostrade worden omgevormd in een stadsboulevard.

De ingediende vergunningsaanvraag is in lijn met de voorgaande stappen die werden gezet. De bedoeling is om de ruimte te rationaliseren op basis van de mobiliteitsstudies om een fietssnelweg en een nieuwe tramverbinding naar Neder-Over-Heembeek te kunnen creëren en de trams 3 en 9 te kunnen verlengen tot de Heysel. Bovendien zijn de plannen compatibel met de toekomstige tramlijn langs de A12 in het kader van het Vlaamse Brabantnet.

Daarnaast wordt er ongeveer 14 ha nieuwe groene ruimten gecreëerd, worden de bestaande groene ruimten toegankelijker gemaakt en worden er maatregelen genomen om het geluid te dempen. Er zijn dus heel wat voordelen aan dit project verbonden.

Aangezien de as deel uitmaakt van het autonetwerk plus in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move, is het van groot belang dat de wegverbindingen naar en van de stad in het project worden opgenomen. De doemberichten dat er maar één rijstrook over de hele lengte zou overblijven, kloppen niet. De A12 gaat van drie naar twee rijstroken.

De verwarring lijkt te zijn ontstaan op basis van een deel van de plannen stadinwaarts, vanaf de rotonde De Wand richting Van Praet, dus voorbij de A12 en de opsplitsing richting Laken/De Trooz aan het koninklijk domein. Op dat laatste stuk komt er inderdaad één rijstrook in de richting Van Praet, maar dat is perfect mogelijk volgens mobiliteitsstudies. Die tonen immers al een halvering van het verkeer richting stad vanaf dat punt, waar een groot deel van het verkeer rechts afslaat richting De Trooz.

2121 Tegelijk met de ingreep zullen er ook een aantal kruispunten met verkeerslichten worden geschrapt tussen Van Praet en De Wand, zodat het verkeer er vlotter verloopt. De capaciteit van wegen hangt immers in grote mate af van de kruispunten. Hoe meer voertuigen per uur een kruispunt kunnen passeren, hoe groter de capaciteit van de weg. Kruispunten zijn de meest bepalende factor voor de fluiditeit van een verkeersas. Dat werd in dit geval dus onderzocht.

Op de as bevindt zich ook de Van Praetbrug en daarvan kunnen we de capaciteit nu eenmaal niet veranderen. De brug bepaalt dus grotendeels wat de mogelijkheden zijn. We zullen een heel stuk van de as herinrichten op basis van verschillende mobiliteitsstudies om ervoor te zorgen dat dat geen toenemende

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La transformation de l'autoroute en boulevard urbain vise principalement à rendre la zone plus agréable à vivre.*

La demande de permis déposée est conforme aux étapes franchies préalablement. Le but est de rationaliser l'utilisation de l'espace pour permettre la construction d'une nouvelle ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek et la prolongation des lignes 3 et 9 jusqu'au Heysel. Le projet tient également compte de la mise en service d'une nouvelle ligne de tram le long de l'A12 et prévoit la création de 14 ha d'espaces verts, mais aussi de mesures pour réduire le bruit.

L'axe faisant partie du réseau auto plus du plan Good Move, il est essentiel que les liaisons routières entrantes et sortantes soient comprises dans le projet. L'A12 devrait passer de trois à deux bandes, mais un passage à une bande sera créé en direction de l'avenue Van Praet, ce qui est possible d'après les études de mobilité. Elles montrent en effet une réduction de 50 % du trafic vers la ville à partir de ce point.

Certains carrefours à feux seront supprimés entre l'avenue Van Praet et la rue de Wand pour permettre une circulation plus fluide. En effet, plus le nombre de véhicules pouvant traverser un carrefour chaque heure augmente, plus la capacité d'un tronçon routier se renforce.

Les possibilités étant limitées par le pont Van Praet, l'aménagement sera en grande partie basé sur les études de mobilité pour assurer de ne pas nuire à la capacité de cet axe, tout en la renforçant lorsque c'est possible. Il en va de même pour la chaussée de Vilvorde et l'avenue du Parc Royal. Le projet repose sur des données, des études et de nombreuses concertations.

negatieve gevolgen heeft voor de capaciteit van de as, door waar mogelijk een capaciteitswinst te creëren.

Met andere woorden, met het project wordt de capaciteit en de functionaliteit voor de wagens behouden. Hetzelfde geldt overigens voor twee andere belangrijke wegen in dit project, met name de Vilvoordsesteenweg en de Koninklijk Parklaan. De plannen zijn gebaseerd op data en Brussel Mobiliteit heeft er grondig studiewerk voor verricht. Voorafgaand aan de vergunningsaanvraag werd er bovendien veel overleg gepleegd.

Wat het overleg met de Vlaamse minister van Mobiliteit betreft, herinner ik eraan dat er een gezamenlijke studie loopt over de ontsluiting van het Heizelplateau. Die wordt geleid door De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit, in samenwerking met een meer politiek samengestelde werkgroep, waarin onder meer de kabinetten van Vlaams minister-president Jambon en minister Peeters vertegenwoordigd zijn.

Het stuk van de Brusselse A12 tot aan de rotonde De Wand ligt binnen de perimeter van de studie. Tijdens de talrijke vergaderingen in het kader van de studie hebben we altijd expliciet rekening gehouden met het scenario van twee in- en uitvoegstroken. Het gezamenlijk bestudeerde scenario is dus hetzelfde als het scenario in de vergunningsaanvraag. Dat scenario werd overigens ook voor de simulatie gebruikt. Dit is bijgevolg geen nieuwe versie, maar wel degelijk het scenario dat we samen met Vlaanderen hebben bestudeerd. Misschien heeft het feit dat er plots gecommuniceerd werd over een herleiding tot een baanvak, tot ongerustheid geleid en had de Vlaamse minister dat niet zien aankomen. Daarom overleg ik straks met haar om de nodige garanties te geven dat het ingediende project wel degelijk het project is dat we gezamenlijk bestudeerd hebben.

²¹²³ Daarnaast heb ik dit project meermaals besproken met urban.brussels en het kabinet van staatssecretaris Smet, alvorens erover te communiceren. Het klopt dus niet dat er geen overleg is geweest. Het project kwam ook tot stand op basis van een stedenbouwkundig attest van urban.brussels.

De plannen betreffen de weg en de openbare ruimte. Er is inderdaad nood aan park-and-ride's (P+R's). Moeten die vlak bij de A12 liggen? Die kwestie verdient volgens mij een debat ten gronde, want op de Heizelvlakte liggen zo'n 12.000 parkeerplaatsen. Het is misschien beter om de P+R aan de Heizel te organiseren. De gesprekken daarover lopen.

De vergunningsaanvraag sluit de aanleg van een extra P+R niet uit, maar ik ben ervan overtuigd dat een betere benutting van de bestaande parkeerplaatsen als P+R een vlotte overstap op de metro mogelijk maakt.

²¹²⁵ De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de omvorming van de A12 tot een stadsboulevard heeft al het voorwerp uitgemaakt van een effectenstudie, een stedenbouwkundig attest en een volledige mobiliteitsstudie

Une étude conjointe avec le ministre flamand de la mobilité concernant le désenclavement du plateau du Heysel est menée actuellement par De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité, en collaboration avec un groupe de travail composé d'acteurs politiques.

Le scénario étudié en concertation avec la Flandre est celui pour lequel une demande de permis a été déposée et qui servira d'ailleurs pour la simulation. Je confirmerai cela à la ministre flamande.

Avant de présenter le projet, je me suis bien et bien concertée avec urban.brussels et le cabinet de M. Smet à plusieurs reprises.

Des parkings de dissuasion sont en effet indispensables. Il faudrait peut-être les prévoir au Heysel. Des discussions sont en cours à ce sujet.

Je suis convaincue que transformer les places de parking existantes en parking de dissuasion facilitera le passage vers le métro.

La demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'A12 a déjà fait l'objet de diverses études et procédures en lien avec la mobilité. Le maintien de la capacité automobile sur l'A12 et à l'intersection avec l'avenue du Gros Tilleul constituait

van het bureau Tractebel Engineering, als aanvulling op de effectenstudie voor het project voor de P+R Esplanade.

Het behoud van de autocapaciteit op de A12 en aan het kruispunt met de Dikkeldelaan was een van belangrijkste elementen in de dimensioneringsstudie betreffende de herstructurering van de weg. In die studie werden meerdere scenario's en varianten onderzocht met het oog op de optimalisering van de wegfunctie.

Het project is ontwikkeld op basis van de drukste verkeerssituatie, dat wil zeggen de situatie vóór de gezondheidscrisis. Het voorgestelde scenario werd gekozen op grond van een gedetailleerde dimensioneringsstudie. Het is een scenario dat alle vervoerswijzen ten goede komt en het leefklimaat in Neder-Over-Heembeek en de wijdere omgeving verbetert.

2127 *(verder in het Frans)*

Dit is geen nieuw project en niet alles wordt tot één rijstrook herleid. Het project werd samen met Vlaanderen uitgewerkt en in het vergunningsdossier zijn de gevraagde mobiliteits- en effectenstudies opgenomen.

Ik probeer de openbare ruimte beter in te richten zonder de verkeerscapaciteit aan te tasten. Er zijn meer groene ruimte en een fietspad gepland om de alternatieve vervoersmodi te promoten. Daarnaast komen er nieuwe tramlijnen.

Het project moet voor meer levenskwaliteit zorgen. Ik betreur de conflicten en de desinformatie over dit project en hoop dat we er een debat over kunnen voeren.

2129 **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Ik denk dat u zelf voor een deel verantwoordelijk bent voor de misverstanden. De communicatie over dit project had een stuk beter gekund. Toen ik meer informatie probeerde te vinden, ben ik enkel te weten gekomen hoeveel bomen er zullen worden geplant, maar niets over de impact van het project op de mobiliteit.

Ik ken het project een beetje. Ik woon in de buurt en het project is tijdens de vorige regeerperiode vrij vaak aan bod gekomen. Ik ben dan ook heel verrast dat het project niet langer een park-and-ride (P+R) omvat. U sluit die niet uit op termijn, maar er is ook nu al nood aan een goede P+R in die zone, waar mensen snel en makkelijk op het openbaar vervoer kunnen overstappen. De Rand aan die kant van Brussel is immers

un élément fondamental de l'étude de dimensionnement sur la restructuration du site.

Le projet a été développé sur la base de la situation routière la plus dense, soit celle d'avant la crise sanitaire. Le scénario choisi profite à tous les transports et améliore le climat urbain à Neder-Over-Heembeek et ses environs.

(poursuivant en français)

Je tiens à répéter en français que, non, ce n'est pas un nouveau projet, et que tout n'est pas réduit à une bande. Le plan commence avec deux bandes, comme prévu dans le certificat d'urbanisme. Ce projet a été imaginé avec la Flandre, dans une étude commune qui prévoit le désenclavement du plateau du Heysel. Le dossier du permis d'urbanisme, pour lequel un travail a été mené en amont, comprend les études de mobilité et d'incidences qui avaient été commandées.

Nous essayons ici de mieux organiser l'espace public sans diminuer la capacité routière. Nous travaillons sur la totalité de l'axe, mais aussi sur les carrefours et les flux, afin d'améliorer la fluidité, tout en gagnant des espaces verts. Cela permettra de relier les espaces verts entre eux et de créer une véloroute pour promouvoir les modes de déplacement alternatifs. Les nouvelles lignes de trams sont également incluses.

Ce projet vise à améliorer la qualité de vie à Neder-Over-Heembeek, à Schaerbeek et dans toute la Région bruxelloise. Les études de mobilité ont démontré qu'il était possible de transformer ce tronçon. Je déplore que ce sujet soit tellement conflictuel et médiatisé, et que la désinformation soit si répandue. J'espère pouvoir discuter du projet, qui respecte le certificat d'urbanisme, tel qu'il a été déposé.

Mme Cielte Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vous êtes en partie responsable de ces malentendus. La communication sur ce projet aurait pu être bien plus claire.*

Je suis étonnée de l'absence d'un parking de dissuasion pourtant indispensable dans cette zone afin d'offrir un accès rapide et facile aux transports en commun. La création d'un tram le long de l'A12 justifie les investissements considérables dans le réaménagement de l'infrastructure routière.

Je vous demande à nouveau de nous transmettre les études de mobilité pour que nous puissions mieux comprendre ce qui est prévu. En outre, le pont Van Praet a plus de potentiel que vous ne

nog minder goed ontsloten dan wanneer je van Antwerpen of Gent komt. Bovendien komt er een sneltram langs de A12, wat verantwoordt dat er grote investeringen worden gedaan om de weginfrastructuur anders in richten.

U zegt dat het project er vooral op gericht is om de leefkwaliteit van de buren te verbeteren. Staduitwaarts zijn er inderdaad buren, maar stadinwaarts is er maar één buur, namelijk de koning. U zegt voorts dat het verkeer eenvoudiger zal worden, maar stadinwaarts zijn er momenteel geen lichten. Ik vraag u dus nogmaals om ons de mobiliteitsstudies te bezorgen, zodat we ons een beter beeld van het project kunnen vormen. De Van Praetbrug heeft overigens een grotere capaciteit dan u doet uitschijnen. Er zijn drie rijvakken. Bovendien zijn er nog auto's die rechtdoor rijden langs het kanaal.

Ik ben bereid om het project rustig te bekijken, maar het lijkt mij logisch om een P+R aan te leggen als de sneltram uit Vlaanderen er is, zodat er voldoende alternatieven zijn voor de mensen die van die kant Brussel binnenrijden. Bovendien lijkt het mij nuttig om een testfase te organiseren om te zien wat de gevolgen op de mobiliteit zijn.

2131 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Kunt u ons de studie waar u het over had, bezorgen?*

U zegt dat u met het Vlaams Gewest hebt overlegd. Het probleem is echter dat er binnen de Brusselse regering zelf te weinig overleg plaatsvond, onder andere over de park-and-ride.

De MR vraagt om een verkeerstelling, zodat we weten waar de opstoppingen zich vandaag voordoen en waar dat in de toekomst zal gebeuren. We moeten weten waar reizigers die via de A12 naar Brussel komen, naartoe gaan. Het is immers niet alleen de bedoeling om de aangrenzende wijk van Laken rustiger te maken, maar ook andere wijken verderop in het gewest.

Waarom laat u geen test uitvoeren?

l'affirmez. Il existe trois voies et des véhicules roulent tout droit le long du canal.

Un parking de dissuasion devrait être aménagé pour offrir suffisamment de moyens de transport aux personnes qui arrivent à Bruxelles via cette entrée. Il faudrait organiser une phase de test pour observer les effets de ce projet sur la mobilité.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Voilà typiquement le genre de dossier qui devrait être présenté avec des plans. Cela aurait été plus simple et nous y aurions vu plus clair, si vous aviez eu la possibilité de le faire. Je ferai d'ailleurs cette suggestion au Bureau élargi.*

L'étude dont vous parlez, nous aimerions la lire. Pourriez-vous l'envoyer aux commissaires ?

Vous parlez de concertation avec la Flandre. Nous vous croyons de bonne foi, mais le problème posé par la concertation, c'est qu'elle ne semble pas avoir eu lieu à suffisance au sein même du gouvernement. C'est le cas entre autres au sujet de ce parking de transit ; on peut se poser la question de savoir si un "méga park and ride" (P+R) au Heysel peut fonctionner sachant que le "méga P+R" du Ceria pose problème. Il faut également envisager la dimension de ce type de P+R, d'autant plus qu'il y a de la place à cet endroit.

Nous demandons des comptages de trafic pour bien comprendre où la congestion se situe aujourd'hui et où elle se situera demain. Il est nécessaire de connaître la destination des voyageurs qui arrivent à Bruxelles par l'autoroute A12. L'objectif était évidemment d'apaiser ce quartier de Laeken et d'y garantir une meilleure qualité de vie, mais il faut également que ce but soit poursuivi en aval, dans d'autres quartiers de Bruxelles. Nous reviendrons certainement sur ces questions.

Concernant les tests, je constate que cette notion fait l'objet d'une approche à géométrie variable suivant les dossiers. On a envisagé un test avenue de Tervueren : pourquoi n'est-ce pas aussi prévu dans le cadre de la fin de l'A12 ?

2133 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Zodra urban.brussels een dossier volledig verklaart, wordt het op openpermits.brussels gepubliceerd.

2135 *(verder in het Frans)*

U kunt de documenten raadplegen zodra urban.brussels ze volledig verklaard heeft.

- Het incident is gesloten.

2141 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

2141 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2141 **betreffende "de databank van parking.brussels met betrekking tot de parkeerplaatsen op de weg".**

2145 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- In 2019 plaatste parking.brussels een kaart met parkeergegevens online. Dat interactieve platform heeft tot doel de toegang tot en de uitwisseling van de gewestelijke parkeerinformatie te bevorderen. De databank wordt steeds accurater dankzij een toepassing die ontwikkeld werd door het bedrijf GIM. Het platform is echter nog voor verbetering vatbaar. Zo kunnen nog niet alle legale parkeerplaatsen realtime in kaart gebracht worden.**

Welke overeenkomst heeft het gewest met GIM gesloten? Werden er andere bedrijven geraadpleegd? Welke technologische innovaties zitten er in de pijplijn?

Wat is het verband tussen de interactieve kaart en de nieuwe beleidsmaatregelen? Is er een communicatiekanaal om ontwikkelingen te melden?

Wanneer werd de kaart voor het laatst bijgewerkt? Sommige informatie ontbreekt of is foutief, onder meer over parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit. Zijn er verbeteringen gepland?

Is het de bedoeling om het aantal vrije plaatsen in elke openbare parking realtime weer te geven?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Dès qu'un dossier est déclaré complet par urban.brussels, il est publié sur openpermits.brussels.

(poursuivant en français)

Les documents seront consultables dès qu'ils seront déclarés complets par urban.brussels. Nous pourrions aussi les transmettre au secrétariat de la commission.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

concernant "la base de données de parking.brussels concernant les emplacements en voirie".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- La ville d'Amsterdam dispose d'une base de données recensant tous les emplacements de stationnement en voirie. Cet outil est utilisé pour connaître la localisation de toutes les places légales, le contrôle du stationnement, l'intégration des demandes de réservation de stationnement, l'imposition de sanctions administratives, etc. Cette application très complète connaît un beau succès.

À Bruxelles, la mise en place d'une telle base de données régionale a pris du temps. En 2019, parking.brussels a mis en ligne une plateforme cartographique dédiée aux données du stationnement. Cette plateforme interactive vise à favoriser l'accès aux informations d'envergure régionale portant sur le parking, ainsi que leur échange.

À l'heure actuelle, grâce à l'application cartographique de parking.brussels, développée par l'opérateur GIM, la base de données prend forme. Elle offre aux utilisateurs la possibilité de signaler une erreur ou un changement de situation, pour une amélioration continue de la qualité des informations.

L'application fournie à parking.brussels lui permet de configurer elle-même les couches de données exposées dans son application web et certains paramètres de l'analyse spatiale.

Toutefois, la plateforme bruxelloise ne permet pas encore de connaître certains éléments avec précision sur la carte, comme la localisation de toutes les places légales en temps réel ou la synchronisation avec d'autres applications. Le service est donc perfectible, notamment en lien avec le développement de l'application de mobilité tout-en-un (MaaS) et la politique de la ville intelligente, ou smart city.

Quelle est la nature du contrat avec l'opérateur GIM ? Quels autres opérateurs ont-ils été consultés en cours de procédure ?

2147 *Wordt het platform afgestemd op de MaaS-applicatie?*

Zal het gebruikt worden voor online parkeerbetalingen of om de route van de scancars te bepalen? Kunnen de gemeenten hun bijdrage leveren?

2149 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *De aanleg van een databank met parkeergegevens is een van de kernopdrachten van parking.brussels. De kaart die het in 2019 online zette is alvast een eerste stap. Die moet nu ontwikkeld worden tot een instrument voor de verzameling van fijnmazige realtimegegevens.*

Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nu op de openbare weg en daarbuiten in het Brussels Gewest? Telt u ook niet-reglementaire plaatsen, bijvoorbeeld leveringszones mee?

Om het aantal plaatsen buiten de openbare weg te berekenen baseert parking.brussels zich op gegevens van derden, maar die zijn volgens u niet gemakkelijk te krijgen. Hoe zorgt u ervoor dat gemeenten het precieze aantal geschrapte parkeerplaatsen doorgeven?

Hoeveel parkeerplaatsen werden er geschrapt sinds het begin van de regeerperiode? Hoeveel plaatsen buiten de openbare weg kwamen er bij of werden omgevormd tot gedeelde parkeerplaatsen?

Hoe evalueert u het platform? Wat kan er verbeterd worden? Hoe zult u dat doen?

Quelles sont les prochaines avancées technologiques sur lesquelles vous travaillez avec GIM, notamment dans le cadre de la ville intelligente ?

Quels liens y a-t-il entre la carte interactive et les nouvelles politiques menées ? Existe-t-il un canal de communication visant à notifier directement les nouveautés ? Quand la carte a-t-elle été mise à jour pour la dernière fois ? On n'y retrouve pas les bornes de recharge pour voitures électriques et des emplacements réservés aux taxis sont en réalité des parkings pour personnes à mobilité réduite. Les emplacements pour personnes à mobilité réduite ne sont d'ailleurs pas assez visibles. Des améliorations sont-elles prévues à cet égard ?

Est-il prévu de pouvoir connaître le nombre de places restantes dans chaque parking public en temps réel ?

Des coopérations avec l'application MaaS et d'autres services sont-elles prévues ? De telles synergies sont dans l'intérêt des usagers.

Quel rôle la plateforme joue-t-elle dans le paiement en ligne des places de stationnement ? Comment les nouveaux éléments sont-ils intégrés ? Une scan-car parcourt-elle la ville ? A-t-elle une influence sur cette carte interactive ? Les communes peuvent-elles aussi y contribuer ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Parmi les missions prévues par le législateur en 2009, la première, qui tombe sous le sens, est la création d'une base de données contenant les informations utiles à l'élaboration du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement.

En 2019, parking.brussels a en effet mis en ligne une plateforme cartographique dédiée aux données de stationnement. Même si elle est perfectible en de nombreux points, elle a le mérite d'exister et constitue une excellente base de travail. Il importe aujourd'hui de la voir évoluer vers la collecte de données en temps réel qui soient comparables d'une année à l'autre et permettent un véritable suivi à l'échelle de la Région et des communes, et en particulier des quartiers, dont les habitants n'ont pas tous les mêmes besoins.

Combien y a-t-il aujourd'hui de places en voirie et hors voirie à Bruxelles ? Actuellement, il m'est impossible de comparer les chiffres de la plateforme avec d'autres années. Comptabilisez-vous aussi les places non réglementées, devant les garages, les zones de livraison, par exemple ? Pour les places hors voiries, parking.brussels croise des données provenant de l'Observatoire des bureaux, du cadastre de Bruxelles Environnement et d'urban.brussels. Vous indiquez cependant que les données sont difficiles à obtenir, car certains opérateurs sont peu enclins à fournir des informations sur leurs activités. Comment s'assurer que les communes communiquent systématiquement les places supprimées ?

2151 *Op termijn komt er in alle gemeenten een systeem van mobile mapping, dat door parking.brussels wordt beheerd. Zal het systeem rekening houden met parkeerplaatsen die voorbehouden zijn aan taxi's en personen met een beperkte mobiliteit? Wat zijn de technische obstakels?*

Wie kan op het interactieve platform ingrijpen en hoe snel?

Welke instrumenten worden in de MaaS-applicatie geïntegreerd om een dynamisch parkeerbeheer in realtime mogelijk te maken? Wat zijn uw prioriteiten voor 2022?

2153 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Een databank met actuele informatie is ook met het oog op de toekomst belangrijk. Zelfrijdende auto's zijn nog niet voor morgen, maar het is belangrijk om het terrein stilaan voor te bereiden, hoewel sommigen van mening zijn dat die technologie helemaal geen deel uitmaakt van de verre toekomst.

We zijn ons niet altijd bewust van de snelheid waarmee hij voortraast, maar de technologische vooruitgang is de essentie van een smart city. We moeten niet altijd op de kar springen, we kunnen ook zelf het voortouw nemen.

Data vormen de basis en we moeten innovatie op alle mogelijke manieren ondersteunen. Een bestuurder kan zelf een parkeerplaats zoeken, maar een gerobotiseerd voertuig heeft nood aan een databank met realtime-informatie om een keuze te maken. Bovendien biedt zo'n systeem ook alleen maar voordelen voor de huidige chauffeur.

Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer De Beuckelaer.

À l'aube d'une nouvelle ordonnance, il me paraît par ailleurs important que tout le monde sache combien de places ont été supprimées depuis votre arrivée au gouvernement. Combien de places ont-elles été créées hors voirie ou mutualisées, que ce soit pour les habitants, le soir, ou pour les travailleurs, en journée.

Après deux ans d'utilisation, quelle est votre évaluation de la plateforme ? Qu'est-ce qui vous paraît devoir être amélioré ? Comment allez-vous procéder ?

Dans le cadre du déploiement des scan-cars, une géolocalisation plus précise des emplacements existants est attendue et un projet pilote de type Street View sera mené à Ixelles en 2022. S'il s'avère concluant, une cartographie mobile sera réalisée dans toutes les communes dont parking.brussels a la gestion.

Ce projet peut-il également tenir compte des emplacements réservés, tels que les emplacements pour personnes à mobilité réduite, taxis ou véhicules électriques ? Quels en sont les obstacles techniques ?

Qui peut intervenir sur cette plateforme interactive et dans quel délai ?

Enfin, quels outils comptez-vous intégrer dans le futur système de mobilité tout-en-un pour assurer une gestion dynamique du stationnement en temps réel - guidage, combinaison modale, rotation, recherche d'un emplacement, mise en réseau du nombre de places restantes disponibles dans un parking, tarification dynamique du stationnement ? De quelle façon allez-vous procéder ? Cela dépasse la mise en œuvre d'une simple plateforme intégrant des données. Quelles sont vos priorités pour 2022 ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Le progrès technologique étant l'essence même d'une ville intelligente, il faut l'anticiper. Il convient dès lors de soutenir la collecte de données et l'innovation.*

Un conducteur peut trouver sa place de parking lui-même, mais une voiture autonome, qui fera partie de notre futur, doit pouvoir choisir en temps réel dans une base de données.

Quel organisme collecte les informations et les met à disposition ? Y a-t-il eu concertation avec des acteurs privés pour recenser les places de stationnement en voirie ?

Welke instelling verzamelt de informatie en biedt ze aan. Is er overleg geweest met privé-initiatieven om parkeerplaatsen op de openbare weg in kaart te brengen?

2155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De aanbesteding verliep via de aankoopcentrale van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest. Van de drie geselecteerde dienstverleners diende alleen GIM een offerte in. Er werden twee uitvoeringsopdrachten gesloten, die afliepen eind 2019. Sindsdien heeft parking.brussels geen contractuele verbintenis meer met GIM en zorgt het zelf voor het dagelijkse onderhoud.*

Conform het beheerscontract verzamelt, verwerkt, bewaart en publiceert parking.brussels informatie die het relevant acht ter ondersteuning van het parkeerbeleid. De dienst Studies en Planning publiceert de informatie in Map Viewer en werkt de interactieve kaart bij, zodra de informatie gecheckt en gebundeld beschikbaar is in de databank.

In 2020 heeft het agentschap een inventaris opgemaakt van alle parkeerplaatsen op de weg. De taxistandplaatsen vormen een van de categorieën. Die gegevens worden nog verwerkt voor publicatie.

Dat geldt ook voor de gegevens over de oplaadpunten in de gemeenten die de parkeercontrole hebben toevertrouwd aan parking.brussels.

2157 *Voor de kaart maakt parking.brussels ook gebruik van gegevens die het ontvangt van derden, bijvoorbeeld via de applicatie waarbij fouten gemeld kunnen worden.*

Het heeft ook rekening gehouden met uw opmerking over de parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Volgens de overeenkomst met de uitbaters van openbare parkings mag parking.brussels het aantal vrije plaatsen weergeven op het parkeergeleidingssysteem, maar mag het die gegevens niet bewaren, noch verspreiden via andere kanalen, dus ook niet via de interactieve kaart.

Interparking, dat 70% van de openbare parkings beheert, wil overigens niet deelnemen aan het project.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) dispose, par accord-cadre, d'une centrale d'achat permettant d'accéder à une série de services répartis en lots.

Pour le lot de développement d'applications de cartographie interactive (Map Viewer), trois prestataires ont été retenus après un appel au marché lancé par parking.brussels. Seule la société GIM a remis offre. Il n'y a donc pas eu de négociations avec d'autres prestataires. Faisant suite à deux contrats d'exécution conclus avec GIM pour les versions 1 et 2 de l'application, les deux missions ont abouti à la fin de l'année 2019. Parking.brussels n'est donc plus liée par aucun contrat avec GIM. Depuis lors, elle assure elle-même l'entretien quotidien.

Conformément à son contrat de gestion, parking.brussels collecte, traite, stocke et publie toutes les informations qu'elle estime pertinentes pour soutenir la politique de stationnement. Ces informations sont publiées dans Map Viewer, la carte interactive qui est mise à jour dès que les informations regroupées en bases de données sont disponibles et vérifiées. Ce travail est réalisé par le service études et planification de parking.brussels.

Brussels.parkings a réalisé un recensement en 2020 de l'ensemble des stationnements en voirie, dont une catégorie est celle des taxis. Ces emplacements sont en cours de traitement avant leur publication sur Map Viewer.

S'agissant des bornes de recharge, il faut distinguer les communes qui ont délégué le contrôle à l'agence, d'une part, et celles qui le réalisent elles-mêmes, d'autre part. Pour les premières, les données sont en cours de traitement avant publication et pour les autres, les informations ne sont pas communiquées systématiquement.

Entre-temps, différents canaux de communication permettent d'alimenter Map Viewer : il y a l'outil de signalement d'erreurs, disponible sur l'application, les relations directes avec les départements d'étude et de planification, les relations extérieures de parking.brussels et l'envoi de courriels à parking.brussels.

L'agence a pris en considération votre remarque concernant les emplacements pour personnes à mobilité réduite.

La convention signée avec chaque opérateur de parking public nous autorise à diffuser le nombre de places disponibles sur les panneaux de téléjalonnement, mais nous interdit de les stocker ou de les diffuser via d'autres canaux de communication. Ces données ne peuvent donc pas être affichées comme telles dans une application ou sur Map Viewer. Le seul indicateur disponible est une approximation du taux de remplissage : vide, presque

Het MaaS-proefproject MoveBrussels heeft onlangs parking.brussels geïntegreerd. In 2022 volgen de pendel- en fietsparkings.

rempli ou rempli. Il n'est pas prévu d'intégrer cet indicateur sur la plateforme actuelle.

Notons qu'Interparking, qui gère environ 70 % des parkings publics à Bruxelles, ne souhaite pas participer à ce projet.

Parking.brussels a récemment été intégrée dans le projet pilote de mobilité tout-en-un MoveBrussels ; les park and ride et les services de stationnement vélo y seront intégrés en 2022.

2159 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Mevrouw Dejonghe, uiteraard staan we ook in contact met de privésector, bijvoorbeeld over het aanduiden van het aantal beschikbare plaatsen. Ik hoop dat we kunnen rekenen op de medewerking van de privé-uitbaters van alle toekomstige parkings, zodat we alle informatie kunnen meedelen aan de bezoekers van Brussel.

Mme Dejonghe, nous sommes en contact avec les exploitants de tous les futurs parkings privés, et ce en vue de pouvoir transmettre un maximum d'informations aux personnes se rendant à Bruxelles.

2161 *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Mevrouw d'Ursel, ik stel voor dat u de gedetailleerde cijfers schriftelijk opvraagt.

J'invite Mme d'Ursel à poser une question écrite qui me permettra de lui transmettre plus de détails et de chiffres sur les emplacements en et hors voirie.

Voor het in kaart brengen van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen moet de technologie eerst aangepast worden.

La cartographie des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite ou aux véhicules électriques est un autre débat. La technologie doit d'abord être adaptée et les données introduites dans le système.

De prioriteit voor 2022 is de herziening van de ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten.

Concernant les priorités pour l'année 2022, nous revoyons actuellement l'ordonnance et les arrêtés. Afin que les modifications soient bien adaptées, des débats et des ateliers sont organisés avec les communes et des concertations ont lieu avec le secteur public.

2163 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Onder leiding van Stratec is er onlangs overleg geweest met privépartners en beheerders van openbare parkeergelegenheden. Bij de aanpassing van de parkeerordonnantie houd ik dus ook rekening met hun bedenkingen.

Enfin, une concertation s'est récemment tenue avec des partenaires privés et les gestionnaires de parkings publics, dont les remarques ont été prises en considération lors de l'adaptation de l'ordonnance.

2165 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *De databank zal dus geen nieuwe functionaliteiten krijgen.*

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Selon votre analyse, l'outil est abouti et nous ne devons donc pas nous attendre à de nouvelles fonctionnalités.

Verloopt de informatiestroom vanuit de gemeenten naar behoren? Dreigt het instrument niet snel achterhaald te worden?

Comment vous organisez-vous avec les communes pour la mise à jour ? Est-elle efficace ? Les données sont-elles fiables ? Autrement dit, cet outil risque-t-il de devenir désuet dans cinq ans ou des dispositifs sont-ils mis en place pour éviter un tel problème ?

2167 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Als het platform optimaal functioneert, zouden de cijfers die ik vroeg daar gemakkelijk op af te lezen zijn.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne comprends pas. Je vous ai posé quatre questions qui demandaient des réponses chiffrées. En principe, si la plateforme fonctionne de façon

2167 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik kan de cijfers niet onmiddellijk uit het hoofd meedelen.*

2167 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is blijkbaar niet zo eenvoudig om te achterhalen hoeveel parkeerplaatsen er precies zijn. Bij uw aantreden zei u nochtans dat u 65.000 van de 265.000 parkeerplaatsen op de weg wilde schrappen. U hield daarbij echter geen rekening met alle plaatsen die al verdwenen waren. Om een politieke visie te ontwikkelen lijkt het me echter van belang dat u over de juiste gegevens beschikt.*

Hoe zorgt u ervoor dat de gemeenten telkens melden hoeveel parkeerplaatsen ze schrappen?

Wie kan op het interactieve platform ingrijpen en hoe snel?

Wanneer kunnen wij het ontwerp van ordonnantie bespreken?

2173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uw verwijt is nogal ongepast. Als u precieze cijfers wilt, dan moet u uw vraag schriftelijk stellen of uw mondelinge vraag tijdig indienen. Het aantal parkeerplaatsen op de weg werd opnieuw geteld en we kwamen uit op zo'n 285.000 plaatsen.*

Het platform heeft geen operationeel doel en zal dus niet gebruikt worden voor online betalingen. Zulke functionaliteiten vereisen overigens een aanbestedingsprocedure.

Voorts vraagt parking.brussels de gemeenten om de gegevens telkens te actualiseren. Het heeft daarvoor een overeenkomst voor de uitwisseling van gegevens opgesteld. Die formule kent echter weinig succes. Daarom heeft parking.brussels onlangs een nieuw systeem uitgewerkt om de gegevens te controleren aan de hand van een halfjaarlijkse uitwisseling met de gemeenten.

optimale, il suffit de collecter ces chiffres à l'échelle de la Région bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Oui, mais je ne peux pas vous les donner dans l'immédiat. Je ne connais pas ces chiffres par cœur.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je pensais que vous les communiqueriez à M. De Beukelaer. De plus, dans ce cas-ci, connaître le nombre de places en voirie et hors voirie ne paraît pas une question démesurée. Je pensais qu'il suffisait d'un clic pour obtenir la réponse, mais cela semble plus compliqué que cela.

Je vous interroge à ce sujet parce qu'à votre arrivée, vous nous avez expliqué qu'il y avait 265.000 places de parking en voirie, dont vous comptiez en supprimer 65.000. Cela avait surpris les experts, car cela ne tenait pas compte de toutes les places supprimées auparavant. Votre prédécesseur avait expliqué quelques mois auparavant qu'il s'agissait en fait de beaucoup moins que 265.000 places. Je pense que ces éléments sont importants lorsqu'il s'agit d'élaborer une vision politique en matière de stationnement et de satisfaire les besoins des Bruxellois.

J'appuie la demande de M. De Beukelaer : comment s'assurer que les communes communiquent systématiquement le nombre de places supprimées ?

Je sais que vous bénéficiez d'indicateurs que certains ont bien voulu vous donner. Sur les voiries régionales, c'est évidemment plus simple. Qui peut intervenir sur cette plateforme interactive, et dans quel délai ?

Quand sera débattue l'ordonnance ? Une deuxième, peut-être même troisième lecture a déjà eu lieu. Quand les membres de la commission de la mobilité pourront-ils disposer de cette dernière et ainsi en débattre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si vous souhaitez recevoir des chiffres ou des données spécifiques, veuillez me les demander dans une question écrite ou veillez à introduire une question orale à temps. Vu le délai très court, je pense qu'il n'est pas acceptable de me reprocher de ne pas connaître le nombre exact de places.

S'agissant des places en voirie, un recomptage a été réalisé, nous en avons d'ailleurs déjà discuté. Il est question d'environ 285.000 places. Pour le reste, je propose que vous reposiez vos questions lors d'une prochaine réunion de la commission. Les données demandées figurent d'ailleurs dans la dernière étude de parking.brussels.

La plateforme actuelle n'a pas d'objectif opérationnel. Elle n'a pas été configurée de manière à proposer le paiement en ligne. L'intégration de telles fonctionnalités se réalise par le biais de

De regering bespreekt de ordonnantie nog, in overleg met de gemeenten en de privépartners. Het parlement kan het bespreken na de derde lezing.

- Het incident is gesloten.

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

développements spécifiques, à savoir une procédure de marché public.

Parking.brussels demande effectivement une actualisation des données aux communes. Cela fait d'ailleurs l'objet d'un point spécifique du contrat de gestion liant l'agence à la Région et a donné naissance à un projet de convention d'échange de données avec les communes - avec peu de succès, il faut le dire. Le département études et planification de l'agence a, par ailleurs, récemment mis en place une méthodologie visant à assurer le contrôle des données sur la base d'un échange semestriel avec les communes pour confirmer les modifications programmées ou en cours.

L'ordonnance sera présentée au parlement après la troisième lecture. Pour l'heure, elle fait l'objet de discussions au sein du gouvernement, en bonne concertation avec les communes et les partenaires privés bruxellois.

- L'incident est clos.

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

2179 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR**

2179 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobilité, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2179 **betreffende "de personeelsbezetting bij Brussel Mobilité".**

2181 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).**- Kennissen klagen over de hoge werkdruk bij Brussel Mobilité. Het is geen nieuws dat het agentschap structureel onderbemand is. De uitdagingen zijn nochtans groot. In het hoofdstuk 'Slaagvoorwaarden' van Good Move wordt er in 29 van de 50 acties gesteld dat er teams moeten worden opgericht of versterkt om het Gewestelijk Mobilitéplan te doen slagen.

Brussel Mobilité heeft extra personeel aangevraagd in het personeelsplan voor 2021 en deed dat ook al in het personeelsplan voor 2020. Door de Covid-19-crisis werd geen van beide personeelsplannen echter goedgekeurd. Dat vernam ik in de antwoorden op vragen van collega's Rochette en d'Ursel.

De regering is nog bezig met de analyse van het ontwerp van personeelsplannen. Eerst moeten de personeelsplannen en de middelen die de administraties zullen krijgen, worden goedgekeurd. Pas dan is er duidelijkheid over het aantal betrekkingen dat kan worden ingevuld. Het personeelsplan geldt voor alle administraties, maar niet alle administraties hebben evenveel problemen of vragen.

Bij Brussel Mobilité is het probleem groot. Ook de Tunnelcommissie concludeerde dat versterking van het

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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'effectif de Bruxelles Mobilité".

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité est en sous-effectif structurel, malgré l'ampleur des enjeux qu'elle doit relever. Cette administration réclame des effectifs supplémentaires dans ses plans de personnel 2020 et 2021, mais la crise du Covid-19 a retardé l'approbation de ces derniers.*

Une administration faible ne peut mener une politique de mobilité forte. Lorsque l'effectif est insuffisant, soit le service ou le personnel en pâtit, soit des missions essentielles doivent être sous-traitées, ce qui coûte beaucoup d'argent.

agentschap noodzakelijk is. In het antwoord op een vraag van collega Rochette stond dat het gevolg daarvan is dat de prioriteiten voor de uitvoering van de beheersplannen zullen worden bijgesteld.

Er wordt nu bekeken wat er nog uitgevoerd kan worden met het huidige personeelsbestand en in welk tijdsbestek. De bedoeling is om de werkdruk te verminderen en uitval door burn-out, stress enzovoort te vermijden, maar nogmaals de mobiliteitsuitdagingen zijn groot. Er moet heel wat werk worden verzet.

Een zwakke administratie kan geen sterk mobiliteitsbeleid uittekenen. Als er te weinig personeel is, lijdt de dienstverlening of het personeel daaronder. Ofwel moeten noodzakelijke opdrachten uitbesteed worden en dat kost veel geld.

²¹⁸³ Extra personeel kost geld. Het zijn terugkerende kosten die jaarlijks op het budget wegen, maar dure externe opdrachten belasten de financiën evenzeer. Als die een permanent karakter krijgen, vormt dat ook een probleem. We moeten op de centen letten.

Welke diensten van Brussel Mobiliteit zijn het meest onderbemand? Bij welke diensten genereert de uitval van personeel risico's op het terrein? Maakt u een risicoanalyse? Wat zijn de bevindingen en hoe stuurt u bij?

Hoe analyseert u de uitval van personeel van Brussel Mobiliteit? Bestudeert u de redenen van het ziekteverzuim? Lopen er bevestigingen over personeelstevredenheid? Neemt de uitval toe?

Veel mensen zijn contractueel in dienst, maar worden niet statutair aangenomen, hoewel ze met goed gevolg examens hebben afgelegd. Over hoeveel mensen gaat het? Wanneer krijgen zij uitsluitel? Hoeveel promoties staan er bij Brussel Mobiliteit on hold door het uitblijven van de personeelsplannen? Wat is het effect op de uitstroom van personeel? Monitort u die uitstroom? Bevraagt u de mensen die de administratie verlaten voor een baan in de privésector? Wat zijn uw bevindingen en hoe grijpt u in?

Dat er wordt geoutsourcet voor complexe dossiers zoals de tunnels, is normaal, maar vergt een afweging van wat het eigen personeel aankan en waarvoor het agentschap externe leveranciers inschakelt. Wie maakt de analyse? Neemt de tendens toe of af? In welke mate stijgen of dalen de budgetten en de opdrachten die worden uitbesteed? Geldt daarvoor een groeinorm of -beperking?

Welke impact heeft de personeelsbezetting op de prioriteit in de uitvoering van de beheersplannen? Welke plannen krijgen voorrang? Hoeveel personeelsleden heeft Brussel Mobiliteit extra gevraagd in haar personeelsplannen voor 2020 en 2021 en voor welke directies?

Quels sont les principaux services de Bruxelles Mobilité en sous-effectif ? Dans quels services l'absentéisme entraîne-t-il des risques sur le terrain ? Réalisez-vous une analyse des risques ? Quels en sont les résultats et les réponses apportées ?

Quelle est votre analyse de l'absentéisme au sein de Bruxelles Mobilité ? Est-il en hausse ? Des enquêtes de satisfaction du personnel sont-elles menées ?

Beaucoup d'agents ne sont toujours pas statutaires, malgré la réussite d'examens. Combien sont concernés ? Quand seront-ils fixés sur leur sort ? Combien de promotions sont en suspens à cause du retard des plans de personnel ? Quel en est l'effet sur les départs ? Interrogez-vous les personnes qui quittent l'administration pour un emploi dans le secteur privé ? Qu'en concluez-vous et comment intervenez-vous ?

S'il est normal d'externaliser des dossiers complexes, il convient néanmoins de faire la balance entre les compétences propres du personnel et le recours à des prestataires externes. Qui réalise cette analyse ? La tendance à la sous-traitance est-elle à la hausse ou à la baisse ?

Dans quelle mesure les effectifs disponibles influencent-ils la priorité donnée aux plans de gestion ? Lesquels ont la priorité ? Combien d'agents supplémentaires sont demandés dans les plans de personnel 2020 et 2021, et pour quelles directions ?

2185 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Al bij mijn aantreden kampten alle directies van Brussel Mobiliteit met een ernstig personeelstekort. Ik stel alles in het werk om dat te verhelpen, maar ik kan niet om de realiteit heen. Openbaar ambt is overigens een bevoegdheid van minister Gatz. Een aantal van uw vragen kunt u dus beter aan hem stellen.

De grootste gevolgen van het personeelstekort ondervinden de directie Projecten en Wegen, de directie Onderhoud, de directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid, de directie Ondersteuning en de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen. De rekruteringen voor die directies worden prioritair behandeld.

Om de personeelstevredenheid te peilen voert de directie Human Resources van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) een analyse van de afwezigheden uit en wordt er een tevredenheidsenquête gehouden. De afwezigheden worden sterk beïnvloed door de coronacrisis en de veralgemening van het thuiswerk.

De vergelijking van het eerste kwartaal van 2020 met dat van 2021 toont een daling van het aantal afwezigheden in alle directies. De cijfers voor het derde en vierde kwartaal zijn er nog niet.

Er staat ook een kwalitatieve analyse op stapel om een duidelijker beeld van de risico's te krijgen en om de juiste maatregelen te nemen. Bij de recentste tevredenheidsenquête bij Brussel Mobiliteit kwamen immers een aantal risico's aan het licht die extra aandacht behoeven.

2187 Het aandeel van de contractuele personeelsleden dat statutair zou kunnen worden, is 33% (138 personeelsleden). De procedure daarvoor is ingewikkeld. Het volstaat niet om geslaagd te zijn voor een examen bij Selor om vastbenoemd te kunnen worden. Het personeelslid moet daarnaast nog solliciteren voor een vacature en uitgenodigd worden om zijn kandidatuur voor te stellen voor een examencommissie.

De stap naar een vaste benoeming is een persoonlijke keuze. Het is dus niet mogelijk om te zeggen hoeveel personeelsleden vastbenoemd willen worden. Wel moet ervoor worden gezorgd dat wie vastbenoemd wil worden, daartoe binnen een redelijke termijn ook de mogelijkheid krijgt. Daarom voert Brussel Mobiliteit een rekruteringsbeleid dat statutaire aanwervingen bevoorrecht. Dat geeft contractuelen nog meer kans om vastbenoemd te worden. De HR-medewerkers van Brussel Mobiliteit staan bovendien contractuele personeelsleden die vastbenoemd willen worden, met raad bij.

Vijf overgangen naar niveau B staan on hold, omdat het personeelsplan 2021 nog niet is goedgekeurd. Voorts zijn in het personeelsplan 2021 een aantal extra bevorderingen aangevraagd. Voor de motivatie en het welzijn van het personeel is het essentieel dat de regering het personeelsplan 2021 zo snel mogelijk goedkeurt.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La fonction publique étant une compétence du ministre Gatz, je vous invite à lui poser certaines de vos questions.*

Le manque de personnel a principalement des répercussions sur les directions projets et voiries, maintenance, mobilité et sécurité routière, support et coordination des chantiers, qui font l'objet de recrutements prioritaires.

Pour évaluer la satisfaction du personnel, la direction des ressources humaines du service public régional de Bruxelles réalise une analyse des absences, qui s'avèrent fortement influencées par la crise du coronavirus et la généralisation du télétravail.

La comparaison entre les premiers trimestres 2020 et 2021 montre une baisse du nombre d'absences dans toutes les directions. Nous ne disposons pas encore des chiffres pour les troisième et quatrième trimestres.

Une analyse qualitative est également en cours pour mieux appréhender les risques révélés par la dernière enquête de satisfaction.

Le pourcentage d'agents contractuels pouvant devenir statutaires s'élève à 33 %. Toutefois, étant donné la complexité de la procédure et le choix personnel d'une nomination définitive, je ne peux vous dire combien d'entre eux souhaitent l'être. Pour leur en offrir la possibilité dans un délai raisonnable, Bruxelles Mobilité applique une politique de recrutement qui privilégie les engagements statutaires.

Dans l'attente de l'approbation du plan de personnel 2021, cinq évolutions au niveau B sont en suspens, de même que plusieurs demandes de promotion.

La sous-traitance de missions dépend des besoins et de l'expertise disponibles. Toutefois, le manque de personnel augmente le recours à une expertise externe pour des tâches qui pourraient être effectuées en interne. Outre le coût budgétaire, cette externalisation prive l'organisation de connaissances à long terme. D'où l'importance d'approuver dans les plus brefs délais le plan de personnel 2021.

Outsourcing van opdrachten gebeurt op basis van de beschikbare noden en expertise. Een gezond personeelsbeleid houdt de uitbesteding in van taken waarvoor interne expertise ontbreekt en die slechts op korte termijn en voor de realisatie van een specifiek project nodig zijn. Door het personeelstekort stijgt echter de trend om een beroep te doen op externe expertise voor taken die normaal gezien intern zouden kunnen worden uitgevoerd.

Outsourcing gebeurt hoofdzakelijk ad hoc, na analyse van de noden voor de realisatie van een project of doelstelling en de beschikbaarheid aan gekwalificeerd personeel. Zo kan een normale personeelsbezetting voor een gegeven periode volstaan, maar kan op bepaalde ogenblikken de hulp van externe expertise nodig blijken.

2189 De kostprijs is niet alleen budgettair, want door outsourcing bouwt de organisatie op lange termijn ook geen kennis op. Daarom is het belangrijk om het nodige personeel in dienst te nemen, zowel door externe rekrutering als via promoties. Daarom moet de regering het personeelsplan 2021 zo snel mogelijk goedkeuren.

2191 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).**- Iedereen is het erover eens dat we het personeelstekort moeten oplossen. Volgens het personeelsplan krijgen verscheidene directies extra personeel. Klopt dat of moet dat nog worden besproken?

2191 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik zit met dezelfde vraag. Al bij de start van de regeerperiode bestond er een ernstig personeelstekort bij Brussel Mobiliteit. De inzet van het personeelsplan is dan ook groot.

De personeelsplannen van Brussel Mobiliteit vallen onder de verantwoordelijkheid van de GOB. Minister Gatz is daarvoor bevoegd en ik zal hem eraan herinneren dat het parlement vragende partij is. Ik heb natuurlijk voor extra personeel bij Brussel Mobiliteit gepleit.

- *Het incident is gesloten.*

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

2199 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2199 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2199 **betreffende "het ontbrekende gedeelte van het fietspad op de Tervurenlaan".**

2201 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Op 13 april analyseerde u de voorstellen en aanpassingsverzoeken in verband met de aanleg van het ontbrekende deel van het fietspad op de Tervurenlaan, die op de vergadering van 24 februari*

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).*- *Selon le plan de personnel, plusieurs directions bénéficieront d'effectifs supplémentaires. Est-ce exact ou cela doit-il encore être discuté ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Je me pose la même question. Les plans de personnel relèvent de la compétence du service public régional de Bruxelles. Je rappellerai au ministre Gatz que le parlement est demandeur.*

- *L'incident est clos.*

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il s'agit d'une question corollaire à celle de M. de Patoul, qui aurait pu être jointe. Elle concerne plus particulièrement le tronçon manquant de la piste

in Sint-Pieters-Woluwe waren aangekaart. De opmerkingen betroffen het gedeelte van het fietspad dat zich in die gemeente bevindt, tussen het restaurant Le Jardin de Nicolas en de Leopold II-square. Er blijkt nood te zijn aan een kortetermijnplan vooraleer er een langetermijnplan kan worden uitgewerkt.

Een duidelijke meerderheid van de aanwezige omwonenden en winkeliers leken niet echt warm te lopen voor uw recentste voorstel. Uit een studie van BRAT over de aanleg van een tweerichtingsfietspad waarvoor parkeerplaatsen moeten verdwijnen, blijkt dat de gevolgen voor de buurt niet gering zijn. Na het overleg bereikte men een consensus over de aanleg van twee eenrichtingsfietspaden.

cyclable de l'avenue de Tervueren, une question devenue une véritable saga bruxelloise.

Le 13 avril dernier, vous en étiez à l'analyse des propositions et demandes d'adaptation émises dans le cadre de la consultation du 24 février 2021. Cette dernière avait eu lieu à la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Nous parlons bien du tronçon situé sur cette commune, qui court du restaurant Le Jardin de Nicolas jusqu'au square Léopold II, en ce compris le square Montgomery.

Vous nous avez fait part également de rencontres qui s'ensuivraient avec les parties prenantes, dont les communes. L'adaptation des plans - si jugée nécessaire - était évoquée en indiquant qu'avant d'envisager le long terme, l'élaboration d'un plan temporaire à court terme était nécessaire.

Une réunion de concertation a été organisée avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre pour présenter le nouveau plan de piste cyclable avenue de Tervueren et écouter ensuite le point de vue des riverains. Il est utile de rappeler que les seules modifications apportées ensuite au premier plan présenté le 31 août 2020 concernaient l'ajout de deux coussins berlinois et la possibilité pour les riverains de souscrire un abonnement Be Park pour une durée de quelques mois.

Rappelons également qu'une franche majorité des habitants et commerçants présents lors de la concertation - qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes - ne semblaient guère conquis par votre dernier croquis. Le consensus sortant des réunions semblait porter sur deux pistes cyclables monodirectionnelles et le refus d'une piste bidirectionnelle.

Une étude du bureau BRAT, réalisée en vue de l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle avec suppression d'emplacements de parking à la clef, est sans appel quant à l'ampleur des répercussions sur l'ensemble de la zone.

Où en est le dossier du tronçon manquant situé à Woluwe-Saint-Pierre ?

Pourriez-vous communiquer la synthèse des principaux éléments évoqués lors des concertations ? Un consensus se dégage-t-il entre les différentes visions des citoyens, des communes et de Bruxelles Mobilité ? Le choix entre une piste cyclable bidirectionnelle ou deux pistes cyclables monodirectionnelles a-t-il été entériné ?

Quand commencerez-vous l'installation de la piste provisoire et quelle forme prendra-t-elle ? Quel est le plan prévu pour la piste cyclable définitive ?

Comment comptez-vous tenir compte des travaux de rénovation des bâtiments de l'Inami ? Une participation citoyenne est-elle envisageable sous la forme d'un vote électronique sur plusieurs scénarios possibles reprenant les réflexions des citoyens ?

²²⁰³ *Kunt u de elementen schetsen die tijdens het overleg aan bod kwamen? Zijn de omwonenden, de gemeenten en Brussel Mobiliteit tot een consensus gekomen? Is er gekozen voor één tweerichtingsfietspad of voor twee eenrichtingsfietspaden?*

Wanneer start de aanleg van het voorlopige fietspad en die van het definitieve fietspad? Wordt er rekening gehouden met de renovatie van het Rizivgebouw? Zullen de burgers elektronisch over de scenario's kunnen stemmen?

2205 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een ononderbroken fietspad over de volledige Tervurenlaan is een van mijn prioriteiten. De vorige minister van mobiliteit, de heer Smet, wilde een tijdelijk fietspad inrichten, waarvoor hij het advies van de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek vroeg. Ik wil zijn werk voortzetten.*

Sint-Pieters-Woluwe verklaarde zich akkoord met de plannen van minister Smet, maar Etterbeek verzette zich ertegen en vroeg meer garanties voor de lange termijn. Na de verkiezingen lukte het wel om met de gemeente Etterbeek tot een akkoord te komen: het tijdelijke fietspad mag er komen, op voorwaarde dat het definitieve plan eveneens wordt opgesteld.

2207 *Vervolgens kwam de gemeente Sint-Pieters-Woluwe op haar positieve advies terug omdat er op een deel van de laan parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Daarop stelde ik voor om een parking naast de weg in te richten. De burgemeester dreigde er echter mee die werken te laten stilleggen als ze van start zouden gaan. Daarom werk ik momenteel aan een overeenkomst met de gemeente. Om toch vooruitgang te kunnen boeken, heb ik de heraanleg van de Tervurenlaan in drie delen opgesplitst: het deel in Etterbeek, de Montgomeryrotonde en het deel in Sint-Pieters-Woluwe.*

Ook andere gemeenten zijn bij het overleg betrokken, aangezien de rotonde ook voor hen van belang is. Voorts vinden er overlegvergaderingen plaats over zowel de tijdelijke als de definitieve inrichting van het fietspad. Zodra we met de gemeenten een akkoord hebben bereikt, zullen de werkzaamheden van start gaan.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme indiqué dans ma réponse à M. de Patoul, la cyclabilité sur toute l'avenue de Tervueren constitue l'une de nos priorités. Un problème de tronçon manquant se pose en effet entre Schuman, à Etterbeek, et Woluwe-Saint-Pierre.

Mon prédécesseur, M. Pascal Smet, avait déjà proposé une phase temporaire pour répondre à ce manque de cyclabilité. Il s'agit d'un axe relativement large mais ne faisant pas, à l'heure actuelle, l'objet de prévisions pour les cyclistes. Mon prédécesseur avait demandé un avis formel aux collègues communaux de Woluwe-Saint-Pierre et d'Etterbeek, le but étant de mettre en place le plus rapidement possible des infrastructures cyclistes sûres. J'ai fait mienne cette ambition de M. Smet.

Il convient de souligner que la commune de Woluwe-Saint-Pierre a donné son accord au projet de M. Smet, que nous tentons à notre tour de faire avancer. Quant à la commune d'Etterbeek, elle s'y était opposée, demandant davantage de garanties sur le long terme.

Une phase de test est toujours réalisée en vue de mettre en place un projet définitif. Après les élections, nous nous sommes donc concertés avec la commune d'Etterbeek pour trouver un accord sur le projet définitif, ce à quoi nous sommes parvenus. Il comprend donc des réponses à différents problèmes, notamment celui du "mur" qui coupe véritablement la commune en deux et nuit à la cyclabilité.

La commune d'Etterbeek a marqué son accord pour entamer le projet temporaire, à condition que le projet définitif soit également élaboré. Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre est ensuite revenu sur l'avis positif de la commune, en raison du projet de limitation du stationnement sur une partie de l'avenue. Nous avons proposé un parking hors voirie mutualisé pour les riverains afin de compenser les places perdues. Le bourgmestre a menacé de faire arrêter les travaux s'ils démarraient.

Il y a une différence entre ce qu'une commune et la Région peuvent faire, même sur des voiries régionales. Si, comme à Etterbeek, un bourgmestre décide, sans autre forme de procédure ou de concertation, de commencer des travaux, la Région peut demander de les arrêter mais ne peut rien faire d'autre car elle n'a pas de tutelle sur la police. À l'inverse, si la Région entame des travaux dans une certaine commune, celle-ci peut les faire arrêter par la police.

Ce bourgmestre ayant clairement annoncé que, tant qu'il n'y aurait pas d'accord sur ce tronçon, il ferait suspendre les travaux, nous cherchons encore une solution afin de trouver un accord avec la commune.

Étant donné les aménagements réalisés par la commune d'Etterbeek, que nous devons encore adapter, nous avons décidé de scinder le projet en trois parties pour pouvoir avancer : le tronçon situé à Etterbeek, le rond-point Montgomery et la partie située à Woluwe-Saint-Pierre. Nous avons prévu d'avancer sur les trois projets en travaillant sur la cyclabilité de cet axe

2209
2211

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Ik begrijp niet waarom dit dossier zo lang aansleept. U raadpleegde de inwoners van Sint-Pieters-Woluwe tot twee keer toe en ze kantten zich tweemaal tegen uw plannen. Ze stelden u zelfs een alternatief voor dat iedereen, behalve uzelf, goed vond.*

Nu heeft de burgemeester van Etterbeek, die het beu was, zelf twee eenrichtingspaden afgebakend. Hoe komt het dat u niet tot een compromis kunt komen om in Sint-Pieters-Woluwe hetzelfde te doen? Ik hoop in elk geval dat die laatste gemeente ook snel twee eenrichtingsfietspaden krijgt.

2213

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Als het zo eenvoudig was, zouden er in Brussel veel meer fietspaden zijn. Het alternatieve voorstel voldoet helemaal niet aan de normen.*

Als er een oplossing mogelijk is waarbij de parkeerplaatsen behouden kunnen blijven, ben ik bereid die uit te voeren, maar dan moet er wel een fietspad komen dat die naam waardig is.

Ik heb meerdere ontmoetingen met de omwonenden georganiseerd om oplossingen voor de parkeerplaatsen voor te

en entier. Les concertations se poursuivent pour trouver des solutions.

Je continue à négocier avec les communes d'Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre, mais aussi avec d'autres, car ce rond-point est important pour elles également. Une réunion de concertation est prévue pour discuter du réaménagement temporaire. Comme je l'ai dit en réponse à M. de Patoul, des réunions sont également organisées pour le projet définitif, de manière séparée. Dès que nous aurons un accord avec les communes, je lancerai ce projet qui me paraît très important. Le but reste de créer une piste cyclable respectant les normes, notamment de largeur.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne comprends pas la lenteur dans ce dossier. Vous avez pris la peine de consulter la population de Woluwe-Saint-Pierre à deux reprises, le 31 août 2020 et le 24 février 2021. Il y a d'ailleurs lieu de s'interroger sur la nécessité de ce deuxième rendez-vous, alors que la commune et les citoyens avaient clairement exprimé leur position lors de la première rencontre.

Les citoyens vous ont redonné leur avis, qui n'avait pas varié, après avoir pris connaissance des deux modifications mineures apportées au plan initial. Ils s'opposaient à votre projet et avaient pris la peine de vous proposer une solution alternative unanimement soutenue, sauf par vous.

Aujourd'hui, le bourgmestre de la commune d'Etterbeek, agacé par cette lenteur, a pris les devants en traçant lui-même deux pistes monodirectionnelles. Comment se fait-il qu'un compromis ne puisse être trouvé avec vous et Bruxelles Mobilité, pour faire exactement la même chose du côté de Woluwe-Saint-Pierre ?

C'est d'autant plus incompréhensible que l'alternative proposée par les services techniques de la commune de Woluwe-Saint-Pierre permettrait de conserver les places de stationnement existantes et d'aménager une piste cyclable de grande qualité, en sécurisant totalement le parcours de bout en bout.

Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas possible d'aboutir à une solution concertée, qui permet à chacun de se sentir respecté, quel que soit son type de transport.

J'espère que la commune de Woluwe-Saint-Pierre pourra rapidement bénéficier d'une piste cyclable monodirectionnelle.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si c'était aussi facile que le prétend Mme d'Ursel, il y aurait beaucoup de pistes cyclables à Bruxelles. En réalité, nous sommes bloqués par les communes. La proposition d'une large piste cyclable que vous prétendez conforme à tous les standards, ne l'est pas du tout. Nous l'avons étudiée sérieusement et sommes revenus avec des remarques.

Si une solution peut être trouvée pour conserver le stationnement, je serai prête à l'adopter, mais pour l'instant, la largeur de l'axe ne nous permet pas de faire ce que nous voulons. Il faut ajouter

stellen. Ik paste de plannen aan en hield daarbij rekening met de bezorgdheden van de omwonenden en de fietsersverenigingen. Er lopen nog steeds onderhandelingen, want dat is de enige manier om iets te bereiken.

Ik betreur de aanpak van de Etterbeekse burgemeester, die zonder enig overleg te werk is gegaan. De burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe heeft trouwens een andere visie op de heraanleg dan de burgemeester van Etterbeek.

Ik hoop dat we snel tot een akkoord zullen komen.

une piste cyclable digne de ce nom tout en respectant la largeur de l'axe.

Nous avons organisé plusieurs rencontres avec les riverains afin de présenter des solutions quant au stationnement, à savoir le stationnement hors voirie et une mutualisation du parking existant. C'était l'occasion d'annoncer que nous allions en effet toucher au stationnement pour créer une piste large, mais qu'un parking hors voirie sera disponible dans le quartier pour compenser cette perte.

Nous avons aussi adapté les plans, en prenant en considération les craintes des riverains et celles des associations de cyclistes. Vous parlez de consensus, mais ces dernières ont pourtant clairement exprimé leurs craintes de ne pas avoir de piste cyclable ou une piste cyclable trop étroite. Les négociations et concertations sont en cours, car c'est le seul moyen d'avancer. Je trouve que vous simplifiez trop ce sujet en insinuant que tout est facile.

Je déplore les méthodes utilisées par le bourgmestre MR d'Etterbeek, sans aucune concertation ni procédure suivie. J'espère que le groupe MR ne me reprochera pas de ne pas accepter la concertation, car ce dossier prouve l'inverse. Cependant, dans son tracé, cette commune a eu le courage de supprimer le stationnement là où c'était nécessaire, en cherchant des solutions, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Oui, ce sont des choix à faire. Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre ne nous demande par ailleurs pas de faire la même chose.

J'espère que nous pourrons trouver une solution rapidement. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons scindé ce projet en trois : afin d'avancer sur certaines parties sans devoir attendre la fin du projet dans sa totalité.

²²¹⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Volgens de gemeenten is er voldoende plaats om tussen de parkeerplaatsen en de bomerij een eenrichtingsfietspad aan te leggen, maar uw diensten beweren dat dat onmogelijk is. Het is nochtans een veilige oplossing.*

Ik vraag u om rekening te houden met het advies van de burgers en een veilig, homogeen fietspad aan te bieden dat op de bestaande paden aansluit.

- Het incident is gesloten.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il ne faut pas dire tout et son contraire ! Vous répondez à M. de Patoul que nous avons la chance, dans ce dossier, de disposer de 50 mètres de largeur. Peu d'artères à Bruxelles offrent la possibilité d'aménager une telle distance de façade à façade. Vous consultez les citoyens. Ceux-ci, dont beaucoup de cyclistes, vous donnent leur point de vue et réclament une piste sécurisée. Il y a moyen de la placer entre la bande de stationnement et les arbres. Inexplicablement, vos services techniques affirment que non, alors que ceux de la commune assurent que c'est tout à fait possible selon les standards actuels. Cela permettrait à tout le monde de disposer d'un mode de transport sécurisé.

Je vous exhorte à tenir compte de l'avis des citoyens et à proposer une piste sécurisée et homogène, dans la continuité de celles existant dans le bas de l'avenue de Tervueren et du côté du Cinquantenaire.

- L'incident est clos.

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

2221 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

2221 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2221 **betreffende "de toegankelijkheid van voetgangersgebieden en -evenementen voor personen met beperkte mobiliteit, in het bijzonder voor personen met een handicap".**

2223 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Op steeds meer plaatsen worden zones op bepaalde tijdstippen als voetgangerszone ingericht. Het is een trend die we in heel wat Europese steden zien en die niet alleen voordelen biedt, maar ook uitdagingen met zich meebrengt.*

Voetgangerszones kunnen immers een probleem vormen voor personen met een beperkte mobiliteit, in het bijzonder personen met een handicap of senioren. Zij kunnen soms niet anders dan zich met de auto verplaatsen. Het openbaar vervoer of een verplaatsing te voet of met de fiets is vaak geen optie, en niet iedereen heeft de mogelijkheid om een beroep te doen op betalend personenvervoer. Chauffeurs in die sector kampen overigens zelf met een aantal problemen.

2225 *Met de wagen toegankelijke openbare ruimten, parkeermogelijkheid in de buurt van de bestemming en een beperkte afstand die ze zonder wagen moeten overbruggen, zijn belangrijk om gehandicapten een zekere zelfstandigheid en vrijheid te garanderen.*

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er echter ondertussen meerdere zones waar zij met hun wagen niet meer in mogen,

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, en particulier en situation de handicap, aux zones et événements piétons".

M. David Weytsman (MR).- Je me permets de lire la définition que Good Move fait de l'accessibilité universelle. Good Move la définit comme l'accès aux personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, ainsi qu'aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public. L'accessibilité universelle postule l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité dans ces domaines.

Ma question ne porte que sur une partie de cette dimension. Je reviendrai dans d'autres commissions, auprès d'autres ministres, sur les autres éléments de cette dimension, entre autres sur l'accessibilité aux zones ou aux événements piétons à Bruxelles.

Les communes sont de plus en plus piétonnes à certaines heures de la journée. C'est par exemple le cas de la chaussée d'Ixelles, j'y reviendrai plus loin, et c'est aussi le cas d'une partie du centre-ville de Bruxelles.

Il s'agit d'une tendance que l'on observe dans nombreuses villes européennes. Cette tendance comporte de nombreux avantages et donne également lieu à de grands défis. En effet, cette invitation à la marche crée parfois des problèmes aux personnes à mobilité réduite (PMR), en particulier aux personnes en situation de handicap et aux seniors, qui n'ont parfois pas d'autres choix que de prendre leur voiture.

De nombreuses personnes, en raison de leur handicap, ne peuvent en effet ni utiliser les transports en commun (qui ne sont d'ailleurs pas toujours très accueillants pour les PMR) ni avoir recours aux modes actifs. Tous n'ont pas l'envie, les moyens ou l'occasion d'avoir recours au transport rémunéré de personnes. D'ailleurs, les personnes proposant des transports rémunérés sont parfois elles-mêmes confrontées aux problèmes dont je vous parlerai plus loin.

Ainsi, pour ces citoyennes et citoyens, la voiture reste parfois le seul moyen de transport possible. L'accessibilité en voiture à ces espaces publics, la possibilité de se garer à proximité de la destination et le raccourcissement des distances à parcourir en dehors de la voiture sont des éléments essentiels à la mobilité, à l'indépendance et à la liberté de nombreuses personnes en situation de handicap.

Plusieurs zones en Région de Bruxelles-Capitale sont désormais interdites aux voitures des personnes en situation de handicap,

terwijl andere gebruikers een uitzondering krijgen. Ik vind dat bedenkelijk.

In Good Move is het begrip universele toegankelijkheid opgenomen, maar er zijn weinig verwijzingen naar personen met een handicap in te vinden. Hoe verklaart u dat?

In welke gemeentelijke en gewestelijke voetgangerszones in het Brussels Gewest mogen personen met een beperkte mobiliteit niet met hun wagen rijden? Krijgen zij systematisch toegang tot de gewestelijke voetgangerszones? Overlegt u met de gemeenten over de gemeentelijke voetgangerszones?

Hoe wilt u voorkomen dat Brusselaars met een beperkte mobiliteit uitgesloten worden wanneer er grote evenementen plaatsvinden, bijvoorbeeld omdat parkeerplaatsen in de omgeving te duur zijn?

²²²⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In alle maatregelen die in Good Move zijn opgenomen, komen handstreaming en een zo groot mogelijke toegankelijkheid aan bod.*

bien que des dérogations soient accordées à d'autres utilisateurs tels que les riverains, parfois les chauffeurs de taxis ou LVC, ou encore les livreurs. Cette situation m'interpelle.

Si Good Move définit l'accessibilité universelle, peu de références sont faites aux problèmes rencontrés par les personnes handicapées. Il est difficile de comprendre comment cette notion d'accessibilité universelle est mise en place dans Good Move. Comment l'expliquez-vous ?

Pouvez-vous nous communiquer les zones communales et régionales répertoriées comme piétonnes à certaines heures de la journée sur le territoire de la Région bruxelloise, qui ne permettent pas l'accès aux voitures des PMR ? Pour les voiries régionales, a-t-il été décidé de permettre systématiquement un accès aux PMR ou aux personnes en situation de handicap ? Pour les voiries communales, un travail est-il en cours avec les communes ?

Lorsque de grands événements ont lieu, comme les Plaisirs d'hiver, comment éviter que les plans de mobilité n'excluent pas une partie des Bruxellois, en particulier les 40 % qui sont à mobilité réduite ou en situation de handicap ? En l'occurrence, l'absence d'emplacements de stationnement à prix abordable à proximité d'un tel événement - la commune ayant décidé d'appliquer un tarif horaire de 10 euros - revient à exclure toute une série de personnes à mobilité réduite. Pour les personnes en situation de handicap, j'admets qu'une trentaine d'emplacements sont prévus le long des deux kilomètres du parcours. Comment s'assurer que de telles initiatives locales n'aillent pas à l'encontre des objectifs d'accessibilité universelle poursuivis par Good Move ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Conformément à l'ordonnance portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, plus connue sous le nom d'ordonnance "handstreaming", le plan Good Move intègre la dimension d'accessibilité universelle de façon transversale dans l'ensemble des mesures qui y sont prévues. Et de fait, dans tous ses domaines d'action, le plan Good Move prévoit une prise en charge de l'accessibilité. En voici quelques exemples :

- la fiche action B1, qui concerne l'entretien du réseau piéton, inclut un programme de sécurisation et de mise en accessibilité des traversées piétonnes et des arrêts de surface et de leurs abords. Ces programmes en cours de mise en œuvre sont en train de porter leurs fruits. Ainsi, depuis 2018, plus de 150 arrêts ont été rendus accessibles ;

- la fiche B8, qui concerne l'entretien préventif des réseaux, intègre un plan d'entretien des trottoirs sur voirie régionale. Il est en cours de mise en œuvre sur les réseaux piétons plus et confort, et permettra d'améliorer substantiellement l'accessibilité des cheminements piétons ;

- la fiche B9 prévoit qu'en cas de déviation, il convient d'accorder une attention spécifique aux personnes à mobilité

²²²⁹ *Daarnaast zijn in het reglementaire deel van Good Move kwaliteitsniveaus opgenomen voor de toegankelijkheid van nieuw aangelegd wegdek voor voetgangers. Die niveaus zijn bepaald met behulp van een meetstoel.*

Voorts is in Good Move bepaald dat de MIVB het tienjarige toegankelijkheidsplan daadwerkelijk moet uitvoeren. Voor de follow-up van dat plan zorgt een werkgroep die drie keer per jaar vergadert.

Om Brussel voor iedereen toegankelijk te maken, zijn er nog heel wat aanpassingen nodig. De nieuwe voetgangerszones zijn zo toegankelijk mogelijk aangelegd, met liften in de metrostations, een wegdek met een hoge gebruikskwaliteit enzovoort.

De vrijheid van personen met een beperkte mobiliteit om zich te verplaatsen beperkt zich niet tot een vlot autogebruik. De volledige openbare ruimte en het openbaar vervoer moeten doeltreffend worden aangepast. Brussel Mobiliteit en de MIVB werken daar dagelijks aan.

réduite, ce que font les services de la coordination et du contrôle des chantiers ;

- la fiche C8, qui vise l'aménagement des pôles d'échange, appelle à la poursuite du programme de rénovation des stations de métro existantes. Dans le cadre de ces rénovations, Bruxelles Mobilité installe systématiquement des ascenseurs ;

- la fiche E4, qui concerne notamment les pratiques de conception de l'espace public, prévoit une mise à jour et une uniformisation des référentiels. Ces travaux reposent sur les principes de l'accessibilité universelle. Pensons au cahier de l'accessibilité piétonne ou à la charte sur les revêtements piétons rédigés par Bruxelles Mobilité. Cette même fiche E4 prévoit également que tout projet de réaménagement d'envergure sera présenté à la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité, où siègent des représentants des personnes à mobilité réduite.

Nous pouvons également citer, en complément à ces diverses actions, le volet réglementaire du plan Good Move. Il définit des niveaux de qualité d'usage, à savoir d'accessibilité à atteindre pour tout nouveau revêtement piéton, ces niveaux étant objectivés au moyen d'une chaise de mesure développée par Bruxelles Mobilité avec l'aide du Centre de recherches routières.

Pour conclure ce rapide passage en revue des actions du plan Good Move, il faut encore s'arrêter sur la fiche d'action C5. Celle-ci concerne la mise en accessibilité des services de mobilité : elle appelle en particulier la mise en œuvre effective du plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB. Ce plan décennal, présenté l'année dernière à cette commission, et qui concerne d'une façon ou d'une autre presque tous les services de Bruxelles Mobilité et de la STIB, fait l'objet d'un suivi réalisé par un groupe de travail qui réunit trois fois par an les directions de Bruxelles Mobilité, de la STIB ainsi que des représentants du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles.

L'accessibilité est bien prise en considération dans le cadre du plan Good Move, mais il faut encore réaliser de nombreuses adaptations pour que Bruxelles soit accessible à tout le monde. Cela reste un enjeu.

Les nouvelles zones piétonnes ont été conçues pour que l'accessibilité y soit la plus aisée et la plus universelle possible. Pensons à l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro et prémétro débouchant sur le centre-ville, à la pose de lignes guides artificielles, au choix d'un revêtement offrant une qualité d'usage élevée, etc.

La liberté de déplacement des personnes à mobilité réduite ne se résume pas à un usage facilité de la voiture. Il faut une accessibilité universelle grâce à un aménagement adapté, apaisé et sécurisé, ainsi qu'un transport public accessible à tous de manière efficace et confortable. Bruxelles Mobilité et la STIB s'attèlent quotidiennement à cet autre grand chantier, comme vous le savez.

2231 *Er zijn twee voetgangerszones waar autoverkeer enkel op bepaalde tijdstippen verboden is: het stadscentrum en de Elsensesteenweg. Daar zijn parkeerplaatsen voor personen met een handicap in de buurt van de voetgangerszone. Indien nodig komen er nog meer.*

Wie een gehandicaptenparkeerkaart heeft, hoeft bovendien niet te betalen om te parkeren.

2233 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U gaat ervan uit dat de eigen wagen niet de enige verplaatsingsmogelijkheid is. Voor sommigen is dat in de praktijk echter wel het geval.*

U zegt dat het stadscentrum en de Elsensesteenweg de enige twee voetgangerszones zijn. Ik zal dat nagaan bij de verenigingen waar ik mee werk. De Elsensesteenweg vormt voor personen met een handicap in elk geval een probleem, want de parkeerplaatsen waar u het over had, zijn daar niet. Leveranciers mogen er op bepaalde uren wel rijden. Kunt u dat probleem niet oplossen?

In het centrum zijn er een dertigtal plaatsen voor personen met een handicap, maar ook dat is ruim onvoldoende. Een evenement als Winterpret is voor hen bijvoorbeeld moeilijk bereikbaar.

Het gaat overigens niet alleen over gehandicapten, maar ook over anderen die minder mobiel zijn en die niet over een gratis parkeerkaart beschikken. Zo valt 40% van de Brusselaars binnen de groep van personen met een beperkte mobiliteit.

Er zijn nog veel inspanningen nodig. Ik roep u op om met verenigingen voor personen met een beperkte mobiliteit te overleggen.

Notez que les deux principales zones piétonnes où l'accès en voiture est interdit à certaines heures de la journée sont celles du centre-ville et de la chaussée d'Ixelles. Dans ces zones, l'accès y est facilité par des zones de stationnement réservées aux personnes handicapées cerclant les zones piétonnes, à la fois à leurs extrémités et aux axes perpendiculaires qui y aboutissent. Nous sommes favorables à en prévoir davantage encore si cela s'avère nécessaire.

Les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées sont exemptées de tout paiement de redevance en zone réglementée en Région de Bruxelles-Capitale. Nous avons veillé à garantir ce droit dans le cadre de la révision en cours de l'ordonnance relative au stationnement. Les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées se rendant en voiture aux Plaisirs d'hiver pourront stationner à proximité de l'événement sans frais. Elles pourront aussi accéder de manière privilégiée à certaines zones.

M. David Weytsman (MR).- Ma question portait principalement sur la problématique de la coordination avec les zones piétonnes qui étaient en création. Vous avez longuement répondu au sujet d'une appréciation générale sur laquelle je vous avais un jour interrogée, à savoir comment transcrire cet objectif d'accessibilité universelle.

Je reviendrai, pour l'aspect technique, sur la fiche B9 et la déviation, étant donné que le terrain me fait part d'énormément de problèmes au quotidien, qui demandent que nous fournissions d'importants efforts. Il coule évidemment de source que, pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, la voiture individuelle ne représente pas le seul mode de déplacement. Cependant, elle représente parfois la seule solution, dans la pratique.

Vous déclarez que les deux seules zones en Région bruxelloise sont la chaussée d'Ixelles et le centre-ville. Je verrai ce qu'il en est avec les associations avec lesquelles je travaille. La chaussée d'Ixelles représente un problème majeur pour les personnes en situation de handicap, car les places de stationnement dont vous parlez n'existent pas. En outre, l'accès est ouvert aux livreurs à certaines heures, mais cela ne vaut pas pour les personnes en situation de handicap. Ne faudrait-il pas résoudre ce problème ?

S'agissant des Plaisirs d'hiver, un événement d'ampleur parmi d'autres, l'organisation est également discriminatoire. En effet, il existe une trentaine de places de stationnement pour personnes en situation de handicap - gratuites comme le prévoit la loi - dans un rayon de 2 km. Cependant, ce nombre est largement insuffisant.

Les personnes en situation de handicap ne représentent qu'une minorité des personnes à mobilité réduite (PMR). Nombre d'autres PMR font face à de grandes difficultés, sans bénéficier pour autant des cartes que vous mentionnez ; 40 % des Bruxellois sont des PMR, un groupe qui se décline en plusieurs

2235 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Sommige personen met een handicap beschikken over een speciale parkeerkaart die hun bepaalde rechten verleent. Wie echter tijdelijk beperkt mobiel is, heeft die kaart niet. Daarom moet de hele openbare ruimte zo inclusief mogelijk zijn.*

Er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn. Ik zal nagaan of dat rond de Elsensesteenweg het geval is.

2235 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Een persoon met een handicap geraakt niet op de Elsensesteenweg. U moet ervoor zorgen dat er op zijn minst op de hoeken van de zijstraten parkeerplaatsen zijn.*

- Het incident is gesloten.

catégories. Certaines personnes n'ont donc pas accès à cet événement, notamment en raison du coût, ni aux zones piétonnes.

Il reste des efforts considérables à fournir. Je vous encourage à rencontrer les associations sur cette question, car elles nous ont demandé d'introduire une proposition d'ordonnance en la matière, ce que nous ferons dans les prochaines semaines.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Certaines personnes en situation de handicap reconnu sont détentrices d'une carte de dérogation leur permettant de jouir de certains droits. La situation de mobilité réduite est cependant parfois temporaire, pour une personne en béquilles, par exemple. Toute personne à mobilité réduite ne détient donc pas cette carte. C'est pour cette raison qu'il faut veiller à rendre la totalité de l'espace public le plus inclusif possible.

Par ailleurs, il faut fournir des places de stationnement. Je m'assurerai d'ailleurs qu'il ne manque pas de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite sur la chaussée d'Ixelles et alentours. En outre, les moyens de se déplacer en ville, à pied ou en transports en commun, sont un enjeu qu'il faut continuellement aborder.

M. David Weytsman (MR).- Soyons concrets. En voiture, la chaussée d'Ixelles n'est pas accessible pour une personne en situation de handicap, même si certaines associations le demandent. Assurons-nous dès lors qu'il y ait au moins des places de stationnement aux angles de toutes les rues perpendiculaires, afin d'offrir un accès plus aisé à ces personnes.

- L'incident est clos.