



**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 21 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 21 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](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

## INHOUD

|  |    |
|--|----|
| Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul  | 1  |
| aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,                     |    |
| betreffende "de bewandelbaarheid van de gemeenten in het Brussels Gewest".   |    |
| Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans   | 4  |
| aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,                     |    |
| betreffende "de naamsverandering van de Leopold II-laan".  |    |
| Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar  | 7  |
| aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,                     |    |
| betreffende "de aanpassing van het arbeidsreglement van de MIVB ten gevolge van haar veroordeling wegens discriminatie op grond van religieuze overtuiging en gender". |    |
| Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel  | 9  |
| aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,                     |    |
| betreffende "de heraanleg van het Vierarmenkruispunt van Tervuren".  |    |
| Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven   | 13 |

## SOMMAIRE

|  |    |
|--|----|
| Question orale de M. Jonathan de Patoul  | 1  |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,     |    |
| concernant "la 'marchabilité' des communes de la Région bruxelloise".  |    |
| Question orale de Mme Françoise Schepmans  | 4  |
| 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 changement de nom du boulevard Léopold II".   |    |
| Question orale de M. Fouad Ahidar  | 7  |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,     |    |
| concernant "l'adaptation du règlement de travail de la STIB à la suite de sa condamnation pour discrimination fondée sur les convictions religieuses et le genre". |    |
| Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel   | 9  |
| 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 réaménagement du carrefour des Quatre Bras de Tervueren".   |    |
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven   | 13 |

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

betreffende "de evolutie van het overleg tussen de drie Gewesten over de nieuwe mobiliteitsaanbiedingen in het kader van de nieuwe inrichting van de wijk Herrmann-Debroux".

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'évolution de la concertation entre les trois Régions sur les nouvelles offres de mobilité dans le cadre du nouvel aménagement du quartier Herrmann-Debroux".

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

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

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

**QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

107 **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,**

107 **betreffende "de bewandelbaarheid van de gemeenten in het Brussels Gewest".**

**concernant "la 'marchabilité' des communes de la Région bruxelloise".**

109 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- In Frankrijk is de allereerste bewandelbaarheidsbarometer verschenen. Die steunt op een onderzoek waaraan 70.000 Fransen deelnamen.**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).-** Alors qu'il y a quelques mois, la Région bruxelloise lançait son grand plan Good Move de la mobilité, j'aimerais m'intéresser à un type d'utilisateurs en particulier, les piétons. Car nous sommes tous, avant tout, des piétons.

*Om de bewandelbaarheid of de capaciteit van een stad om de voetganger de best mogelijke ervaring te bieden, te meten, kregen de deelnemers vragen over vijf grote thema's voorgeschoteld: de dagelijkse beleving van de voetganger; de veiligheid en het wandelcomfort, de signalisatie en de weginrichting en de aandacht die de gemeente schenkt aan verplaatsingen te voet. Daarnaast konden de deelnemers in drie open vragen wat vrijer hun mening geven.*

Plusieurs organisations (le collectif Tous piétons, la Fédération française de la randonnée pédestre, 60 millions de piétons), en partenariat avec les pouvoirs publics français (le ministère de l'écologie, des sports et des transports, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) viennent de publier le tout premier baromètre de la marchabilité. Il repose sur une enquête réalisée auprès de 70.000 Français entre décembre 2020 et mars 2021.

Qu'entend-on par marchabilité ? C'est la capacité qu'a la ville de proposer au piéton la meilleure expérience possible. Pour la mesurer, l'étude a utilisé un questionnaire basé sur cinq grandes thématiques :

- le ressenti quotidien du piéton : facilité à se déplacer, relations avec les autres usagers, etc. ;

- la sécurité et le confort de marche ;

- la signalétique, les aménagements, etc. ;

- l'importance donnée aux déplacements à pied par la commune et les aménagements et équipements visant à améliorer le quotidien des marcheurs.

Les piétons ont aussi pu s'exprimer plus librement grâce à trois questions ouvertes.

111 *De steden werden volgens bewandelbaarheid geklasseerd, wat hen moet stimuleren om verbeteringen door te voeren.*

Un classement des villes a pu être établi, des plus marchables aux moins marchables, non pour pointer les mauvais élèves, mais pour mieux cibler et encourager les améliorations possibles. S'en sont dégagées des demandes d'avancées de la part des piétons dans plusieurs domaines : l'environnement, la sécurité, l'accès aux personnes à mobilité réduite et l'état des voiries.

*Bent u op de hoogte van de Franse studie?*

Un tel instrument de mesure ne peut que susciter l'intérêt de notre commission.

*Hoe kunt u de bewandelbaarheid van de Brusselse gemeenten meten? Zou een Brusselse bewandelbaarheidsbarometer niet nuttig zijn?*

*Besteedt u bijzondere aandacht aan onder andere de veiligheid van voetgangers en de toegankelijkheid van voetgangerszones voor personen met een beperkte mobiliteit?*

Aviez-vous connaissance de ce dispositif et de ses résultats ?

De quels outils disposez-vous pour mesurer la marchabilité de la Région bruxelloise et de ses communes ? Ne pensez-vous pas qu'il serait utile d'y mener un projet similaire, à savoir un baromètre de la marchabilité des communes ?

Une réflexion particulière est-elle en cours sur la question des piétons : leur sécurité, l'accès des personnes à mobilité réduite aux piétonniers, etc. ?

<sup>113</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De meeste verplaatsingen in Brussel gebeuren te voet. Voetgangers moeten dan ook prioriteit krijgen in ons beleid.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est exact, nous sommes tous piétons. La marche est le premier mode de déplacement intrabruellois. Beaucoup de déplacements sont effectués à pied et, même si l'on se déplace en métro, en bus ou en voiture, dès que l'on en sort, on redevient piéton. Il est donc fondamental de donner la priorité aux piétons. Dans le principe STOP, le "S" de "stappers" (piétons) montre que la marche est le mode de déplacement que nous souhaitons encourager en premier lieu.

*Ik volg binnen- en buitenlandse initiatieven op het gebied van mobiliteit en maatregelen voor voetgangers met veel belangstelling. Onlangs stelden we onze voetgangersplannen in het plan Good Move voor in Marseille en we kregen er daar veel lof voor.*

Mon administration suit avec intérêt les initiatives et les évolutions dans le domaine de la mobilité, notamment des piétons, au-delà des frontières régionales et nationales. Bruxelles Mobilité a présenté l'intégration des défis piétons par le plan Good Move aux assises de la marche en ville qui se sont tenues en septembre 2021, à Marseille, à l'initiative de la Fédération française de la randonnée pédestre. Dans la foulée de cet événement, le magazine Passion Rando a salué les mesures bruxelloises en faveur des piétons dans un billet intitulé "Bruxelles : nos voisins ont pris le pas".

*Verplaatsingen te voet staan centraal in het stadsproject van Good Move. We willen een tienminutenstad op mensenmaat, decentraal, met alles wat je nodig hebt binnen handbereik en dan moet men rekening houden met de bewandelbaarheid.*

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a eu l'occasion de présenter la politique piétonne de la Région à des représentants de l'agglomération marseillaise intéressés par la démarche de notre Région. Dans le cadre de ces échanges avec les partenaires français, nous avons pris connaissance du baromètre des villes marchables que vous citez.

La marche est au cœur du projet de ville exposé dans le plan Good Move. Elle constitue en effet la pierre angulaire de la ville de proximité, polycentrique, à taille humaine, où chacun peut trouver des services et des commerces à proximité. La "ville à dix minutes" ne se crée pas sans tenir compte de la marchabilité.

<sup>115</sup> *Zo zijn er in het kader van 'Good Neighbourhood' in Good Move maatregelen om de wijken verkeersluwer, veiliger en voetgangersvriendelijker te maken, met een algemene snelheidsverlaging tot 30 km/u, minder doorgaand verkeer, minder parkeerplaatsen op straat en meer openbare ruimte voor de buurtbewoners. De voetgangerskaart in 'Good Network' dient voortaan als matrix, als er een stukje openbare ruimte heraangelegd wordt. Onder meer trottoirs en wegdek moeten altijd afgestemd worden op de voorschriften van het voetgangersnetwerk.*

Good Move aborde la marchabilité sous différents angles. La lecture piétonne permet de mettre en avant la cohérence de la prise en charge de ce mode de déplacement dans le plan. Plusieurs actions sont déclinées dans ce cadre.

Les mesures du volet Good Neighbourhood visent à apaiser et sécuriser les quartiers, ainsi qu'à renforcer les centralités locales en faveur des déplacements à pied : limitation généralisée de la vitesse automobile à 30 km/h, limitation du trafic de transit dans les quartiers, appropriation des espaces publics par les riverains, libération des espaces de stationnement en voirie au profit des déplacements actifs et des activités de séjour ainsi que réaménagement d'espaces emblématiques. Ces mesures ne

*Met de innovatieve meetstoel wordt op een objectieve manier gepeild naar de slijtage en toegankelijkheid van wegen en haltes van het openbaar vervoer.*

visent pas uniquement les piétons, mais sont importantes pour cette catégorie d'usagers.

Dans le volet Good Network, relevons la carte du réseau piéton récemment approuvée par le gouvernement, qui sert aujourd'hui de matrice pour tous les projets de réaménagement de l'espace public. Concrètement, tout concepteur doit adapter les dimensions des trottoirs et le type de revêtement de ses projets de réaménagement en fonction de la hiérarchie du réseau piéton qu'ils concernent.

Plus largement, le plan Good Move intègre des actions ambitieuses en matière d'entretien et d'accessibilité des cheminements piétons et arrêts de surface des transports publics. Ces actions sont en cours de mise en œuvre sur le terrain. La Région a fait preuve d'innovation en la matière, avec le développement d'un dispositif permettant d'objectiver le niveau d'accessibilité et de qualité d'usage des revêtements : la chaise de mesure.

Nous devons également saluer l'évolution de Fix My Street. En effet, l'application intègre désormais des signalements portant spécifiquement sur l'accessibilité piétonne et les personnes à mobilité réduite.

Quant au volet des réseaux, il intègre également l'enjeu des magistrales piétonnes, ainsi que l'établissement de nouvelles connexions piétonnes, à l'instar des deux passerelles récemment inaugurées au-dessus du canal.

Le volet Good Service prévoit une panoplie de mesures visant à améliorer l'accessibilité des cheminements piétons et des services offerts aux marcheurs durant leurs déplacements. Le premier de ces services concerne, bien entendu, la qualité des revêtements. Bruxelles Mobilité veille également à intégrer la marche dans les futurs outils de mobilité tout-en-un.

Dans le cadre du volet Good Choice, la marche doit occuper une place importante dans les plans de déplacements scolaires. Par ailleurs, des campagnes de sensibilisation grand public sont également prévues, à l'instar de la campagne Les pieds ou de la dernière édition de la Semaine de la mobilité.

Dans le volet Good Partner, nous soutenons la mise en place de la plateforme associative walk.brussels par le biais d'une subvention. Les membres de cette plateforme sont invités à participer à la commission de la mobilité afin de faire entendre leur voix.

S'agissant du volet réglementaire, il est important de mettre en avant le principe STOP et de veiller à son bon respect dans le cadre du plan Good Move. La priorité revient d'abord aux piétons, ensuite aux cyclistes, transports en commun et voitures. Une transition est encore nécessaire pour chaque projet en cours.

En ce qui concerne le baromètre de la mobilité, la collecte de données vient de s'achever. Elle comporte un volet substantiel consacré aux piétons, dans la mesure où nous sommes tous

<sup>117</sup> *De app Fix My Street geeft nu ook meldingen rond toegankelijkheid voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit en toont shortcuts voor wandelaars, zoals de twee nieuwe bruggen over het kanaal.*

*In het gedeelte rond het thema 'Good Choice' krijgt stappen een hoofdrol in alle schoolvervoersplannen. Er staan ook campagnes voor het grote publiek gepland, zoals de "De voeten"-campagne van onlangs.*

*In het kader van 'Good Partner' subsidiëren we het platform walk.brussels. We nodigen de leden van het platform ook uit in de commissie voor de Mobiliteit.*

*Wat de regelgeving betreft, werken we volgens het STOP-principe: eerst te voet (stappen), dan fietsen (trappen), vervolgens openbaar vervoer en dan pas personenwagens.*

*De resultaten van de mobiliteitsbarometer, waarin er substantieel aandacht gaat naar voetgangers, zullen worden gepubliceerd in 2022.*

119 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- Ook signalisatie is heel belangrijk. Zeker in de winter als het mistig is, moeten de zebrapaden goed zichtbaar zijn. Oudergem heeft een interessant systeem met fluorescerende beelden van voetgangers.

Waarom maken de gemeenten geen werk van een bewandelbaarheidsbarometer? Maak er een ludiek wedstrijdje van, ondersteund door het gewest.

Tot slot nodig ik u allen uit op een webinar over de voetganger in de stad, dat ik samen met mijn collega's Marc Loewenstein en Joëlle Maison organiseer op 25 januari 2022.

- Het incident is gesloten.

123 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

123 **betreffende "de naamsverandering van de Leopold II-laan".**

125 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- Op 25 oktober stond in de pers te lezen dat de minister van Mobiliteit naar aanleiding van de inhuldiging van de Annie Cordytunnel ook de Leopold II-laan wil omdopen tot Annie Cordylaan.

Dat is geen lichte beslissing, en het verwondert me dat u daar zo snel overheen wilt gaan. Het is een dossier met een historische invalshoek. Als je de naam van een koning weggomt uit de publieke ruimte, kan dat voor polarisering zorgen tussen voor- en tegenstanders.

Het debat rond de koloniale geschiedenis van België moet in alle openheid en sereniteit gevoerd worden, zonder taboes en met wederzijds respect. Onze overheid moet zich daarin constructief opstellen.

piétons, d'une façon ou d'une autre. Les résultats du baromètre seront publiés en 2022. Ils nous aideront à suivre les tendances régionales ainsi qu'à évaluer le ressenti des piétons et leur taux de satisfaction.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- J'entends que la thématique est prise en compte et qu'une série d'actions sont menées, ce qui est une bonne chose.

J'insiste sur le volet de la signalétique, particulièrement en hiver, avec le brouillard. Elle est indispensable pour mieux discerner les passages piétons. À cet égard, la commune d'Auderghem a installé une signalétique intéressante composée d'images fluorescentes représentant des piétons le long des trottoirs et des routes.

Pourquoi ne pas réaliser un baromètre de la marchabilité, à l'instar de la France, dans les communes ? Il ne s'agit pas de les mettre en concurrence, mais de proposer un tel baromètre sous la forme d'un concours ludique et d'encourager par ce biais la marchabilité avec le soutien de la Région.

Enfin, je vous convie tous à un webinaire sur la question du piéton en ville, organisé avec mes collègues Marc Loewenstein et Joëlle Maison. Il se tiendra le 25 janvier prochain à 18h, en visioconférence. Nous vous enverrons une invitation.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

**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 changement de nom du boulevard Léopold II".**

**Mme Françoise Schepmans (MR)**.- Après le changement de nom du tunnel Léopold II, il semble que la Région souhaite renommer le boulevard Léopold II.

C'est en tout cas ce qui ressort d'un article de presse, daté du 25 octobre 2021, dans lequel on peut lire que "la ministre de la mobilité Elke Van den Brandt souhaite profiter de l'inauguration du tunnel Annie Cordy, prévue pour la fin de l'année ou le début de l'année prochaine, pour pouvoir annoncer le 'boulevard Annie Cordy'".

Une telle décision, lourde de conséquences, et qui suscite des positionnements variés et contraires, ne doit certainement pas être prise à la légère. Je m'étonne dès lors de l'empressement avec lequel vous souhaitez rebaptiser le boulevard, alors même que le processus de redénomination du tunnel a pris beaucoup plus de temps.



*Uit de media blijkt ook dat de burgemeester van Koekelberg terughoudend is omdat de kwestie de gemeente verdeelt.*

Ce dossier comporte d'abord un aspect historique : le fait d'enlever, de gommer, de déboulonner le nom d'un roi de l'espace public, dans une avenue emblématique de la Région, suscitera dans l'opinion publique tensions et oppositions - ou satisfaction - et, chez nombre de citoyens, de la désapprobation.

L'histoire coloniale de la Belgique - puisque c'est de cela qu'il s'agit - doit pouvoir être discutée dans un esprit de compréhension et de respect mutuel, sans tabou mais dans la sérénité ! Il est du devoir des autorités régionales de s'inscrire dans une démarche constructive.

Des informations fournies par la presse, il ressort que le bourgmestre de Koekelberg a exprimé sa réticence quant à cette initiative qui "divise la société koekelbergeoise".

Par ailleurs, le changement du nom d'une artère traversant deux communes où habitent des centaines de personnes n'est pas une mince affaire. Un tel acte occasionnera énormément de tracas pour les administrations de Molenbeek-Saint-Jean et de Koekelberg, ainsi que des habitants eux-mêmes ! Vous imaginez tous les changements à effectuer au niveau des domiciliations, des documents urbanistiques, des actes notariés, etc. Un changement d'une telle ampleur représente une surcharge administrative et financière pour les communes concernées, et des tracasseries pour les habitants.

Maintenez-vous votre souhait de procéder à ce changement de nom ? Dans quel délai ? Une procédure est-elle en cours ?

Les communes concernées ont-elles déjà été consultées ? Dans l'affirmative, quelles sont leurs réponses ? Dans quelle mesure allez-vous en tenir compte ? Comment comptez-vous associer les habitants, et notamment ceux qui vivent sur le boulevard Léopold II, à la décision ? Avez-vous une estimation du nombre de résidents concernés ?

Combien coûterait un tel projet pour la Région et les communes ? Quel budget est-il prévu ?

Avez-vous des exemples de changement de nom de cette envergure ayant déjà eu lieu par le passé à Bruxelles ? Pour quel coût ?

Après le boulevard Léopold II, combien de rues et d'espaces portant le nom d'un roi subsisteront-ils à Bruxelles ? Quelle est votre politique à leur égard ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Avec ma collègue Nawal Ben Hamou, nous avons annoncé, en mars 2020, notre intention d'attribuer au tunnel Léopold II un nom de femme. Ce faisant, nous souhaitons remédier au triste constat que seuls 6 % des voiries bruxelloises portent un nom féminin. Il y a un déséquilibre manifeste dans ce domaine. Dans le cadre de la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, nous avons donc la volonté d'augmenter la visibilité des femmes dans l'espace public.

<sup>127</sup> *Deze verkeersas doorkruist twee gemeenten en een naamsverandering zou een hele administratieve rompslomp veroorzaken voor de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek en Koekelberg en hun inwoners. Denk maar aan alle wijzigingen in domicilies, stedenbouwkundige documenten, notariële akten enzovoort.*

*Gaat u door met die naamsverandering? Op welke termijn? Is er al een procedure opgestart?*

*Zijn de gemeenten al geraadpleegd? Zult u rekening houden met hun visie? Hoe zult u de bewoners, en dan vooral die van de Leopold II-laan, daarbij betrekken? Om hoeveel mensen gaat het?*

*Hoeveel kost een dergelijk project aan het gewest en de gemeenten? In welk budget is er voorzien? Zijn er voorbeelden uit het verleden?*

*Wat zal er gebeuren met andere plekken die de naam dragen van een koning?*

<sup>129</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Samen met staatssecretaris Ben Hamou hebben we in maart 2020 aangekondigd dat we aan de Leopold II-laan de naam van een vrouw wilden geven. Zo willen we iets doen aan het onevenwicht op dit vlak, want slechts 6% van de Brusselse straten draagt een vrouwennaam.*

*Een publieke bevraging in verband met de tunnel heeft in maart 2021 uiteindelijk geleid tot de naam Annie Cordy. Zodra de renovatie van de tunnel klaar is, wordt de naamsverandering*

*definitief. De naamsverandering van de gelijknamige laan sluit aan bij de wens van de regering om de publieke ruimte te vrouwelijken. Als tunnel en laan dezelfde naam krijgen, is dat ook duidelijker voor de weggebruikers.*

*Er is een uitnodiging tot overleg en samenwerking verstuurd naar Koekelberg en Sint-Jans-Molenbeek, want we willen hun akkoord en moeten ook rekening houden met de bewoners van de laan. Tot nu toe hebben we nog geen reactie ontvangen.*

Le processus participatif relatif au changement de nom du tunnel s'est tenu en 2020 et a abouti, en mars 2021, au nom d'Annie Cordy. Nous souhaitons bien entendu achever les travaux de rénovation du tunnel avant que ce changement devienne effectif. Le gouvernement bruxellois compte élargir cette initiative de féminisation de l'espace public en renommant par la même occasion le boulevard Léopold II.

Donner le même nom au boulevard et au tunnel qui passe en dessous serait plus clair pour les usagers de la route. Par conséquent, une invitation de collaboration a été envoyée aux bourgmestres des deux communes concernées : Koekelberg et Molenbeek-Saint-Jean. En effet, un tel changement ne peut se faire sans leur accord et leur participation. Nous devons tenir compte du fait que cet axe est habité par des riverains, qui seraient amenés à changer d'adresse.

À ce stade, notre proposition est seulement à l'étude et nous attendons le feu vert des communes. La Région reste à la disposition des responsables communaux pour étudier la faisabilité de ce projet de féminisation de l'espace public. Pour l'heure, les deux communes concernées n'ont pas marqué leur volonté d'entamer les concertations à ce sujet et nous restons donc à leur disposition, en espérant pouvoir démarrer le processus le plus rapidement possible. Il est important d'adopter une démarche participative. Les modalités seront à définir en collaboration avec les communes.

En ce qui concerne les autres voiries, le but n'est pas de gommer le nom d'un roi de l'espace public, mais d'y augmenter le nombre de références à des femmes. Dans ce cas-ci, la rénovation du tunnel nous a donné l'occasion de pousser plus loin notre ambition, plutôt que d'attendre la création de nouvelles rues. C'est dans le même esprit que nous travaillons à renommer des arrêts de bus, etc.

Les autres voiries ou espaces portant le nom d'un roi sont : le square et l'arrêt de tram Léopold II à Woluwe-Saint-Pierre ; la rue Léopold I à Bruxelles et à Jette ; l'avenue Léopold III ; le boulevard Léopold III ; le square de Léopoldville ; le parc Léopold ; la rue Léopold ; le square Prince Léopold ; l'avenue Albert ; l'avenue du Roi Albert ; le boulevard du Roi Albert II ; la place Albert ; la rue Albert ; la rue du Prince Albert ; le square Albert Ier ; l'avenue Prince Baudouin ; le boulevard Baudouin ; la place Roi Baudouin ; la rue Prince Baudouin ; le square du Roi Baudouin.

Au sujet de la décolonisation de l'espace public, l'accord de gouvernement précise qu'il "initiera une réflexion, en concertation avec le monde académique et les acteurs associatifs concernés, relative aux symboles dans l'espace public liés à la colonisation".

À ce sujet, le 4 novembre 2021, urban.brussels a annoncé la création d'un groupe de travail piloté par le secrétaire d'État, M. Pascal Smet. Sa tâche est de formuler un avis sur la décolonisation de l'espace public sous la forme d'un rapport final

<sup>131</sup> *Het is niet de bedoeling om de naam van de koning te verbannen uit het straatbeeld, maar om de straatnamen te vrouwelijken. De renovatie van de tunnel was een goede aanleiding om onze ambitie wat hoger te leggen en niet te wachten op de aanleg van nieuwe straten.*

*Op het gewestelijk grondgebied zijn er een twintigtal straten en pleinen die de naam van een van de vroegere koningen dragen.*

*In de algemene beleidsverklaring staat dat de regering in overleg met de academische wereld en de betrokken verenigingen een denkoefening zal opstarten over de symbolen in de openbare ruimte die te maken hebben met de kolonisatie.*

*Omtrent deze problematiek bereidt een werkgroep onder leiding van staatssecretaris Pascal Smet een stappenplan voor met concrete maatregelen.*

133 *De Brusselse regering verwacht een verslag tegen eind 2021. We houden ook rekening met de initiatieven van de federale regering en de lokale besturen. Maar ook binnen het parlement verdient dit onderwerp een debat.*

135 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *We kunnen dit beleid rond de vrouwelijking van de publieke ruimte alleen maar toejuichen.*

*Het is trouwens noodzakelijk om het Belgische koloniale verleden tegen het licht te houden. Die geschiedenis moet niet worden uitgewist, maar verklaard. Alle beslissingen hieromtrent moeten niet worden opgelegd, maar in overleg tot stand komen.*

*We volgen de werkgroep van de heer Smet dus met grote interesse op.*

*- Het incident is gesloten.*

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

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

139 **betreffende "de aanpassing van het arbeidsreglement van de MIVB ten gevolge van haar veroordeling wegens discriminatie op grond van religieuze overtuiging en gender".**

141 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).**- Een paar maanden geleden kreeg u een aantal vragen over het vonnis van de Franstalige arbeidsrechtbank van Brussel, die de MIVB veroordeelde wegens directe discriminatie op grond van religieuze overtuiging en indirecte discriminatie op grond van geslacht. U begrijpt, mevrouw de minister, dat een dergelijk vernietigend vonnis, dat oordeelt dat er sprake is van discriminatie, het door de MIVB gevoerde diversiteitsbeleid op losse schroeven zet. Ondertussen is er echter nog niets veranderd aan de situatie.

Nochtans werd de directie van de MIVB gevraagd om, met inachtneming van het sociaal overleg, een wijziging van het arbeidsreglement voor te stellen die het mogelijk maakt die beginselen vast te leggen, rekening houdend met de functionele

contenant des fiches, des mesures concrètes et un plan d'action pouvant être mis en œuvre à court et à long termes.

Le gouvernement bruxellois attend le rapport définitif pour fin 2021 et tiendra compte de ses recommandations avant de lancer ses actions de décolonisation de l'espace public. Nous tiendrons également compte des autres initiatives prises par le gouvernement fédéral et les autorités locales et communales. C'est ce qu'a annoncé le groupe de travail d'urban.brussels, mais je pense que cela mérite encore d'être débattu au niveau parlementaire.

**Mme Françoise Schepmans (MR).**- Il est important de féminiser l'espace public. Nous ne pouvons donc que saluer la politique menée par le gouvernement bruxellois en la matière.

Pour ce qui est de la décolonisation de l'espace public, des auditions et des débats seront organisés en Région bruxelloise, mais aussi dans d'autres enceintes. Il est en effet nécessaire de revenir sur le passé colonial de la Belgique, de faire connaître l'histoire aux citoyens. Cela dit, il ne faut pas effacer l'histoire, mais l'expliquer. Et les décisions, comme vous l'avez dit, doivent être prises dans la concertation, dans l'échange, et non dans l'injonction.

C'est avec beaucoup d'intérêt que nous suivrons les travaux du groupe de travail mis sur pied par le secrétaire d'État Pascal Smet.

*- L'incident est clos.*

**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'adaptation du règlement de travail de la STIB à la suite de sa condamnation pour discrimination fondée sur les convictions religieuses et le genre".**

**M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*- *Il y a quelques mois, le tribunal du travail francophone de Bruxelles a condamné la STIB pour discrimination directe sur la base des convictions religieuses et indirecte sur la base du genre. Depuis lors, la situation n'a pas changé et la direction de la STIB n'a pas fait modifier le règlement de travail comme cela lui avait été demandé.*

*Pourquoi ce jugement n'est-il toujours pas appliqué ?*

*La direction de la STIB a-t-elle proposé un plan d'action ? Si oui, pouvez-vous nous en dire plus ? Si non, comment expliquez-vous ce retard ?*

realiteit van de MIVB. Ik stel mij ernstige vragen bij het feit dat de MIVB het vonnis niet uitvoert.

Hoe komt het dat de uitvoering van het vonnis nog altijd niet afgedwongen is? Ook Actiris werd veroordeeld voor soortgelijke feiten en het vonnis werd in dat geval onmiddellijk uitgevoerd. Hoe komt het dat in dit specifieke geval de uitvoering is vertraagd?

Heeft het management van de MIVB een actieplan voorgesteld? Zo ja, kunt u ons daarover meer vertellen? Zo niet, hoe verklaart u die stilstand?

Welke stappen hebt u ondernomen om ervoor te zorgen dat de MIVB de toepassing van een inclusieve neutraliteit bij aanwervingen kan garanderen?

Hebben de directie van de MIVB en uw kabinet contact gehad over de uitvoering van het vonnis?

<sup>143</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De MIVB is een performante onderneming, die een belangrijke rol speelt in het mobiliteitsbeleid in het Brussels Gewest en die ook al jaren een heel sterk diversiteitsbeleid voert. De weerspiegeling van de Brusselse realiteit, die alsmaar jonger en diverser is, vind je bij de MIVB veel meer terug dan in veel andere bedrijven. Dat is een belangrijk signaal aangezien de MIVB de grootste werkgever van het gewest is.

De Brusselse regering heeft een aantal afspraken gemaakt over het vastleggen van duidelijke en coherente principes om de commotie wat te bedaren, onder meer het principe van neutraal personeel. Daarbij kwam de werking en de organisatie van een openbare dienst in het algemeen aan bod. Aan het management van de MIVB werd gevraagd om, met respect voor het sociaal overleg, een gewijzigd arbeidsreglement voor te stellen. Daarin werd een aantal principes vastgelegd. De MIVB zal haar neutraliteitsbeleid herzien om het op een sterke basis opener te maken vanuit een participatieve aanpak die noodzakelijk is om een draagvlak binnen het bedrijf te verzekeren. Om dat zorgvuldig te kunnen doen, kreeg ze twaalf tot achttien maanden de tijd.

De beslissing van de regering is uiteraard overgemaakt aan en besproken met de directie van de MIVB. Die heeft op 28 juni – dus nauwelijks tien dagen later – een verzoek om informatie via verschillende kanalen gepubliceerd. De MIVB streeft ernaar om op een participatieve manier te werken om de betrokkenheid van het personeel te bevorderen. Daarvoor ging ze op zoek naar een adviseur, die haar in dat proces kan begeleiden.

<sup>145</sup> Momenteel is de MIVB bezig met de selectieprocedure, die vermoedelijk midden januari zal afgerond zijn.

De MIVB heeft altijd een inclusief aanwervingsbeleid gevoerd. Daaraan is dus niets veranderd. Wat betreft het toestaan van religieuze, filosofische en politieke tekens na de aanwerving, wacht de maatschappij tot het project daarover is afgerond, zodat

*Qu'avez-vous entrepris pour veiller à ce que la STIB garantisse l'application d'une neutralité inclusive à l'engagement ?*

*La direction de la STIB et votre cabinet ont-ils discuté de la mise en œuvre du jugement ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La STIB mène une ambitieuse politique de diversité depuis des années et reflète bien plus la réalité bruxelloise que la plupart des autres entreprises.*

*Le gouvernement bruxellois s'est accordé sur la fixation de principes clairs et cohérents, notamment celui de neutralité du personnel des services publics. Il a été demandé à la direction de la STIB de modifier le règlement du travail en ce sens, dans le respect de la concertation sociale, dans un délai de douze à dix-huit mois.*

*La décision du gouvernement a bien sûr été discutée avec la direction de la STIB. Dix jours plus tard, celle-ci a publié une demande d'informations par différents canaux. La STIB s'efforce d'encourager la participation du personnel à ce processus. Un consultant devrait être engagé d'ici à la mi-janvier pour accompagner celui-ci.*

*La politique d'engagement de la STIB a toujours été inclusive. En ce qui concerne l'autorisation des signes religieux, philosophiques et politiques après l'engagement, le conseil d'entreprise et le comité de gestion attendent l'achèvement du projet pour se prononcer.*

de ondernemingsraad en het beheerscomité het advies kunnen aanvaarden.

Het proces is dus bezig, maar het vraagt tijd om ervoor te zorgen dat het op een participatieve manier kan gebeuren, zodat er een draagvlak ontstaat binnen de maatschappij.

147 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).**- De MIVB werd veroordeeld, maar vrouwen met een hoofddoek die nu solliciteren bij de MIVB, zullen nog steeds geweigerd worden. Het proces kan achttien maanden duren, zegt u. Dat is ongezien. Het bedrijf is veroordeeld omdat het weigerde iemand met een hoofddoek aan te werven die geschikt was voor de job. De regering heeft nochtans de bevoegdheid om samen met de raad van bestuur het vonnis op korte termijn uit te voeren. Bij Actiris kon dat. Waarom kan dat in dit geval niet?

Ik ben blij dat er een adviseur wordt aangeworven, maar er is ook een gerechtelijke uitspraak. Waarom kan het proces niet sneller? Waarom moeten we achttien maanden wachten?

149 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Dat is het traject dat samen met de regering is afgesproken. Ik zal daarop toezien, conform de afspraken. Als ik iets anders zou doen, zou deze commissie me daar ook voor terechtwijzen. Mijn persoonlijk standpunt over die kwestie is bekend, maar dit is de manier waarop de regering het vonnis uitvoert.

- *Het incident is gesloten.*

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

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

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

157 **betreffende "de heraanleg van het Vierarmenkruispunt van Tervuren".**

159 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- In september 2018 startte De Werkvennootschap studies voor de heraanleg van de oostelijke Ring rond Brussel. Het project omvat vier belangrijke knooppunten, waaronder het Vierarmenkruispunt in Tervuren, waar steevast files zijn tijdens de spitsuren.

*In het toenmalige project zou het gemotoriseerde verkeer dat de hoofdstad via het Vierarmenkruispunt binnenkomt en verlaat, worden teruggebracht tot één enkele rijstrook. Het Brussels Gewest heeft, ondanks het tegengestelde advies van de buurgemeenten, beslist het project te steunen.*

*Le processus est donc en cours mais la participation du personnel, qui favorisera son adhésion au nouveau règlement, prend du temps.*

**M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*- *La STIB a été condamnée, mais elle pourrait refuser d'engager une femme voilée pendant encore dix-huit mois ! Le gouvernement a pourtant le pouvoir de faire exécuter le jugement à brève échéance. Cela s'est fait pour Actiris : pourquoi pas ici ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- *Mon point de vue personnel est connu, mais telle est la procédure décidée au sein du gouvernement.*

- *L'incident est clos.*

*(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend 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 réaménagement du carrefour des Quatre Bras de Tervuren".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- En septembre 2018, De Werkvennootschap, société sous la tutelle du gouvernement flamand qui coordonne les projets des différentes autorités flamandes en matière de mobilité, a lancé des études visant le réaménagement du ring est de Bruxelles.

Quatre grands carrefours sont concernés. Celui des Quatre Bras à Tervuren est confronté à plusieurs problèmes, dont la congestion aux heures de pointe. Il serait donc intéressant de procéder à son optimisation.

Selon le projet de l'époque, le trafic des véhicules motorisés entrant et sortant de la capitale par le carrefour des Quatre Bras serait réduit à une seule bande de circulation au niveau de l'axe

*Als alternatief voor de auto moeten we onder meer de fietsinfrastructuur ontwikkelen, in het bijzonder de fietssnelwegen die Brussel met de Rand verbinden. Langs de Tervurenlaan liggen al twee fietspaden. Die moeten worden verbeterd en er moet voorrang worden gegeven aan de renovatie van het tweerichtingsfietspad om het aangenamer en veiliger te maken.*

nord de la N3. La Région bruxelloise, malgré l'avis contraire des communes limitrophes, s'était prononcée en faveur du projet qui devait faire l'objet d'une phase de test de fin août à début octobre 2021.

Parmi les différentes alternatives à la voiture, il faut développer le vélo, et en particulier les voies rapides pour les vélos qui relient Bruxelles à sa périphérie et aux deux autres Régions. Nous soutenons d'autant plus cette approche qu'une grande partie des navetteurs habitent dans un périmètre proche de Bruxelles.

Le réseau express régional vélo contribue à la lutte contre la congestion dans la Région. Toutefois, la Région bruxelloise doit bien réfléchir à la mise en place d'un tel réseau, parce qu'elle ne poursuit pas nécessairement les mêmes objectifs que la Région flamande, laquelle vise essentiellement la fluidité sur la portion flamande du ring.

L'accessibilité, l'attractivité et de bonnes connexions à l'intérieur comme à l'extérieur de la Région sont des impératifs pour la capitale. Notons que deux pistes cyclables existent déjà le long de l'avenue de Tervuren. Il convient de les valoriser et de procéder en priorité à la rénovation de la piste cyclable bidirectionnelle pour la rendre plus agréable et sûre.

Les communes de Woluwe-Saint-Pierre et d'Auderghem avaient manifesté leur opposition au projet et demandé de renoncer à la phase de test. Elles avaient aussi demandé des scénarios alternatifs de réaménagement du carrefour des Quatre Bras. Au vu de la congestion observée aux heures de pointe sur cet axe d'entrée majeur de Bruxelles, la suppression des deux bandes de circulation risque de nuire à l'attractivité socioéconomique et au rayonnement de la capitale et d'engendrer un report du trafic vers les quartiers résidentiels avoisinants. Un tel report du trafic irait à l'encontre des objectifs de la Région relatifs à la concentration du trafic sur des axes structurants et à la qualité de vie des Bruxellois.

Une étude atteste d'ailleurs d'un report du trafic sur les quartiers résidentiels, dans le cadre du projet de suppression de l'échangeur avec le boulevard de la Woluwe, autre axe d'entrée majeur de la Région bruxelloise. Une telle décision entraînerait par conséquent un trafic supplémentaire sur des voiries telles que l'avenue de Tervuren, l'avenue de Wezembeek, l'avenue Émile Vandervelde ou l'avenue Baron Albert d'Huart.

Les axes structurants dessinés par Good Move, dont la logique sous-tend l'ensemble du plan régional de mobilité, sont destinés à drainer l'ensemble du trafic régional pour éviter de polluer la vie des quartiers.

La ministre flamande de la mobilité confirmait en avril 2020 la possibilité de transformer la piste cyclable actuelle en autoroute cyclable. Toutefois, nous apprenons que la Région flamande vient d'approuver la première étape de son plan d'exécution spatial pour la zone des Quatre Bras. Et, parmi les quatre scénarios proposés, un seul n'envisage pas complètement la

<sup>161</sup> *De gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Oudergem hadden zich tegen het project uitgesproken en alternatieve scenario's voor de herinrichting van het Vierarmenkruispunt gevraagd. Ze vrezen dat de opheffing van de twee rijstroken de sociaal-economische aantrekkingskracht van de hoofdstad zal schaden en een verschuiving van het verkeer naar de aangrenzende woonwijken zal veroorzaken, wat indruist tegen de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move om het verkeer op de hoofdwegen te concentreren.*

*Uit een studie blijkt bovendien dat het project om het knooppunt met de Woluwelaan af te schaffen, tot meer verkeer op wegen als de Tervurenlaan, de Wezembeeklaan, de Emile Vanderveldelaan en de Baron Albert d'Huartlaan zal leiden.*

*Het Vlaams Gewest heeft de eerste fase van zijn ruimtelijk uitvoeringsplan voor het Vierarmenkruispunt goedgekeurd. Van de vier voorgestelde scenario's is er slechts één waarin geen vermindering van het aantal rijstroken voor gemotoriseerde voertuigen wordt voorgesteld.*

*De Vlaamse en Brusselse buurgemeenten wordt gevraagd hun mening te geven tegen 14 januari 2022. Hoe zit het met het Brusselse Gewest? Hoeveel staan uw studies? Welk scenario zult u verdedigen om Brussel zo toegankelijk mogelijk te houden?*

163

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De multimodale toegankelijkheid van het Brussels Gewest is voor mij essentieel. Momenteel is de toegang tot de stad via de Tervurenlaan en het Vierarmenkruispunt nog hoofdzakelijk autogericht, terwijl die stadspoort enorme mogelijkheden biedt voor het fietsverkeer. Op die gewestelijke fietsroute zouden dagelijks 5.000 fietsers kunnen passeren.*

*Het is interessant dat De Werkvennootschap met nieuwe voorstellen komt. Ik neem aan dat federaal mobiliteitsminister Lydia Peeters ze steunt, maar ik zal het haar formeel vragen. De verschillende scenario's zijn afgeleid van een ruimere nota van De Werkvennootschap over de herinrichting van de oostelijke Ring.*

*In dit stadium stelt het Vlaamse Gewest een aantal globale opties voor met het oog op de opstelling van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het gaat nog niet om precieze ontwikkelingsplannen. Een eerste vergadering tussen de administraties vond eind november 2021 plaats. Verdere bijeenkomsten zijn gepland in december. Het openbaar onderzoek loopt nog tot 14 januari 2022.*

165

*Momenteel overleggen we met de verschillende Brusselse partners over de beste aanpak. De voorstellen omvatten immers ook de E411 en houden dus nauw verband met het masterplan Herrmann-Debroux.*

*Mijn administratie bestudeert reeds de Vlaamse voorstellen. Naast het autoverkeer zal ze ook aandacht besteden aan de uitvoering van de fietsroutes van het fietsnetwerk plus en de verkeerssituatie voor het openbaar vervoer.*

*In drie van de vier scenario's wordt inderdaad voorgesteld om het aantal rijstroken te verminderen.*

réduction du nombre de bandes de circulation pour les véhicules motorisés.

Les communes limitrophes flamandes et bruxelloises sont appelées à rendre un avis avant le 14 janvier 2022. Qu'en est-il de la Région bruxelloise ? Où en sont vos études et votre scénario de prédilection pour conserver la meilleure accessibilité de Bruxelles ? Comment défendez-vous les intérêts des Bruxellois et de la capitale de notre pays ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une accessibilité multimodale de la Région bruxelloise est essentielle pour moi, et j'insiste sur le mot multimodal. À l'heure actuelle, l'accès à la ville par l'avenue de Tervueren et le carrefour des Quatre Bras est encore principalement axé sur la voiture.

Cette entrée de ville offre un énorme potentiel pour le vélo, car cet itinéraire du réseau express régional vélo pourrait voir passer jusqu'à 5.000 cyclistes par jour. La rue de la Loi, située sur le même itinéraire, en totalise déjà davantage et, par le biais de Good Move, nous voulons tripler le nombre de déplacements à vélo en Région bruxelloise en 2030 par rapport à 2018.

Au printemps 2021, la ministre flamande de la mobilité Lydia Peeters a rappelé les propositions de De Werkvennootschap pour cet axe. Le fait que des propositions ambitieuses soient à nouveau mises sur la table par De Werkvennootschap est intéressant. Je suppose que la ministre les soutient, mais je lui poserai formellement la question. Ces différents scénarios sont issus d'une note plus large de De Werkvennootschap concernant le réaménagement du ring est, y compris le carrefour des Quatre Bras.

À ce stade, la Région flamande propose plusieurs grandes options dans le but d'élaborer un plan d'exécution spatial de la Région flamande : il ne s'agit pas encore de plans d'aménagement précis. Une première réunion de présentation entre les administrations responsables de cette note a eu lieu fin novembre 2021. D'autres sont encore prévues au cours du mois de décembre. Cette note est ouverte à la consultation publique jusqu'au 14 janvier 2022.

Nous discutons actuellement avec les différents partenaires bruxellois de la meilleure approche à adopter. En effet, comme ces propositions concernent également l'E411, elles sont étroitement liées au plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux.

Mon administration étudie déjà les principes proposés par la Région flamande. À côté du trafic automobile, elle sera donc attentive à la mise en œuvre des axes cyclistes du réseau vélo plus (y compris le réseau express régional vélo, dont le croisement entre la véloroute F29 et le carrefour Loi-Tervueren) et aux conditions de circulation du transport public (notamment la ligne de tram 44 Montgomery-Tervueren de la STIB).

<sup>167</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *U antwoordt niet, maar herhaalt gewoon wat ik in mijn vraag heb uitgelegd!*

*U hebt het over besprekingen met de verschillende Brusselse partners: doelt u op de gemeenten? Ik heb niet begrepen wat het standpunt van het gewest is.*

*U hebt het over fietsen en openbaar vervoer, maar niet over het schrappen van rijstroken, waar mijn vraag over ging! U hebt ook niets geantwoord over de mogelijkheid om het huidige fietspad uit te breiden en te beveiligen.*

*Bovendien moet er echt worden geanticipeerd op de door u geplande sluiting van het viaduct Herrmann-Debroux.*

<sup>169</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De volgende deadline is 14 januari. De administraties zijn in gesprek en zullen een advies over de vier scenario's uitbrengen. Ik herinner u eraan dat dit een Vlaams project is. Ik heb uw vraag dus niet goed begrepen.*

<sup>169</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Mijn vraag was in welk stadium uw studies over de verkeersverplaatsingen en alternatieve scenario's verkeren en hoe u Brussel zult verdedigen.*

<sup>169</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Wij verwachten tegen 14 januari een advies. Dit is evenwel een Vlaams project. Er zijn studies uitgevoerd. Ik heb die al aan het parlement voorgesteld.*

<sup>169</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Die studies zijn niet de studies waar ik naar vraag. Ik zal na het einde van het openbaar onderzoek een nieuwe vraag stellen.*

Enfin, trois des quatre scénarios flamands incluent bien la proposition de réduire le nombre de bandes de circulation dont nous avons souvent discuté.

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)**.- Je suis un peu surprise : vous avez juste répété ce que j’ avais expliqué dans ma question, sans y répondre !

Vous parlez de discussions avec les différents opérateurs bruxellois : visez-vous bien les communes, qui vont rendre un avis ? Je n'ai pas compris quel est était le point de vue de notre Région, ni ce que vous alliez faire.

Vous avez parlé de vélo et de transports publics. La ligne 44 est là : vous n'allez pas la modifier. Quant au vélo, nous avons bien compris que votre volonté était d’aménager des pistes cyclables de qualité, et nous partageons cet objectif, mais vous ne parlez pas de la suppression des deux bandes de circulation, qui était l’objet de ma question !

On sait qu’une des causes des embouteillages structurels est la complexité du carrefour : nous soutenons évidemment son réaménagement.

Je n'ai pas entendu votre réponse au sujet de la possibilité d’agrandir et de sécuriser l'actuelle piste cyclable.

En outre, il faut véritablement anticiper la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux, que vous avez planifiée.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Comme je l’ai dit, le prochain délai est fixé au 14 janvier. Les administrations sont en discussion et rendront un avis sur les quatre scénarios. Je rappelle qu’il s’agit d’un projet flamand. Vous pouvez m’interroger sur la volonté de mettre en place des scénarios, mais ce n’est pas moi qui les propose, ce sera à la Flandre de faire un choix. Trois scénarios sur quatre prévoient de faire passer l'avenue de Tervueren de deux à une bande de circulation. Le quatrième scénario ne propose pas d’autre option. Peut-être n'ai-je pas bien compris votre question ?

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)**.- J'ai l'habitude de vous poser de nombreuses questions et vous me répondez souvent que vous n’avez pas le temps d’y répondre. Ici, il n’y en avait que quatre. Je vous demande où en sont vos études concernant les reports de trafic et les scénarios alternatifs. Comment allez-vous défendre Bruxelles et les Bruxellois ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous attendons un avis pour le 14 janvier. Il s’agit d’un projet de la Flandre. Des études sont prévues, je les ai déjà présentées et transmises au parlement.

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)**.- Vous savez bien que les études dont vous parlez ne sont pas celles que je demande. Puisqu’il y aura un nouvel élément, à savoir la fin de l’enquête



- *Het incident is gesloten.*

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

181 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

181 **betreffende "de evolutie van het overleg tussen de drie gewesten over de nieuwe mobiliteitsaanbiedingen in het kader van de nieuwe inrichting van de wijk Herrmann-Debroux".**

183 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- Nadat de regering het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux in juli 2021 in tweede lezing goedkeurde, rees er ongerustheid over de volgorde van de wegwerkzaamheden.

*Sommigen vrezen dat het viaduct wordt afgebroken nog voordat er alternatieve mobiliteitsoplossingen ingevoerd zijn. Dat zou heel wat verkeersellende veroorzaken. Volgens de burgemeester van Oudergem was er ook nooit sprake van geweest om zo te werk te gaan.*

*Bevestigt u officieel dat het viaduct niet afgebroken wordt voordat er definitieve alternatieve oplossingen zijn, die afgestemd werden met Vlaanderen en Wallonië?*

185 *Welk standpunt verdedigt uw kabinet voor het onderdeel mobiliteit bij de uitvoering van het richtplan?*

*Hoe verloopt het overleg met het Waals Gewest en de provincie Waals-Brabant in het bijzonder?*

*Over welke alternatieve oplossingen zijn de drie gewesten het eens? Staat er een interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie gepland om dit dossier te bespreken?*

publique, attendez-vous à ce que cette question soit à nouveau posée au mois de janvier.

- *L'incident est clos.*

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

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**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'évolution de la concertation entre les trois Régions sur les nouvelles offres de mobilité dans le cadre du nouvel aménagement du quartier Herrmann-Debroux".**

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Depuis que le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux a été validé en seconde lecture par le gouvernement au mois de juillet dernier, plusieurs personnalités politiques se sont exprimées sur le calendrier de mise en œuvre des aménagements de voirie. En Brabant wallon, plusieurs voix se sont élevées pour réclamer davantage de concertation entre les autorités provinciales et la Région bruxelloise.

Le bourgmestre d'Auderghem a rappelé qu'il n'avait jamais été question d'entreprendre la démolition du viaduc sans mettre en place des solutions de mobilité alternatives comme le réseau express régional ou des parkings de dissuasion. Il répondait ainsi à la crainte des riverains de voir le viaduc disparaître avant que des infrastructures de mobilité adéquates n'aient vu le jour, ce qui risquerait de provoquer le chaos dans les voiries alentour aux heures de pointe.

Pouvez-vous confirmer officiellement que vous partagez la position du bourgmestre d'Auderghem ?

Confirmez-vous qu'il n'est pas question de fermer le viaduc à la circulation automobile avant d'avoir trouvé, en concertation avec les deux autres Régions, des solutions définitives de mobilité alternative ?

Dans la mesure où le cabinet du ministre-président est en train de rédiger une note permettant de clarifier le calendrier et la méthode de réalisation, pourriez-vous nous préciser les attentes et les points d'attention défendus par votre cabinet dans le cadre du volet de la mise en œuvre du PAD qui est consacré à la mobilité ?

Faisant suite à l'évocation de cette question au Parlement wallon, le ministre wallon chargé de la mobilité a précisé qu'elle serait abordée lors d'un prochain Comité de concertation. Depuis lors,

*Hoever staat het overleg met Vlaanderen over de aanleg van ontradingsparkings en de aansluiting van de twee gewestelijke expresnetten voor de fietser?*

de quelle manière vous êtes-vous concertée avec la Région wallonne et le Brabant wallon, en particulier, à ce sujet ?

Sur quelles solutions concrètes de transfert modal les trois Régions s'accordent-elles ? Des accords, formels ou de principe, ont-ils été trouvés ? Une conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications entre les trois Régions a-t-elle été programmée pour aborder ce dossier majeur ?

Enfin, comment ont évolué les discussions avec la Région flamande relatives, d'une part, à la création de parkings de dissuasion à Maleizen et Jezus-Eik et, d'autre part, à la possibilité de créer un raccordement satisfaisant pour les deux projets de réseau express régional vélo ?

<sup>187</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het milieueffectenrapport werden verschillende oplossingen onderzocht. In het richtplan van aanleg gaat de voorkeur uit naar de aanleg van een stadsboulevard.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Différentes solutions d'infrastructure ont été étudiées pour l'axe routier dans le cadre du rapport d'incidences environnementales (RIE). L'aménagement d'un boulevard urbain est le scénario préconisé par le plan d'aménagement directeur (PAD).

*De scenario's die momenteel worden besproken, behelzen de aanleg van een ontradingsparking onder de E411, de verlenging van de tramlijnen tot die parking en de afbraak van het viaduct. Die aanpak moet nog in derde lezing worden voorgelegd aan de regering.*

Les scénarios actuels discutés avec les différents partenaires régionaux pour la mise en œuvre du PAD Herrmann-Debroux prévoient la création d'un parking de dissuasion sous l'autoroute E411, la prolongation des lignes de tram jusqu'à ce parking ainsi que la suppression du viaduc Herrmann-Debroux. Cette approche doit encore être présentée au gouvernement en troisième lecture.

*Het richtplan van aanleg valt als geheel onder de bevoegdheid van de minister-president. In het bijbehorende milieueffectenrapport werden de gevolgen van het plan voor de mobiliteit onderzocht en een aantal aanbevelingen geformuleerd. Doel is om de levenskwaliteit van de Brusselaars aanzienlijk te verbeteren in de zone, want zij ondervinden nu veel hinder door het vele transitverkeer. De betrokken wijken moeten ook begeleiding krijgen bij de uitvoering van de maatregelen.*

En ce qui concerne les solutions de mobilité, la totalité du PAD est entre les mains du ministre-président. Ces solutions ont également été analysées : un RIE accompagne le PAD. Les auteurs du RIE ont étudié les conséquences du plan sur la mobilité et proposent une série de recommandations. Je vous confirme que ce RIE, disponible sur le site de [perspective.brussels](http://perspective.brussels), étudie finement tous les effets potentiels du projet urbain Delta, lequel vise, à terme, une augmentation significative de la qualité de vie des Bruxellois, victimes aujourd'hui de l'infrastructure et de la mobilité de transit qu'elle génère.

Ainsi, la mise en œuvre par étapes du PAD, la nécessité, pour chaque projet, de démontrer qu'il se conforme à ses ambitions de mobilité, l'option d'un pôle de mobilité de nature à absorber le trafic subsistant et à le transformer en mobilité propre, la connexion de ce pôle au réseau de la STIB par le tram sont autant de propositions du PAD de nature à concrétiser la vision qu'il porte.

Un accompagnement des quartiers concernés par le trafic de transit doit se faire pour que ces mesures de protection puissent être mises en œuvre.

<sup>189</sup> *We moeten inderdaad een planning maken en rekening houden met de kostprijs voor de afbraak van het viaduct, de heraanleg van de openbare ruimte, de verlenging van de tramlijn en het*

Il conviendra effectivement d'établir un calendrier et de prendre acte des estimations budgétaires pour la démolition du viaduc, le projet d'espace public, l'extension de la ligne de tram et le pôle de mobilité ainsi que des ressources humaines

*mobilitetsknooppunt en het nodige personeel voor de realisatie van grootschalige projecten.*

*Onder impuls van het kabinet van de minister-president in samenwerking met de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting en perspective.brussels komt er in december een platform om de nodige maatregelen en middelen te bepalen. De mobiliteits- en aanlegonderzoeken starten in 2022.*

*Parking.brussels start begin 2022 met een onderzoek naar de plaats, de capaciteit en link van de park-and-ride (P+R) met de bovengrondse heraanleg en de verlenging van de tramlijn.*

*Perspective.brussels stond aan het roer van het richtplan van aanleg en het overleg met de andere gewesten. Na afloop van het Overlegcomité is beslist dat het kabinet van de minister-president nog voor de derde lezing een informele vergadering belegt. Brussel Mobiliteit werkt trouwens samen met het Vlaams Gewest en De Lijn.*

*Jesus-Eik krijgt een Hoppinpunt, maar dat is eerder lokaal bedoeld, niet regionaal.*

<sup>191</sup> *De concrete plannen voor Jezus-Eik zijn van De Werkvennootschap. Naast de E411 moet een bushalte komen die toegankelijk is vanuit het centrum van Jezus-Eik.*

*In Maleizen is er een nieuwe bushalte aan de P+R, waar ook de TEC zal stoppen. Het is hoe dan ook de bedoeling dat er faciliteiten komen, zowel in Jezus-Eik als in Maleizen.*

*Het Brussels Gewest overlegt met het Vlaams Gewest over de aanleg van fietsnelweg F204 langs de E411. Uit onderzoek moet blijken of en hoe we aan Herrmann-Debroux een fietspad kunnen aanleggen zonder extra verkeersproblemen te veroorzaken.*

supplémentaires nécessaires au développement de ces projets d'envergure exceptionnelle.

Une plateforme permettra de déterminer les mesures et ressources nécessaires à la mise en œuvre du PAD. Pilotée par le cabinet du ministre-président avec la Société d'aménagement urbain et perspective.brussels, elle sera lancée en décembre 2021. Les études de mobilité et d'aménagement débiteront dans le courant de l'année 2022. La mise en place de la plateforme permet également de se diriger vers la troisième lecture du PAD.

Parking.brussels lancera au début de 2022 une étude préalable dont les objectifs seront de préciser l'implantation, la capacité et l'articulation d'un park and ride avec les projets d'aménagement en surface et d'extension de la STIB ainsi que d'affiner l'estimation budgétaire du projet.

Le PAD a été piloté par perspective.brussels, de même que les concertations avec les autres Régions. Ces dernières ont notamment eu l'occasion de se prononcer dans le cadre de l'enquête publique. À la suite du Comité de concertation, il a été convenu qu'une réunion informelle, organisée par le cabinet du ministre-président, aurait lieu en amont de la troisième lecture. Dès l'approbation définitive du plan, d'autres rencontres pourront se tenir au sujet de chaque projet. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité collabore avec la Région flamande, via la région de transport (vervoerregio) et De Lijn, au sein d'un groupe de travail P+R où le sujet pourra être abordé.

En ce qui concerne les parkings de dissuasion en Flandre, un point Hoppin local est prévu à Jezus-Eik. Le terme "local" indique surtout que les voyageurs proviendront des alentours et qu'il n'est pas prévu de faire de ce type d'endroits des points de transfert régional, dont l'impact serait plus étendu.

Les plans concrets pour Jezus-Eik sont développés par De Werkvennootschap, qui travaille également à la conception de la véloroute F204 et à une vision du complexe de sorties et d'entrées de l'autoroute. Le parking de dissuasion fait partie de cet ensemble. Bien entendu, il faut aussi prévoir, à côté de l'autoroute E411, un arrêt de bus qui soit accessible à partir du centre de Jezus-Eik, au bénéfice des bus express. Des facilités de stationnement seront prévues.

À Maleizen, un park and ride (P+R) est relié au nouvel arrêt de bus du complexe, qui sera aussi desservi par le TEC. Son aménagement n'est pas prévu dans le même phasage, car il nécessite plus de temps. Le but est bien de prévoir des facilités pour le P+R et le parking de dissuasion, tant à Jezus-Eik qu'à Maleizen.

Quant au raccordement au réseau express régional vélo, la Région bruxelloise se concerta avec la Région flamande concernant la création de la piste cyclable F204 passant par Herrmann-Debroux le long de l'autoroute E411. Les études permettront de déterminer si et comment une transformation d'une partie de l'infrastructure en piste cyclable peut être

<sup>193</sup> **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Blijkbaar staan de minister-president en perspective.brussels aan het roer.*

*Het is niet geheel onterecht dat de omwonenden vrezen voor chaos, want een hele reeks vragen blijft onbeantwoord. Een chaotisch beheer van dit complexe dossier zou grote gevolgen hebben voor de verkeerssituatie in Brussel en daarbuiten.*

*U had het over het overleg met Vlaanderen, maar repte met geen woord over het Waals Gewest en de provincie Waals-Brabant.*

<sup>197</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Vele zaken hangen af van de uitvoering en moeten nog uitgeklaard worden. Daarom wordt dat platform precies opgericht.*

*Het komt er nu op aan zicht te hebben op de grote lijnen en vervolgens de uitvoering in fasen te plannen. Het richtplan van aanleg moet overigens nog in derde lezing worden goedgekeurd.*

<sup>197</sup> **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Gezien de gevolgen van dit omvangrijke project op de mobiliteit, kom ik hier zeker nog op terug.*

*- Het incident is gesloten.*

envisagée, sans embouteiller davantage la zone Herrmann-Debroux.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Manifestement, le ministre-président et perspective.brussels mènent la danse dans ce dossier. C'est une bonne chose d'amener de la cohérence dans un sujet d'une si grande complexité. Néanmoins, quelques décisions fondamentales doivent encore être prises avant la troisième lecture du plan d'aménagement directeur, qui devrait intervenir dans le courant de l'année 2022.

Je pense que les craintes des riverains concernant une future situation chaotique ne sont pas infondées. En effet, une série de questions restent sans réponse définitive. Or, il s'agit d'un dossier d'une très grande complexité, qui peut avoir des conséquences pour le quartier, mais aussi pour la Région bruxelloise et son interconnexion avec la Flandre et la Wallonie.

Vous avez mentionné des discussions et avancées éventuelles avec la Région flamande, entre autres au sujet des parkings de dissuasion. Par contre, vous n'avez pas dit un mot des concertations avec la Wallonie, et singulièrement la province du Brabant wallon. Or je pense qu'il s'agit d'un élément crucial du dossier.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- De nombreuses questions relèvent de la mise en œuvre et doivent encore être étudiée en détail, mais c'est le but de la plateforme qui sera créée.

Il s'agira d'avoir une bonne vision des grandes lignes du projet, de le phaser et d'en planifier l'exécution. Vu son envergure, il faut tout prévoir, d'autant que le park and ride, les trams et l'aménagement cyclable sont liés. Le projet devra en outre passer en troisième lecture devant le gouvernement. Il fera donc encore l'objet de nombreuses discussions.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Il sera donc utile de revenir sur ce dossier, eu égard à l'ampleur du projet et à ses conséquences sur la mobilité.

*- L'incident est clos.*