



**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 5 JULI 2022**

---

**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 5 JUILLET 2022**

---

**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 00  
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 00  
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

Vraag om uitleg 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,	
betreffende "de verkeersopstoppingen op de Kleine Ring en de gevolgen van het circulatieplan van de stad Brussel voor deze situatie".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van de heer David Weytsman	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de toekomstige tram die het Mediapark moet bedienen".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de strijd tegen fietsdiefstal".	

## SOMMAIRE

Demande d'explications de M. David Weytsman	1
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "la congestion automobile sur la Petite ceinture et les conséquences du plan de circulation de la Ville de Bruxelles sur celle-ci".	
Discussion – Orateurs :	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Demande d'explications de M. David Weytsman	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 "le futur tram desservant le site de Mediapark".	
Discussion – Orateurs :	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	10
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 lutte contre le vol de vélos".	

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter</p>	<p>14</p>	<p>Question orale de Mme Cieltje Van Achter</p>	<p>14</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</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>betreffende "het doorlopende fietspad langs het kanaal tussen de Sainctelettebrug en Jules de Trooz".</p>		<p>concernant "la piste cyclable ininterrompue le long du canal entre le pont Sainctelette et le pont Jules de Trooz".</p>	
<p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman</p>	<p>16</p>	<p>Question orale de M. David Weytsman</p>	<p>16</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</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>betreffende "de tactische stedenbouw en de tijdelijke betonblokken die permanent worden".</p>		<p>concernant "l'urbanisme tactique et les blocs de béton temporaires, qui deviennent définitifs".</p>	
<p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman</p>	<p>20</p>	<p>Question orale de M. David Weytsman</p>	<p>20</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</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>betreffende "de deelfietsen in de voetgangerszones".</p>		<p>concernant "les véhicules de cyclopartage dans les zones piétonnes".</p>	
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison</p>	<p>24</p>	<p>Question orale de Mme Joëlle Maison</p>	<p>24</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</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>betreffende "de studie van het UMC Sint-Pieter over de ongevallen met steps in Brussel".</p>		<p>concernant "l'étude du CHU Saint-Pierre sur les accidents de trottinettes à Bruxelles".</p>	
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery</p>	<p>27</p>	<p>Question orale de Mme Isabelle Emmery</p>	<p>27</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>		<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de slechte staat van de Ninoofsesteenweg".		concernant "l'état de délabrement de la chaussée de Ninove".	
Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein	30	Demande d'explications de M. Marc Loewenstein	30
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de evolutie van de organisatie, het beheer en de controle van de naleving van de termijnen voor de bouwplaatsen in het Brussels Gewest".		concernant "l'évolution de l'organisation, de la gestion et du contrôle du respect des délais des chantiers en Région bruxelloise".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmerly	35	Question orale de Mme Isabelle Emmerly	35
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de bloemen op de gewestelijke rotondes".		concernant "le fleurissement des ronds-points régionaux".	
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	36	Question orale de Mme Joëlle Maison	36
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van het Vias-instituut voor het eerste semester van 2022".		concernant "les résultats du baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias pour le premier semestre 2022".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	39	Question orale de M. David Weytsman	39
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de sluiting van de tunnels op de Kleine Ring op 23 en 24 april 2022".		Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,  concernant "la fermeture des tunnels sur la Petite ceinture les 23 et 24 avril 2022".	
Mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops  aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de maatregelen tegen de droogte in de openbare ruimte".	44	Question orale de Mme Lotte Stoops  à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,  concernant "les mesures de lutte contre la sécheresse dans l'espace public".	44
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman  aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de reeds gedane investeringen in metrolijn 3".	47	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 "les investissements déjà réalisés dans la ligne de métro 3".	47
Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier  aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de wandelboulevards en de netwerken Stappen Plus en Comfort".	51	Question orale de Mme Ingrid Parmentier  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'état d'avancement de la mise en œuvre des magistrales piétonnes et des réseaux marche plus et confort".	51
Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe  aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  betreffende "de spending reviews in mobiliteit".	54	Question orale de Mme Carla Dejonghe  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 réexamen des dépenses (spending reviews) en matière de mobilité".	54

---

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	56	Question orale de M. David Weytsman	56
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de strijd tegen de straatraces in Brussel, met name op het Heizelplateau".		concernant "la lutte contre les rodéos urbains à Bruxelles, en particulier sur le plateau du Heysel".	

103 Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.

Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

107 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

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 verkeersopstoppingen op de Kleine Ring en de gevolgen van het circulatieplan van de stad Brussel voor deze situatie".**

**concernant "la congestion automobile sur la Petite ceinture et les conséquences du plan de circulation de la Ville de Bruxelles sur celle-ci".**

109 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Met het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move wil de regering het autoverkeer zo veel mogelijk verplaatsen naar de hoofdwegen, waaronder de Kleine Ring. Die kampt evenwel vandaag al met grote verkeersproblemen, met alle gevolgen van dien voor de luchtkwaliteit.*

**M. David Weytsman (MR).**- Le plan régional de mobilité Good Move prévoit de reporter au maximum le trafic automobile sur les grands axes routiers régionaux, notamment sur le réseau auto plus. À ce titre, la Petite ceinture est l'un des axes majeurs pour les déplacements à Bruxelles. On continue pourtant de déplorer tous les jours de lourds embarras de circulation, notamment aux heures de pointe, à la suite d'événements, d'accidents ou de nombreuses fermetures de tunnels. Il n'est pas rare que l'on reste à l'arrêt sur la Petite ceinture pendant de très longues minutes, et parfois même plus d'une heure.

*Uit de recente meetcampagne Curieuzenair blijkt dat de drie wijken met de hoogste stikstofdioxideconcentraties in het stadscentrum en langs de Kleine Ring liggen. Die hoge waarden kunnen worden verklaard door de combinatie van druk verkeer en slechte luchtcirculatie door hoogbouw. Uit de meetcampagne blijkt dat de luchtkwaliteit zowel wordt beïnvloed door de hoeveelheid verkeer als door het gebrek aan doorstroming.*

La récente campagne de mesure de qualité de l'air "Curieuzenair" a mis en lumière les conséquences négatives de la congestion sur la Petite ceinture, les trois quartiers présentant la plus forte concentration de NO2 se trouvant dans le centre-ville et juste à l'intérieur et à l'extérieur de la Petite ceinture. La valeur de mesure la plus élevée aurait été enregistrée le long du canal, sur le boulevard de Nieupoort. Ces valeurs élevées s'expliqueraient par la combinaison d'un trafic intense et d'une faible circulation de l'air due à la présence d'immeubles de grande hauteur.

*Een vlotte doorstroming op de Kleine Ring is overigens niet alleen goed voor de mobiliteit, het milieu en de levenskwaliteit van de omwonenden, maar ook voor de economie, aangezien de Kleine Ring een belangrijke verbindingsweg is.*

Il ressort de l'analyse réalisée que la qualité de l'air est largement influencée tant par le volume de trafic que par le manque de fluidité de la circulation. En effet, ce sont les arrêts aux carrefours et les embouteillages quasi permanents qui provoquent une augmentation des émissions et des pics de pollution élevés.

111 *Het nieuwe circulatieplan van Brussel-Stad treedt begin augustus in werking. Volgens het gemeentebestuur zal het gewest alles in het werk stellen om te voorkomen dat het verkeer dat naar de Kleine Ring wordt geleid, vast komt te zitten in de files. Welk overleg vond er plaats om een goede doorstroming te waarborgen?*

Le plan régional de mobilité rappelle que l'armature économique bruxelloise s'articule autour de plusieurs axes, dont la Petite ceinture, qui relie les principaux pôles tertiaires. La fluidité sur cet axe répond dès lors à des impératifs écologiques, économiques, de mobilité et de qualité de vie.

*Hoe is de huidige verkeerssituatie op de Kleine Ring? Hoelang staan mensen er vast in de files?*

Actuellement en discussion, le nouveau plan communal de circulation doit entrer en vigueur début août. Dans ce contexte déjà difficile, je m'interroge sur les conséquences de ce plan sur la circulation au sein du Pentagone et plus particulièrement sur le trafic le long de la Petite ceinture. J'espère que l'impact a été analysé par la Ville de Bruxelles ou la Région, sans quoi la capitale risque de se retrouver encore plus congestionnée qu'aujourd'hui.

*Volgens Brussel-Stad wilt u de capaciteit van de Kleine Ring vergroten door nog voor 1 augustus een aantal kleine ingrepen*

En réponse à mes questions, le collègue des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles a déclaré que la Région mettrait tout en œuvre pour éviter que le trafic renvoyé vers



*door te voeren met betrekking tot de inkomende verkeersstromen, de kruispunten, de synchronisatie van de verkeerslichten, het aantal rijstroken en de tunnelingangen. Over welke ingrepen gaat het precies? Denkt u dat ze zullen volstaan om het extra verkeer op te vangen?*

*Hoe werden de gevolgen van het gemeentelijk circulatieplan op de Kleine Ring onderzocht? Welke simulatiemodellen werden er gebruikt?*

*De deelprojecten uit het programma voor de Kleine Ring werden onderling op elkaar afgestemd, maar zal er ook worden gezorgd voor een goede afstemming met de toekomstige werken?*

*Aangezien ik van Brussel-Stad geen simulatie of studie heb ontvangen, heb ik ervoor gepleit het circulatieplan met een jaar uit te stellen, zodat er tijd is om rekening te houden met de werken aan de Troontunnel.*

la Petite ceinture ne soit bloqué dans des embouteillages, lesquels risquent d'être encore plus nombreux. Comment la ministre et l'échevin de la mobilité ont-ils prévu ensemble les aménagements et modifications nécessaires à la fluidité du trafic automobile ?

Tous les jours, des centaines de milliers de travailleurs et de familles sont bloqués sur la Petite ceinture, ce qui constitue un frein à la mobilité et à l'économie de notre Région, en plus d'être une cause de pollution. Quelle est la situation aujourd'hui ? Combien d'heures sont déjà perdues dans les embouteillages de la Petite ceinture ? La Ville de Bruxelles affirme que ces informations existent. Peut-on en disposer ?

Selon le collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles, vous travaillez sur différentes politiques visant à fluidifier davantage le trafic, l'objectif étant d'augmenter la capacité de cet axe par des aménagements dits légers.

Quels aménagements seront-ils mis en place avant le 1er août 2022 au niveau des flux entrants ; au niveau des carrefours ; au niveau de la synchronisation des feux ; au niveau du nombre de bandes et enfin, au niveau de l'entrée de tunnels ?

Estimez-vous que grâce à ces aménagements, la Petite ceinture pourra absorber ce trafic sans générer plus encore d'embouteillages ?

De façon générale, comment ont été analysées, avec la Ville de Bruxelles, les conséquences du nouveau plan communal de circulation sur le trafic le long de la Petite ceinture ? Pouvez-vous nous communiquer les modélisations et simulations qui ont été employées ? Je les ai demandées à plusieurs reprises à la Ville de Bruxelles, qui m'a renvoyé vers vous.

Enfin, le programme Petite ceinture prévoit un budget total de 52 millions d'euros pour, notamment, les projets suivants : Saintelette, Rogier, Botanique, Madou, Porte de Namur, Trône, etc. Je sais qu'une coordination est prévue entre ces différents travaux, mais y en a-t-il une entre ces travaux, les travaux futurs et cet important flux entrant de voitures ?

N'ayant obtenu aucune simulation ou étude de la Ville de Bruxelles, j'ai plaidé pour que ce projet soit postposé d'une année, le temps de coordonner les travaux du tunnel Trône et ce projet de mobilité.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le savez, le plan Good Move prévoit la création de 50 mailles. Une maille vise à apaiser le trafic en limitant le trafic de transit sur les voiries locales et en le canalisant sur les grands axes. Autrement dit, les gens dont la destination se trouve dans une maille sont les bienvenus, mais ceux qui doivent uniquement la traverser sont encouragés à rester sur les axes structurants.

L'objectif est d'apaiser les quartiers pour en augmenter la qualité de vie et l'attractivité grâce à des alternatives à la voiture individuelle (transports publics, marche et vélo). En ce sens,

113 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Good Move voorziet in vijftig 'mazen' waar het doorgaand verkeer zal worden beperkt en naar hoofdwegen zal worden geleid om de wijken rustiger en aangener te maken.*

*Daarnaast investeren we zwaar in alternatieven voor individueel autogebruik zoals het openbaar vervoer en zetten we in op een verlaging van de rijnsnelheid, de ontwikkeling van voetgangers- en fietsnetwerken en een herziening van de autofiscaliteit om de files te verminderen.*

*Zoals we in andere grote steden als Gent hebben gezien, zal een deel van het doorgaand verkeer verdampen dankzij de modal shift die de invoering van de mazen teweegbrengt.*

*Brussel Mobiliteit heeft onlangs een opdracht toegewezen voor het verzamelen van gegevens over de verkeerssituatie in reële tijd, de spreiding van het verkeer, de waargenomen snelheden, de herkomst en de bestemmingen van de weggebruikers en de reistijden. Dergelijke gegevens zijn belangrijk om het verkeersbeleid te kunnen bijsturen.*

<sup>115</sup> *De opdrachthouder zal op basis van de reistijdvertragingen een verzadigingsindicator verstrekken voor het hele gewest, alsook voor elke rijrichting op de Brusselse Ring en de Kleine Ring.*

*Voorts komt er een dynamisch beheer van de verkeersstromen op de belangrijkste invalswegen. Zestien prioritaire invalswegen moeten worden aangepakt om de druk op de Kleine Ring te verminderen. Een werkgroep buigt zich momenteel over de eerste vier. Op een van die wegen is het systeem al operationeel. Het dynamisch beheer op de Kleine Ring zal later worden bestudeerd, wanneer de verkeersstromen die de Kleine Ring voeden beter onder controle zijn.*

*Brussel Mobiliteit heeft simulaties van het nieuwe circulatieplan van Brussel-Stad uitgevoerd aan de hand van het gewestelijke simulatiemodel Musti. Daarbij werd rekening gehouden met de gelijktijdige uitvoering van vijf andere lokale mobiliteitscontracten: Flagey, Voorplein, Kuregem, Dieleghem en Colignon-Josaphat.*

*Volgens die simulaties zal het doorgaand verkeer in de Vijfhoek na de invoering van het circulatieplan met 30% dalen. Het verkeer op de Kleine Ring zal daarentegen met ongeveer 2% toenemen. Het gaat om een cumulatief effect van de zes contracten. Het verkeersplan van Brussel-Stad zal dus maar een beperkte impact op de Kleine Ring hebben. Dat is logisch, aangezien de absolute verkeersvolumes op de Kleine Ring zeer hoog zijn in vergelijking met die in de Vijfhoek en de andere wijken.*

tous les visiteurs, les travailleurs et les familles du Pentagone profiteront pleinement de cet apaisement au quotidien. Comme nous l'avons vu dans d'autres grandes villes telles que Gand, une partie du trafic de transit s'évaporerait grâce au transfert modal induit par la mise en œuvre de la maille. Quant aux bords des mailles, qui absorberont l'autre partie du trafic de transit, ils méritent effectivement notre plus grande attention.

Par ailleurs, le plan Good Move ne se limite pas à la création de mailles pour résoudre le problème des embouteillages à Bruxelles. Nous investissons aussi massivement dans les alternatives comme les transports en commun et nous misons sur une diminution de la vitesse, un développement des réseaux piéton et cycliste et une révision de la fiscalité automobile, parmi d'autres mesures.

Afin de disposer de données, Bruxelles Mobilité a lancé un marché pour la mise à disposition des données de véhicule traceur, lequel vient d'être attribué. Les données relatives à l'état du trafic en temps réel, la distribution du trafic, les vitesses observées, les origines et destinations des usagers utilisant l'infrastructure routière ainsi que les temps de parcours en Région bruxelloise et dans sa périphérie permettront d'alimenter les réflexions sur les orientations à prendre en termes de gestion du trafic routier.

Dans le cadre de ce marché, un indicateur de congestion de trafic sera fourni pour l'ensemble de la Région ainsi que pour le ring de Bruxelles et la Petite ceinture, par sens de circulation. Le calcul de cet indicateur est basé sur les retards de temps de parcours accusés sur le réseau, qu'ils soient dus aux embouteillages ou, par exemple, aux conditions météorologiques.

Concernant les aménagements, nous sommes en train de mettre en place la gestion dynamique des flux de circulation sur les principaux axes entrants. Il y a seize axes d'entrée prioritaires à traiter afin de diminuer la pression sur la Petite ceinture. Un groupe de travail s'occupe actuellement des quatre premiers axes ; l'un d'eux est déjà fonctionnel.

La gestion dynamique des flux de circulation sur la Petite ceinture sera étudiée par la suite, lorsque les flux de trafic qui l'alimentent seront mieux maîtrisés. La gestion de la Petite ceinture est particulière, vu les nombreux tunnels et la difficulté d'y maîtriser efficacement le trafic. Le calendrier de travail dépend fortement de la disponibilité des équipements permettant le contrôle et l'activation de la gestion dynamique.

Concernant les analyses des conséquences du nouveau plan de circulation de la Ville de Bruxelles, le contrat local de mobilité (CLM) de la maille "Pentagone", Bruxelles Mobilité a réalisé des simulations sur la base du modèle régional de simulation Musti.

Le réseau routier a été adapté en tenant compte de la réalisation simultanée de six CLM, de façon à évaluer un impact éventuellement cumulatif sur les sites de ces CLM : Flagey (Ixelles), Parvis (Saint-Gilles), Cureghem (Anderlecht), Pentagone (Ville de Bruxelles), Dieleghem (Jette) et Colignon-

<sup>117</sup> *Uit de simulaties kan men niet opmaken waar plaatselijke aanpassingen op de Kleine Ring nodig zijn. De maatregelen die Brussel-Stad overweegt, worden daarom geval per geval besproken.*

*Voor de deelprojecten Saintelette, Gulden Vlies en Zuidlaan zijn de vergunningsaanvragen nog in behandeling. De deelprojecten Hallepoort, Kruidtuin-Rogier en Jacquain-Willebroeck zouden in 2022 of 2023 klaar moeten zijn. De overige deelprojecten zijn al voltooid.*

<sup>119</sup> **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *U hebt dus geen duidelijk beeld van de omvang van de files op de Kleine Ring. U hebt het enkel over een toekomstige studie.*

<sup>119</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb u ook meegedeeld welke studies er al zijn uitgevoerd.*

<sup>119</sup> **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *U zegt dat het doorgaand verkeer in de Vijfhoek met 30% zal dalen en dat het verkeer op de Kleine Ring met 2% zal toenemen, maar u*

Josaphat (Schaerbeek). Les contrats Dieleghem et Parvis sont encore en discussion au sein de leurs collègues communaux respectifs. La mise en œuvre de certaines mesures de ces CLM coïncidera en effet avec les changements dans le Pentagone, ou sera du moins suffisamment proche chronologiquement pour être étudiée dans une même évaluation.

Les résultats de la macrosimulation Musti ont indiqué une réduction globale de 30 % du trafic de transit dans le Pentagone après la mise en place de ce CLM. La circulation sur la Petite ceinture augmenterait par contre d'environ 2 % en bord de maille. Pour rappel, il s'agirait là d'un effet cumulatif de la mise en place simultanée de six CLM. Nous pouvons logiquement en déduire que la mise en place du seul plan de circulation du Pentagone aura un effet moindre (2 %) sur la Petite ceinture.

Évidemment, les volumes de trafic absolus sur la Petite ceinture sont très importants par rapport au trafic observé à l'intérieur du Pentagone et des autres quartiers. Il est donc logique que l'impact soit relativement faible.

L'évaluation des incidences par le modèle multimodal régional ne permet pas de définir les éventuels besoins d'adaptations locales sur la Petite ceinture. À cette fin, des discussions sont en cours avec la Ville de Bruxelles au cas par cas, en fonction des mesures précises prévues par celle-ci.

Concernant les échéances des projets, les permis d'urbanisme sont en attente pour ceux de la place Saintelette et de la Toison d'Or. Une étude est en cours dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme pour le tronçon manquant du boulevard du Midi.

La réalisation des tronçons autour de la porte de Hal ainsi que des zone Botanique-Rogier et Jacquain-Willebroeck est prévue en 2022 ou 2023. Le reste est terminé.

Les montants des adaptations sont estimés à environ 11 millions d'euros pour le projet Saintelette et à 16 millions d'euros pour celui de la Toison d'Or.

Outre ces montants, le reste est payé par marchés à bons de commandes, comme prévu dans l'accord-cadre. Nous ne pouvons donc pas être plus précis à ce stade.

**M. David Weytsman (MR).**- Vous n'avez donc pas de vision claire du volume ou de l'intensité des embouteillages sur la Petite ceinture aujourd'hui. Vous nous renvoyez à une étude qui a été commandée moyennant un marché public.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous ai également communiqué les études qui ont été réalisées.

**M. David Weytsman (MR).**- Je m'assure simplement d'avoir bien compris : vous n'avez pas de vue claire sur la situation sur la Petite ceinture aujourd'hui, mais vous avez une vue claire sur la diminution du trafic de transit dans le Pentagone, estimée à 30 %, alors que le report est estimé à 2 % sur la Petite ceinture. Vous ne

*kunt niets zeggen over de huidige files op de Kleine Ring. Dat is vreemd.*

*Voor de kleine ingrepen verwijst u mij door naar Brussel-Stad, maar die beweert dat die aanpassingen onder uw bevoegdheid vallen, aangezien het om een gewestweg gaat. Om welke ingrepen zal het precies gaan?*

*Ik steun het principe van de mazen, maar ik ben bijzonder bezorgd over de verplaatsing van het verkeer naar een deel van het autonetwerk dat al sterk verzadigd is. Daarom heb ik een jaar uitstel gevraagd. De inwerkingtreding moet goed worden gecoördineerd met de werken in de tunnels.*

<sup>125</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er zijn macroanalyses uitgevoerd aan de hand van het simulatieprogramma Musti. Daarnaast zijn er voor de maas Vijfhoek een hele reeks voorbereidende analyses uitgevoerd.*

*De werken in de tunnels veroorzaken overlast, maar zijn broodnodig. Ook werkzaamheden elders, bijvoorbeeld op de Keizer Karellaan of de E40, kunnen een impact op de Kleine Ring hebben. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen behandelt klachten en eventuele verzoeken om bepaalde werken op een ander moment uit te voeren. Er zullen altijd werken zijn in Brussel, maar we houden de impact in de gaten en stellen de werken desnoods uit.*

*We zullen ook de verkeerslichten aanpassen, bijvoorbeeld aan het IJzerplein.*

*Het circulatieplan voor de Vijfhoek zal uiteraard een impact op de Kleine Ring hebben. Ik hoop dat het niet te veel files zal veroorzaken en dat de aanpassingen snel zullen worden doorgevoerd, maar we moeten de automobilisten de tijd geven om aan de nieuwe situatie te wennen.*

*De gevolgen van de mazen voor de Kleine Ring en voor het hele gewest moeten worden geëvalueerd. Vier mazen zullen deze zomer bijna gelijktijdig worden uitgevoerd, maar we stellen alles in het werk om de impact zo beperkt mogelijk te houden.*

connaissiez cependant pas l'intensité actuelle des embouteillages sur la Petite ceinture. Vous me confirmerez si j'ai bien compris.

La Ville de Bruxelles m'a renvoyé vers vous à trois reprises concernant des aménagements légers que vous alliez faire effectuer avant le 1er août. Je les ai cités un par un, notamment la synchronisation des feux, des aménagements au niveau des carrefours, du nombre de bandes, des entrées de tunnel, etc. Je suis déçu, que vous me renvoyiez à votre tour vers la Ville de Bruxelles. Celle-ci affirme que cela relève de votre compétence, puisqu'il s'agit d'une voirie régionale. Pouvez-vous m'aider à comprendre ce qui sera réalisé ?

Je rappelle que le groupe MR s'est abstenu, et non opposé au projet. Je comprends le principe de la maille et le soutiens, mais je suis ici particulièrement préoccupé par ce renvoi vers une portion de réseau auto plus déjà notoirement saturée. C'est pour cette raison que j'ai demandé un report d'une année, mais cela pourrait être la moitié. Je voudrais juste m'assurer que cette entrée en vigueur soit bien coordonnée avec les chantiers des différents tunnels, en particulier celui du tunnel Trône, qui, à mon sens, porte le plus à conséquence.

Le problème n'est pas un manque de fluidité sur la Petite ceinture, puisque cela fonctionne. Toutefois, dès qu'il y a un pépin quelque part, tout est bloqué, et il est préoccupant que le nouveau plan de circulation communal vienne y ajouter 2 % de trafic supplémentaire.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- J'ai listé les études faites ou à faire en amont. Les évaluations suivront. Le modèle de simulation Musti réalise des macro-analyses, laissons-les-lui. Quant à la maille Pentagone, toute une série d'analyses sont réalisées dans la phase préparatoire. Tout cela sera évalué.

Bien sûr, il y a parfois des travaux sur la Petite ceinture et ceux du tunnel Trône sont dérangeants, c'est vrai. Il est cependant important d'effectuer les rénovations nécessaires. Cela vaut pour tous les tunnels, sur la Petite ceinture ou ailleurs, comme au carrefour de l'avenue des Arts et de la rue Belliard. Nous sommes en train de rattraper le désinvestissement historique dans les tunnels, mais cela prendra du temps.

Des travaux réalisés ailleurs, comme sur l'avenue Charles-Quint, auront aussi un impact sur la Petite ceinture. Il en va de même s'il s'agit de l'autoroute E40. La commission de coordination des chantiers gère les plaintes et demandes éventuelles de replanifier certains chantiers.

Il peut aussi arriver que des travaux soient annulés. Sur la rue Belliard, par exemple, des travaux étaient prévus pour la pérennisation de la piste cyclable. Vu le risque qu'ils coïncident avec la mise en œuvre de la maille, ils ont été décalés à la demande de la Ville de Bruxelles. Il n'est pas réaliste de prévoir une période sans travaux à Bruxelles, mais nous faisons attention à leur impact et les déplaçons au besoin.

127

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Het verkeer wordt naar een hoofdweg geleid die al zwaar overbelast is. Ik begrijp uw gebrek aan vooruitziendheid niet. U hoopt dat het circulatieplan geen problemen zal veroorzaken, maar u weet nu al dat dat wel het geval zal zijn.*

*Ik heb kritiek op het feit dat u alles tegelijk doet, gewoonweg omdat het Brusselse gemeentebestuur zijn projecten niet met een paar maanden wil uitstellen. U zegt dat er altijd werken in Brussel zullen zijn, maar die zijn niet altijd zo uitgebreid als in de Troontunnel.*

*U zegt dat ik overdrijf met betrekking tot de huidige files. Ik heb nochtans al berichten gekregen van automobilisten die tijdens het weekend een uur in een tunnel hebben vastgezet.*

129

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De maatregelen uit Good Move lijken misschien contra-intuïtief, maar ze bieden wel degelijk een antwoord op de verzadiging van het verkeer. Er zullen veranderingen worden doorgevoerd en die gaan nu eenmaal gepaard met werkzaamheden. Na de Troontunnel wordt de Belliardtunnel aangepakt. Daar moet rekening mee worden gehouden.*

*Volgens de simulaties zal het circulatieplan van de Vijfhoek niet tot 20%, maar tot 2% extra verkeer op de Kleine Ring leiden. We nemen maatregelen, passen kruispunten en verkeerslichten aan, voeren evaluaties uit en nemen zo nodig aanvullende maatregelen. De mazen liggen bovendien niet voor eeuwig vast.*

De même, nous allons adapter les feux. Au carrefour Yser, nous allons couper un flux de voitures sortantes, ce qui devrait fluidifier le trafic. Les mesures liées à la mise en œuvre de la maille Pentagone sont également essentielles sur la Petite ceinture. J'espère bien sûr qu'il n'y aura pas trop d'encombres et que les adaptations se feront rapidement, mais il faudra laisser aux conducteurs le temps de s'habituer aux nouvelles dispositions. Je remercie d'ailleurs les habitants et visiteurs du Pentagone, qui devront à nouveau retrouver leurs marques.

L'impact de ces mailles sur la Petite ceinture et, au-delà, sur tout le territoire bruxellois devra être évalué. Quatre mailles seront mises en œuvre presque simultanément cet été, mais tout cela est étudié et coordonné pour que l'impact soit le plus minime possible.

**M. David Weytsman (MR)**.- Nous sommes en train de rediriger le trafic vers un axe particulièrement embouteillé. Vous le savez, puisque votre administration a placé des panneaux pour décourager les automobilistes d'emprunter la Petite ceinture. Pourtant, on m'a dit que ces panneaux ont été retirés, compliquant encore la situation.

Je ne comprends pas votre manque d'anticipation : vous dites "espérer" que ça ne génèrera pas de problèmes, mais vous savez déjà que cela sera le cas. Dans dix ans, lorsque nous aurons réalisé les mailles partout, sur le réseau auto plus, nous devons donner un peu de souplesse aux mailles en cas de travaux importants. Il faudra donc rouvrir, provisoirement, une maille pour laisser circuler les voitures pendant la durée des travaux.

Je vous reproche de tout faire en même temps, non pas en essayant de trouver des solutions, mais manifestement parce que la Ville de Bruxelles ne veut pas décaler ses projets de quelques mois. Vous dites qu'il y aura toujours des travaux. Certes, mais pas aussi considérables que ceux du tunnel Trône.

À ma question quant à l'intensité des embouteillages aujourd'hui, vous me répondez que j'exagère. Pourtant, nous recevons des messages d'automobilistes qui sont déjà restés bloqués une heure dans un tunnel lors des embouteillages qui surviennent le week-end.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- C'est pour cela que les adaptations sont nécessaires. Le réseau routier bruxellois est aujourd'hui saturé. Il y a des embouteillages tous les jours. C'est un problème pour l'économie, pour les riverains et pour l'habitabilité.

Les mesures du plan Good Move sont peut-être contre-intuitives, mais elles répondent à ce problème de saturation. Il y aura des changements, donc des travaux, et, certes, tous les chantiers auront un impact. Après le tunnel Trône, ce sera le tunnel Belliard. Il faut en tenir compte.

Nous avons appliqué le modèle de simulation Musti à la maille Pentagone : il n'y a pas 20 % de trafic en plus, mais bien 2

*Als er problemen zijn, zullen ze worden aangepast. Daarom zijn er evaluaties gepland.*

%. C'est avéré. Nous prenons des mesures, nous adaptons les carrefours et les feux, nous évaluons et prenons éventuellement des mesures supplémentaires.

Les mailles ne sont pas murées et bétonnées pour toujours. Si, dans cinq ans, des problèmes sont constatés, nous les adapterons. Il faut rester flexible. C'est notamment pour cela que des évaluations sont prévues.

Concernant les panneaux du chantier du tunnel Trône, vous avez raison. Il était au départ indiqué de ne pas utiliser la Petite ceinture. Nous avons donc adapté le message initial et conseillé d'emprunter, si possible, les transports en commun. Le message d'origine donnait un mauvais signal.

133 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik betreur dat er geen studie is die aangeeft hoeveel files die 2% extra verkeer zal opleveren.*

**M. David Weytsman (MR).**- Ce n'était pas un mauvais signal ; ne pas emprunter la Petite ceinture était un bon signal.

*- Het incident is gesloten.*

J'aurais souhaité qu'une étude nous indique combien d'embouteillages ces 2 % de trafic supplémentaire allaient générer. La Région est donc consciente qu'elle va créer encore plus d'embouteillages sur la Petite ceinture, qui est un axe majeur.

*- L'incident est clos.*

137 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

137 **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,**

137 **betreffende "de toekomstige tram die het Mediapark moet bedienen".**

**concernant "le futur tram desservant le site de Mediapark".**

139 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Op 31 maart 2022 keurde de regering het tracé goed van de toekomstige tramlijn die de wijk Mediapark zal bedienen.*

**M. David Weytsman (MR).**- Le 31 mars 2022, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé du tracé de la future ligne de tram desservant le site de Mediapark.

*Met dat project wordt uitvoering gegeven aan een maatregel uit Good Move, namelijk de aanleg van een nieuwe lijn tussen Meiser en de UCLouvain.*

Ce projet reprend une des réalisations proposées dans le plan Good Move, à savoir "l'étude et la création d'une nouvelle ligne à partir de Meiser vers l'UCL".

*We zijn niet tegen die nieuwe openbaarvervoerslijn, maar zijn verrast dat tram 25 niet langer tussen Meiser en Boondaal Station zal rijden. In plaats van het net met een nieuwe lijn te versterken, wordt een vaak gebruikte lijn geschrapt en komt er een extra overstap. Om die schrapping te rechtvaardigen, voert de MIVB aan dat zij door een ontubbeling van lijnen 25 en 7 de frequentie op lijn 7 kan verhogen.*

Nous ne formulons aucune objection à cette nouvelle ligne de transport public, mais elle sera réalisée moyennant l'abandon d'un parcours très fréquenté par la ligne de tram 25. Cette dernière cesserait de desservir l'axe reliant Meiser à la gare de Boondaal, à la suite de sa déviation vers l'UCL. La suppression de ce tronçon parcouru par le tram 25 ne manque pas de nous surprendre.

*Is een verhoging van de frequentie gerechtvaardigd buiten het huidige gemeenschappelijke deel tussen Meiser en Buyl? Vandaag is de frequentie op lijnen 7 en 25 zes minuten tijdens de spits. Hoe sterk zal de frequentie worden verhoogd?*

Au lieu de renforcer le maillage du réseau en créant une nouvelle ligne desservant Mediapark, la STIB met fin à une liaison reliant directement les sites de l'ULB, de la VUB et de la zone Georges Henri / Diamant à la gare du Nord. De façon étonnante, la présente retouche du réseau comporte une suppression sur un

*Waarom wordt tramlijn 25, die een rechtstreekse verbinding tussen Boondaal en het Noordstation biedt, niet gehandhaafd? Waarom wordt er geen nieuwe lijn aangelegd die het Noordstation met de UCLouvain verbindt via de toekomstige wijk Mediapark, zodat men niet aan Meiser hoeft over te stappen?*

*Kunt u ons meer informatie geven over de huidige reizigersaantallen op tramlijnen 7 en 25?*

axe enregistrant une bonne fréquentation et crée de surcroît une nouvelle rupture de charge sur le parcours Boondaal - ULB/VUB - Casernes - Georges Henri/Diamant.

Pourquoi ne pas maintenir la ligne 25 telle qu'elle existe aujourd'hui et créer une nouvelle ligne reliant la gare du Nord à l'UCL via le futur quartier Mediapark ?

Pour justifier pareille suppression, la STIB ajoute dans ses communiqués qu'elle renforcera la fréquence sur la ligne 7 grâce à son isolement.

Une augmentation de la fréquence se justifie-t-elle sur le tronçon Meiser - Heysel et sur celui entre Buyl et Vanderkindere ? Des précisions seraient les bienvenues sur ce point.

Actuellement, en heures de pointe, les lignes de tram 7 et 25 offrent une fréquence de six minutes. En se limitant à une ligne au lieu de deux, une trop grande capacité se justifie-t-elle en dehors de la zone Meiser - Buyl ?

L'utilisation de l'isolement de la ligne 7 se traduira-t-elle par une offre de capacité accrue, et quelle sera-t-elle ?

Pourquoi déplacer une ligne qui présente un taux de fréquentation élevé vers un futur tracé qui, au départ, serait limité au parcours gare du Nord - Mediapark ?

Pourquoi ne pas maintenir une liaison directe entre Boondaal et la gare du Nord, et créer une ligne spécifique pour la desserte de Mediapark, évitant ainsi une nouvelle rupture de charge due à la suppression du tram 25 à partir de Meiser ?

Des données sur la fréquentation des lignes 7 et 25 peuvent-elles être communiquées ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les lignes 7 et 25 circulent à la même fréquence, étant donné qu'elles partagent un tronçon commun entre Buyl et Meiser. Cela étant, la ligne 7 est bien plus fréquentée que la ligne 25, en particulier au nord de Meiser. Pour compenser cette différence, la STIB fait circuler des véhicules plus grands sur la ligne 7. Ce système atteint toutefois ses limites, car il devient nécessaire d'augmenter les fréquences sur cette ligne au nord de Meiser.

Il n'est pas possible d'augmenter les fréquences de la ligne 7 sans toucher à la ligne 25. Pour garder les lignes dans leur configuration actuelle, il faudrait insérer des passages supplémentaires de la ligne 7 entre des voyages existants. Or, ce faisant, les trams ne seraient plus cadencés, ce qui causerait une mauvaise répartition des charges, certains trams étant très chargés et d'autres, moins. De plus, plusieurs trams arriveraient presque en même temps aux terminus, lesquels ne disposent pas de suffisamment de place pour accueillir tant de véhicules. C'est en particulier le cas au terminus Albert.

Une autre solution consisterait à augmenter les fréquences des lignes 7 et 25 de sorte à garder leur cadencement. Cela

<sup>141</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De frequentie van lijnen 7 en 25 is dezelfde, maar lijn 7 wordt veel meer gebruikt. Daarom worden daar grotere stellen ingezet.*

*Het is niet mogelijk om alleen de frequentie van lijn 7 te verhogen, want dat zou de cadans verstoren, met als gevolg sterk bezette en minder bezette trams. Bovendien zou dat problemen veroorzaken in de stelplaatsen, zoals Albert.*

*Als je de frequentie van beide lijnen verhoogt, moet je tramstellen weghalen op andere lijnen. Ook dat is geen goed idee, gezien de overvolle eindstations Rogier en Noord.*

*Daarom kiest de MIVB ervoor om de lijnen te reorganiseren. Zo kan de frequentie van lijn 7 verhoogd worden op de Lambermontlaan richting Laken en komt er een nieuwe verbinding tussen Rogier en Mediapark.*

*Het tracé tot Mediapark is 6,9 km lang. Daarna rijdt tram 25 door tot de Cora. Aan Meiser sluit hij aan op lijn 7 en zo maakt*

*hij de verbinding richting de Middenring, het Noordstation en metrolijnen 2 en 6 in Rogier.*

reviendrait à ajouter des véhicules sur une ligne sans que ce soit essentiel, privant ainsi d'autres lignes de ces précieux véhicules supplémentaires. J'y vois un choix peu rationnel du point de vue de l'offre et de la demande. De plus, les terminus Rogier et Gare du Nord sont déjà saturés et ne seraient pas en mesure d'accueillir tant de trams.

L'option retenue par la STIB est dès lors de revoir l'organisation de ses lignes. De la sorte, elle pourra augmenter les fréquences là où cela est nécessaire, à savoir sur la ligne 7 le long du boulevard Lambert et vers Laeken, et offrir une nouvelle liaison entre Rogier et le futur quartier Mediapark.

La ligne vers le site Mediapark dans sa configuration jusqu'au Cora de Woluwe-Saint-Lambert couvrira un trajet de 6,9 km, soit une longueur considérable. À titre de comparaison, les lignes 9 et 55 comptent respectivement 5,7 km et 5,9 km. Cette ligne sera complémentaire des lignes existantes et offrira une correspondance avec la ligne 7 à Meiser, tout en offrant une liaison depuis le nouveau quartier Mediapark vers la Moyenne ceinture, la gare du Nord et les lignes de métro 2 et 6 à Rogier.

Pour la liaison directe Boondael - Gare du Nord, les esquisses préliminaires envisageaient de maintenir la configuration actuelle du réseau, avec une ligne supplémentaire à travers le futur quartier Mediapark. Cette solution ne donne toutefois pas satisfaction, car, d'une part, elle pose le problème de la capacité de la ligne 7 déjà évoqué et, d'autre part, elle ne permet pas d'offrir une liaison entre le site Mediapark et le réseau ferroviaire.

J'en viens aux données de fréquentation des lignes 7 et 25. La ligne 7 comptabilisait 13,8 millions de voyages en 2019, tandis que la ligne 25 en enregistrait 10 millions, soit 38 % de moins. À proximité de Meiser, la différence est encore plus flagrante. Aux heures de pointe du soir, le ratio entre les lignes est encore plus prononcé, la ligne 7 transportant quelque 76 % de voyageurs de plus que la ligne 25, d'où la nécessité de renforcer la ligne 7.

Pour le projet de construction d'une station de prémétro Meiser, c'est Beliris qui est en charge de l'étude.

S'agissant du passage en surface au rond-point Meiser, la ligne vers Mediapark est intégralement prévue en surface. Le projet de station concerne uniquement la ligne 7. L'intégration du tram dans le profil du boulevard Auguste Reyers sera possible tout en garantissant le trafic automobile sur cet axe auto plus.

Sur la rue Colonel Bourg, la largeur de la voirie permet de faire passer un tram dans de bonnes conditions. À ce stade, le projet de réaménagement et la localisation exacte des arrêts n'ont pas encore fait l'objet d'une étude détaillée. Quoi qu'il en soit, les arrêts seront placés de manière à garantir le meilleur accès possible tant aux différents développements prévus sur le site Mediapark qu'aux projets immobiliers en cours et à venir le long de la rue Colonel Bourg.

<sup>143</sup> *De oorspronkelijke plannen voor een directe verbinding tussen Boondael en het Noordstation, met een extra lijn door Mediapark, waren niet helemaal bevredigend: lijn 7 kampt met een capaciteitsprobleem en Mediapark zou niet met het spoornet worden verbonden.*

*Lijn 25 telde in 2019 38% minder reizigers dan lijn 7. Tijdens de piekuren is het verschil nog opvallender: lijn 7 vervoert dan 76% meer reizigers.*

*Beliris onderzoekt de bouw van een premetrostation aan Meiser voor tram 7. De lijn naar Mediapark zal bovengronds rijden, zonder het autoverkeer op de Reyerslaan te verstoren.*

*Op de Kolonel Bourgstraat is er genoeg ruimte voor een tram, maar de aanleg en de locatie van de haltes is nog niet in detail onderzocht. Er wordt natuurlijk rekening gehouden met de hele ontwikkeling van de buurt. De regering heeft de optie van een nieuwe buslijn niet weerhouden, aangezien het busnet recent nog werd gereorganiseerd en de bestaande buslijnen de tramlijn goed zullen aanvullen. Er kunnen wel lokale aanpassingen komen.*

*- Het incident is gesloten.*



Enfin, pour ce qui est du futur tracé, des sites propres et de l'avenir des lignes de bus 21, 79 et 80, le gouvernement s'est prononcé sur le tracé général de la ligne de tram, sachant que le réseau de bus a déjà été restructuré ces dernières années dans le cadre du plan bus et que les tracés actuels seront complémentaires de la ligne de tram. Il n'est dès lors pas prévu de modifier la structure du réseau de bus, mais des adaptations locales seront étudiées en fonction de la localisation des futurs arrêts du tram.

- *L'incident est clos.*

**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 "la lutte contre le vol de vélos".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- L'objectif du gouvernement, que nous soutenons, est de doubler la part modale du vélo en cinq ans. Hélas, le vol de vélos est un phénomène en pleine expansion au sein de la Région.

Pour rappel, 3.823 vols ont été déclarés en Région bruxelloise en 2018. Ce chiffre s'élevait à 4.391 en 2019 et à 4.474 en 2020. Il serait intéressant d'avoir les données de 2021, mais le constat est inquiétant : le nombre de vols de vélos a augmenté de 68 % par rapport à 2010.

Les solutions sont pourtant encore trop peu nombreuses. Au 1er février 2022, 7.968 personnes étaient en liste d'attente pour une place de parking sécurisée aux alentours de leur domicile. Hélas, le déploiement de ces alternatives est trop lent et ne parvient pas à répondre à la demande.

En réaction, vous avez présenté un plan directeur prévoyant l'aménagement de 10.000 emplacements supplémentaires d'ici à 2030. S'y ajoute un plan vol de vélos 2021-2030, dont l'objectif principal est de réduire le risque de vol de vélos de moitié d'ici à 2030.

Je vous rejoins entièrement, mais il y a du chemin à parcourir. Le plan contre le vol de vélos parle d'un échec de la politique menée jusqu'ici. Il faut donc dégager de nouvelles solutions. Une proposition de résolution votée en 2019 demandait notamment de prévoir des alternatives aux arceaux en U inversé, peu efficaces ; pourtant, le plan régional Good Move prévoit d'en déployer au minimum à chaque carrefour. Les alternatives comme la mutualisation de parkings privés peinent malheureusement à se développer.

Enfin, le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens et le Fietsersbond s'étaient montrés très critiques concernant le plan directeur de stationnement vélo, estimant que "le plan d'actions s'est mué en une vision stratégique qui ne contient

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

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

**betreffende "de strijd tegen fietsdiefstal".**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *De regering wil het aandeel van de fiets in het verkeer binnen vijf jaar verdubbelen. We juichen dat toe. Jammer genoeg neemt ook het aantal fietsdiefstallen sterk toe. Sinds 2010 groeide het fenomeen met 68%, tot 4.474 diefstallen in 2020.*

*Bijna 8.000 eigenaars wachten op een beveiligde fietsenstalling dicht bij hun huis. Het gaat allemaal tergend traag. Volgens uw richtplan wilt u tegen 2030 10.000 bijkomende stalplaatsen. Bovendien werpt u het plan Fietsendiefstal 2021-2030 in de strijd om het aantal diefstallen met de helft terug te dringen.*

*Er is echter meer nodig. Een resolutie uit 2019 heeft alternatieve oplossingen aangereikt, zoals de mutualisering van private parkings. Daar wordt echter maar uiterst langzaam werk van gemaakt.*

*De Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) en de Fietsersbond zijn streng voor het richtplan omdat het te weinig becijferde gegevens bevat.*

153

*Welke vooruitgang is er al geboekt? Hoe zullen de 10.000 nieuwe stalplaatsen gevonden worden? Hoe wilt u het aantal fietsdiefstallen terugdringen? Kunt u concrete becijferde doelstellingen geven, met het daaraan gekoppelde budget? Welke doelstellingen wil parking.brussels samen met de vzw Cyclo halen wat de creatie van fietsenstallingen voor buurtbewoners betreft?*

*Bijna de helft van de fietsdiefstallen heeft plaats binnen gebouwen. Wanneer worden fietsen het vaakst gestolen? Als ze aan een beugel zijn vastgemaakt, als ze in een box staan of als ze zich in een gebouw bevinden?*

*In het richtplan staat dat parking.brussels meer personeel nodig heeft. Komt dat tegen het einde van de regeerperiode in orde? Welke taken krijgt het nieuwe personeel?*

*In 2020 spendeerde parking.brussels 1,2 miljoen euro aan fietsenstallingen, terwijl het vorig jaar om 1,063 miljoen ging. Wat is het bedrag voor 2022 en hoe wordt dat verdeeld over exploitatiekosten, investeringen, personeel, communicatie en huur?*

*Hoe evolueert het aantal boxen? Wat zijn uw doelstellingen inzake de aanleg van fietsenstallingen bij trein- en metrostations?*

*Brussel Preventie & Veiligheid zou in 2022 de fietspolitie inzetten in de strijd tegen fietsdiefstallen. Hoe loopt dat precies? Brussel Preventie & Veiligheid zou ook de goede praktijken in de verschillende politiezones kunnen ondersteunen, zodat ze in de rest van het gewest worden overgenomen.*

aucun objectif chiffré". Ils déploreraient également le fait qu'aucun budget ne soit prévu afin de mener à bien les différentes mesures du plan, qu'ils qualifiaient de "déclaration de bonnes intentions".

Environ un an plus tard, je saisis l'occasion de faire le point sur cette thématique importante.

Quelles sont les avancées réalisées ? Comment sont ventilés les 10.000 emplacements que vous souhaitez créer d'ici à 2030, entre les différents types de stationnement (arceaux, boxes, parkings mutualisés, etc.) ?

Que faites-vous pour réduire de moitié le vol de vélos d'ici 2030 ? Quels sont les objectifs chiffrés par année ? Pour quels budgets ?

Au sujet de la création de parkings à vélos pour les riverains, en collaboration avec des personnes privées et menée conjointement par l'asbl Cyclo et parking.brussels, vous aviez annoncé la mise sur pied d'objectifs. Quels sont-ils ?

Un peu moins de la moitié des vols ont lieu à l'intérieur des immeubles. D'après les derniers chiffres dont vous disposez, quelle est la proportion de vols de vélos attachés à un arceau, de vols commis dans des boxes à vélos ou de vols commis au domicile du propriétaire ?

Le plan directeur stationnement vélo prévoit le recrutement progressif des ressources humaines nécessaires au sein de parking.brussels. À quel type de tâches seront-elles dévolues ? Combien de personnes travaillent chez parking.brussels au déploiement ? Comment ce cadre est-il appelé à évoluer d'ici à la fin de la législature ?

En 2020, parking.brussels a consacré environ 1,2 million d'euros au stationnement des vélos. Ce budget comprend les coûts d'exploitation et d'investissement pour le placement de boxes, mais aussi le personnel, la communication et les loyers. En 2021, il devait être porté à 1.063.000 euros. Quel est-il pour l'année 2022 et comment a-t-il été ventilé ?

Combien de boxes sont répertoriés aujourd'hui en Région bruxelloise ? Combien ont été placés en 2021 et combien le seront en 2022 ?

Quels sont vos objectifs en matière de création de stationnements vélo aux abords des gares et des stations de métro ?

L'affectation de policiers à vélo était prévue en 2022 par Bruxelles Prévention et sécurité, dans le cadre du plan contre le vol. Combien de policiers y sont-ils affectés dans chaque zone ? Quelles sont leurs missions ?

Bruxelles Prévention et sécurité ne peut-elle pas venir en soutien pour relever les bonnes pratiques qui pourraient servir aux niveaux communal et régional ? D'autant plus qu'il semblerait

155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik wil graag verwijzen naar de antwoorden van de minister-president en mezelf op eerdere vragen over het onderwerp. Verder wil ik het plan tegen fietsdiefstal graag uitgebreid in de commissie komen voorstellen.*

*Als gevolg van het stijgende aantal diefstallen hebben we een gecoördineerde strategie opgenomen in het nieuwe Globaal Veiligheids- en Preventieplan 2021-2024, een plan dat de regering in januari heeft goedgekeurd.*

*Tegelijk heeft Brussel Mobiliteit een actieplan opgesteld, dat in september 2021 door de regering werd goedgekeurd. Het actieplan bevat 29 concrete maatregelen voor de periode van 2021 tot 2025. U kunt alles terugvinden op de website van Brussel Mobiliteit.*

*Samen met Brussel Preventie & Veiligheid, de politie en een aantal organisaties wil Brussel Mobiliteit de diefstallen tegen 2030 drastisch terugdringen. In de politiezones is daarrond een sterke dynamiek op gang gekomen en ik hoop dat de resultaten snel zichtbaar zullen zijn.*

157 *Ik betreur dat de MR voorbehoud maakt bij het feit dat de politie van fietsdiefstallen een prioriteit maakt. Zo heb ik de uitspraken van uw partijvoorzitter althans begrepen.*

*(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)*

que certaines zones n'en font pas une priorité, alors qu'il s'agit d'un véritable fléau à Bruxelles.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je renvoie d'abord à nos récentes réponses, et notamment celles aux questions écrites 1027 de M. Coomans de Brachène et 1222 de Mme Van Achter, ainsi qu'à la demande d'explications de Mme Rochette au ministre-président Vervoort en commission des affaires intérieures le 30 novembre dernier. Cette réponse a été concertée avec mon cabinet. Je rappelle également ma proposition de présenter en détail le plan de lutte contre le vol de vélos devant cette commission.

L'augmentation du nombre de vols de vélos en Région de Bruxelles-Capitale a conduit à l'inclusion d'une stratégie coordonnée contre les vols de vélos dans le nouveau plan global de sécurité et de prévention couvrant la période de 2021 à 2024, approuvé par le gouvernement bruxellois le 14 janvier.

Plus précisément, une démarche plus coordonnée en matière de vol de vélos a été incluse comme mesure et comme objectif opérationnel dans le cadre du thème 5 du plan global de sécurité et de prévention, c'est-à-dire les atteintes aux biens.

En parallèle et en complément de cet exercice, un deuxième plan d'action contre le vol de vélos a été élaboré par Bruxelles Mobilité en collaboration avec les acteurs impliqués. Ce plan a été soumis au gouvernement pour approbation en septembre 2021. Il comprend 29 actions concrètes proposées pour la période de 2021 à 2025. Celui-ci, ainsi qu'une feuille de route, peuvent être consultés sur le site web de Bruxelles Mobilité.

En ce qui concerne la réduction de moitié du nombre de vols de vélos d'ici à 2030, Bruxelles Mobilité travaille en partenariat avec Bruxelles Prévention et sécurité, les six zones de police, la police fédérale et d'autres acteurs associatifs au sein de la task force consacrée à la lutte contre le vol de vélos. Une véritable dynamique est en train de s'installer, notamment au niveau des six zones de police, qui mettent en œuvre plus d'actions, dont les résultats seront, j'espère, de plus en plus visibles. Encore récemment, en mai 2022, la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles a récupéré dans un garage à Laeken dix vélos présumés volés.

Je déplore que le groupe MR ne soit pas d'accord avec les priorités données à la police par rapport aux vols de vélo. Nous étions très satisfaits que le gouvernement fédéral classe aussi cette problématique parmi les priorités. Je suis donc surprise que vous vous distanciez de cette position, car il me semble essentiel que les zones de police puissent continuer à y accorder la priorité.

*(Remarques de Mme d'Ursel)*

Votre président de parti s'est exprimé, affirmant qu'il n'était pas nécessaire d'accorder la priorité aux vols de vélos. Je peux vous envoyer son intervention.

<sup>157</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *U haalt die uit hun context. Op federaal niveau beweegt er heel wat, wij wachten nu op gewestelijke daadkracht.*

<sup>157</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De hele keten moet samenwerken, van politiezones tot parket. Ik ben blij dat de federale ministers die bevoegd zijn voor mobiliteit en justitie veel belang hechten aan de kwestie, net zoals het gewest dat doet. We willen gecoördineerde oplossingen aanreiken voor dit alomtegenwoordige probleem.*

*De politie beschikt niet over voldoende gegevens om te kunnen zeggen waar de meeste diefstallen plaatshebben: aan een beugel, in een box of in een gebouw. Ze weet wel dat 59% van de fietsen gestolen wordt in de openbare ruimte en 41% op privéterrein.*

<sup>167</sup> *De dichtst bevolkte, centraal gelegen gemeenten kampen met de meeste fietsdiefstallen in de openbare ruimte. In de Cycloparkings werden in 2021 vier diefstallen in een box aangegeven. Dit jaar zijn dat er voorlopig twee. Er werden nog geen diefstallen uit de lokalen geregistreerd.*

*We willen inderdaad 10.000 extra stalplaatsen creëren. De ontplooiing van Cycloparking valt sinds het begin van dit jaar volledig onder de bevoegdheid van parking.brussels. We delen de ambities van het agentschap, zoals die in de nieuwe beheersovereenkomst zijn opgenomen.*

*In het parkeeragentschap zijn 6,5 voltijdse equivalenten verantwoordelijk voor de fietsenstallingen. Bij de goedkeuring van de nieuwe beheersovereenkomst zullen de noden opnieuw worden geëvalueerd. Voor investeringen, exploitatie, huur en studiewerk beschikt Cycloparking over 2 miljoen euro. Verder stelde Brussel Mobiliteit in 2021 560.000 euro ter beschikking aan elf gemeenten voor hun beleid inzake fietsenstallingen.*

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)**.- *Il ne faut pas sortir les propos de leur contexte. Au niveau fédéral, les choses bougent. Ce que nous vous demandons, c'est d'agir au niveau régional.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Nous collaborons avec tous les maillons de la chaîne, car un plan de lutte contre les vols de vélos qui ne serait pas élaboré en association avec les zones de police et le parquet créerait une rupture dans la chaîne. Il faut que tout le monde s'y mette et je me réjouis de la priorité que lui accordent les ministres fédéraux de la mobilité et de la justice, en coordination avec la Région bruxelloise. La raison de l'existence de plans de coordination est de rassembler tous les acteurs autour de la problématique en vue d'élaborer des actions concrètes et spécifiques visant à offrir une réponse commune.*

*S'agissant de la proportion de vols de vélos attachés à un arceau, de vols commis dans les boxes à vélos ou au domicile du propriétaire, la base de données de la police ne possède pas ce niveau de détail. Elle permet uniquement de faire la distinction entre l'espace public et le domaine privé, et ce, par commune. La moyenne régionale s'établit à 59 % de vélos volés dans l'espace public et 41 % sur le domaine privé.*

*Nous observons cependant des disparités entre les communes, des taux élevés de vols de vélos dans l'espace public étant constatés dans les communes plus densément peuplées et situées au centre de la Région. Les chiffres sont toutefois encore à l'étude et seront affinés par Bruxelles Prévention et sécurité et la police.*

*En ce qui concerne les espaces gérés par Cycloparking de parking.brussels, quatre vols dans des boxes à vélos ont été déclarés en 2021 et deux en 2022. Des tentatives de vols ont également eu lieu à la Bourse et place de Brouckère. Aucun vol n'a été enregistré jusqu'à présent dans les locaux. Je me réfère également à la question écrite posée par Mme Van Achter sur le sujet.*

*Quant à la ventilation des 10.000 emplacements et aux objectifs de parking.brussels dans le cadre du projet Cycloparking, rappelons que l'asbl Cyclo ne s'occupe plus du stationnement des vélos et que le développement de Cycloparking est entièrement du ressort de parking.brussels depuis le 1er janvier 2021.*

*En termes d'ambitions, nous venons d'approuver le contrat de gestion de parking.brussels, qui comprend également un important volet relatif au stationnement des vélos. La proposition sera d'ailleurs présentée en commission.*

*Enfin, concernant les ressources de Cycloparking, hormis les services transversaux, parking.brussels emploie 6,5 équivalents temps plein pour le stationnement de vélos. Les besoins seront réévalués à la suite de l'adoption du nouveau contrat de gestion. Le budget de Cycloparking en investissements, exploitation, loyers et études avoisine les 2 millions d'euros et le montant accordé par Bruxelles Mobilité aux communes pour le stationnement de vélos s'est élevé, en 2021, à 560.000 euros pour onze communes.*

169

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Voor grote kwalen heb je sterke remedies nodig. Federaal minister Gilkinet wil in de strijd tegen fietsdiefstal een systeem van unieke registratie van tweewielers inzetten.

Als mensen de moeite doen om zich met de fiets te verplaatsen en die wordt dan keer op keer gestolen, haken ze af. Er zijn dus meer beveiligde stallingen nodig. Hoeveel zulke boxen telt het gewest vandaag? Hoeveel komen er tegen het einde van het jaar bij?

In welke politiezones worden de meeste fietsen gestolen? Komen daar ook meer camera's, sociale controle en afgesloten stalplaatsen? U moet krachtiger optreden! Om gericht te kunnen optreden, hebben we gedetailleerde cijfers nodig.

- Het incident is gesloten.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Sur vos cinq minutes de temps de parole, vous avez passé une minute et demi à m'expliquer qu'il existait un plan régional de politique du stationnement et un plan vélo. Nous ne sommes pas suspects de ne pas avoir lu ceux-ci, vu que vous les avez tous deux présentés en commission de la mobilité.

Aux grands maux, les grands remèdes. Le ministre fédéral de la mobilité, M. Georges Gilkinet, a annoncé la semaine dernière dans la presse qu'il voulait prendre la problématique du vol de vélos à bras-le-corps, avec un système d'enregistrement unique pour les deux-roues. Cela s'est certainement fait avec votre collaboration.

Vous n'êtes pas sans savoir que se faire voler son vélo plusieurs fois est un facteur de renoncement. Or, nous devons tous travailler au développement de l'usage du vélo.

Ma question porte sur les emplacements sécurisés. Une proposition de résolution a été votée à l'unanimité en commission de la mobilité durant la législature précédente. Qu'offre-t-on exactement aux Bruxellois ? Combien y a-t-il de boxes à vélos à ce jour ? Combien sont-ils prévus pour la fin de l'année 2022 ? Les anneaux renversés, en rue, ne sont pas un mode de sécurisation du stationnement vélo, puisque des vélos se font régulièrement voler à ces endroits.

Qu'en est-il donc exactement ? Quels sont les zones, en Région de Bruxelles-Capitale, où on vole le plus de vélos ? Ces zones nécessiteraient la pose de caméras, un contrôle social et le passage prioritaire à des emplacements sécurisés. C'est dans ce domaine que je voudrais vous voir travailler. Vous ne me semblez pas prendre le problème à bras-le-corps.

Je n'ai jamais eu le chiffre du nombre de vélos volés en 2021. Il me paraît pourtant logique de les analyser, afin de connaître la proportion de vélos volés dans des zones privées ou dans l'espace public, et d'établir une cartographie afin d'agir de manière efficace. Vos réponses, aujourd'hui, ne vont pas dans ce sens.

- L'incident est clos.

177

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

177

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

177

betreffende "het doorlopende fietspad langs het kanaal tussen de Saintelettebrug en Jules de Trooz".

179

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- In 2017 kondigde uw voorganger de aanleg van een reeks fietsonderdoorgangen langs het kanaal aan om fietsers en voetgangers vlot en veilig voorbij

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

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

concernant "la piste cyclable ininterrompue le long du canal entre le pont Saintelette et le pont Jules de Trooz".

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- En 2017, votre prédécesseur a annoncé la construction d'une série de passages souterrains pour vélos le long du canal.

de Saintelettebrug, de Jules de Troozsquare en de Van Praetbrug te brengen.

In het begin van deze zittingsperiode ondervroeg ik u al over de vertragingen in het dossier en de impact daarvan op de financiering van het project. U zei toen dat het de bedoeling was om de vergunning in de herfst van 2020 aan te vragen, zodat die tegen de zomer van 2021 zou worden uitgereikt. De uitvoering van de effectieve werken was volgens u gepland voor 2022-2023.

Die timing was al krap aangezien het project, met een kostenplaatje van ruim 5,5 miljoen euro, in belangrijke mate gefinancierd wordt met middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. De deadline om die middelen, in totaal 1,5 miljoen euro, aan te wenden is 31 december 2023. Begin april bleek bovendien dat de vergunning nog steeds niet uitgereikt was. Voor de doorgang onder de Van Praetbrug moest het openbaar onderzoek zelfs nog van start gaan.

<sup>181</sup> Waarom heeft dit project opnieuw vertraging opgelopen? Waarom is begin april het openbaar onderzoek over de werken aan de Van Praetbrug nog niet opgestart? Werd de vergunningsaanvraag voor dit onderdeel van het project al ingediend?

De adviezen van de overlegcommissie van de stad Brussel over de werken onder de Saintelettebrug en de Jules de Troozsquare waren voorwaardelijk gunstig. Is uw administratie akkoord met de voorwaarden en hebben die een impact op de planning van de werken?

Wat is de planning? Wanneer verwacht u alle vergunningen? Wanneer starten de werken, zodat we daar eindelijk kunnen fietsen? Zullen de middelen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling tijdig worden aangewend voor deze fietsverbinding? Zo niet, kunnen ze dan elders worden ingezet of zijn ze dan verloren?

<sup>183</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Wat de vertraging betreft, vergden de studies van het project diepgaander onderzoek wegens een aantal evoluties. Die zijn onder meer gebaseerd op de feedback en op de raadplegingen van de betrokken instanties, namelijk urban.brussels, de gemeentebesturen, de politie- en hulpdiensten, de concessiehouders en burgerverenigingen zoals Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq).

Voorts is het ook nodig om rekening te houden met de vooruitgang van andere projecten in de omgeving, zoals de herinrichting van het Becopark, de heraanleg van het Sainteletteplein en Docks Brussel. Om een kwalitatieve en samenhangende openbare ruimte te kunnen aanbieden, werden er extra onderzoeken uitgevoerd. Op 20 en 22 oktober 2021 zijn er vergunningsaanvragen ingediend voor het Sainteletteplein, de Jules de Troozsquare en de Van Praetbrug, die door urban.brussels onderzocht worden.

*Vous aviez indiqué en début de législature que l'intention était de demander le permis à l'automne 2020 pour qu'il soit délivré à l'été 2021. Les travaux proprement dits étaient prévus pour 2022-2023.*

*Alors que le calendrier initial était déjà serré, il est apparu début avril que le permis n'avait toujours pas été délivré et que, pour le passage sous le pont Van Praet, l'enquête publique n'avait même pas encore commencé.*

*Pourquoi ce projet et l'enquête publique ont-ils pris tant de retard ? La demande de permis pour ce volet du projet a-t-elle déjà été introduite ?*

*Les conditions fixées par la commission de concertation de la Ville de Bruxelles ont-elles une incidence sur le calendrier des travaux ?*

*Quand pensez-vous recevoir tous les permis ? Les ressources du Fonds européen de développement régional seront-elles utilisées à temps ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le retard s'explique par la nécessité de mener une enquête plus approfondie, notamment basée sur le feedback et la consultation des instances concernées.*

*Il faut en outre tenir compte des progrès réalisés dans d'autres projets dans la zone. Pour rendre l'espace public qualitatif et cohérent, des études complémentaires ont été réalisées. Les demandes de permis concernant la place Saintelette, le square Jules de Trooz et le pont Van Praet ont été déposées les 20 et 22 octobre 2021.*

*Le 2 février 2022, urban.brussels a été informée de l'intention de Bruxelles Mobilité d'inclure le résultat des dernières discussions avec le Bruxelles Royal Yacht Club et les commentaires formulés dans la demande de permis. La Donation royale, propriétaire du terrain qui sera traversé par la nouvelle piste cyclable, dispose en effet d'une concession avec le Bruxelles Royal Yacht Club. Sans son avis positif, urban.brussels ne peut donc pas délivrer le*

Wat het openbaar onderzoek betreft, werd de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning voor de Van Praetbrug ingediend op 20 oktober 2021. Op 2 februari 2022 werd urban.brussels op de hoogte gebracht van de intentie van Brussel Mobiliteit om de aanvraag te wijzigen op basis van artikel 177/1 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening. De bedoeling is om het resultaat van de laatste gesprekken met de Brussels Royal Yacht Club en de geformuleerde opmerkingen in de aanvraag op te nemen. De Koninklijke Schenking is immers eigenaar van het terrein dat het nieuwe fietspad zal doorkruisen en heeft een concessie met de Brussels Royal Yacht Club. Zonder hun positief advies kan urban.brussels de vergunning niet afgeven. Zodra de aanpassingen zijn uitgevoerd, kan de behandeling van de aanvraag worden voortgezet met de organisatie van een openbaar onderzoek.

185 We zullen de voorwaarden die de overlegcommissie heeft geformuleerd overnemen. De impact op de start van de werken zal vrij beperkt zijn. De vergunningsaanvraag zal worden aangepast om rekening te houden met de opmerkingen.

De planning hangt af van de datum waarop de vergunning wordt afgegeven. Als dat in de loop van de zomer is en er geen beroep wordt aangetekend, kunnen de werken in de loop van 2023 van start gaan. De werken zullen ongeveer een jaar duren, interventies van de concessiehouders niet meegerekend.

Normaal gezien zullen we de middelen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling ontvangen voor de uiterste datum waarop de facturen mogen worden ingediend, namelijk 31 december 2023.

187 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het is vreemd dat er nu pas duidelijkheid is over de eigendom. Ik hoop dat er geen verdere vertraging volgt. Ik moedig alle administraties aan om er nu dringend werk van te maken.

- *Het incident is gesloten.*

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

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

191 **betreffende "de tactische stedenbouw en de tijdelijke betonblokken die permanent worden".**

193 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De pers berichtte onlangs over een Instagramaccount waarin het veelvuldige gebruik van betonblokken in de openbare ruimte op een humoristische manier op de korrel wordt genomen. Het gaat meer bepaald om het zogenaamde tactische stedenbouwkundige beleid van het Brussels Gewest.*

*permis. Une fois les adaptations effectuées, une enquête publique pourra être organisée.*

*Nous prendrons en considération les conditions formulées par la commission de concertation. L'impact sur le début des travaux sera assez limité. Si le permis est délivré dans le courant de l'été et ne fait l'objet d'aucun recours, les travaux pourront commencer l'année prochaine et dureront environ un an, sans tenir compte des interventions des concessionnaires.*

*Nous devrions recevoir les ressources du Fonds européen de développement régional avant l'échéance pour introduire les factures.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Je suis étonnée que la question de la propriété ne se résolve que maintenant et j'espère qu'aucun autre retard ne sera à déplorer.*

- *L'incident est clos.*

**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'urbanisme tactique et les blocs de béton temporaires, qui deviennent définitifs".**

**M. David Weytsman (MR).**- Un compte Instagram a récemment été épinglé dans la presse pour le succès grandissant qu'il connaissait. Son but ? Dénoncer avec humour la manière dont Bruxelles envisage son "urbanisme tactique" au moyen de blocs de béton. Ceux-ci sont déployés partout dans l'espace public pour remplir diverses missions, entre autres la sécurisation des cheminements piétons et des pistes cyclables. Le compte, dont l'ironie piquante continue de faire des émules, rassemble pas moins de 600 photos de blocs de tailles, couleurs

*Uiteraard kunnen betonblokken nuttig zijn om een snelle oplossing te vinden om bijvoorbeeld de fietspaden te beveiligen in afwachting van de heraanleg van een ongevalgevoelige zone.*

*Uit het desbetreffende Instagramaccount valt echter duidelijk af te leiden dat er geen enkele eenvormigheid is tussen de omvang, de kleur en de materie van de blokken. Ze worden bovendien voor zeer uiteenlopende doelen gebruikt. Dat is niet alleen lelijk, maar kan ook verwarring veroorzaken bij de weggebruikers.*

*Kunt u bij de gemeenten en de gewestelijke diensten aandringen op meer coherentie wat het gebruik van betonblokken betreft?*

ou compositions diverses. Un millier de personnes suivent désormais les péripéties de ces aménagements tantôt nécessaires, tantôt superflus, mais qui ont ceci en commun d'être toujours laids.

Il convient de s'interroger sur la manière dont notre ville évolue. Je souscris bien sûr à la nécessité de mieux sécuriser les pistes cyclables qui jalonnent Bruxelles. Je soutiens également la volonté d'obtenir rapidement des résultats, en particulier en matière de sécurité routière, mais dans l'attente d'un réaménagement plus global des zones à concentration d'accidents. Sécuriser temporairement un cheminement ou un carrefour au moyen d'un matériel temporaire, c'est une bonne chose, mais il apparaît que les dispositifs compilés sur le compte précité illustrent une série de problèmes ou à tout le moins de questions.

Commençons par le manque évident d'uniformisation des blocs. Certains sont en plastique, d'autres en béton. Les uns sont de couleur, les autres non. Parfois, il s'agit juste de blocs de pierre, de tailles différentes. Certains servent à sécuriser des lidars, d'autres des pistes cyclables ; les uns ferment une voirie aux voitures quand d'autres jouxtent les traversées piétonnes. Vous semblez adorer le béton ! Ce manque d'uniformisation du matériel est non seulement peu esthétique, mais peut aussi entraîner un sentiment d'incompréhension dans le chef des usagers de la route qui voient se multiplier les types d'aménagements.

Pouvez-vous plaider pour une réelle uniformisation entre les communes et autres services de la Région ? Ce manque de cohérence peut laisser, comme le mentionne un article de la RTBF, une impression de poste-frontière est-allemand durant la guerre froide, ce qui est peu flatteur comme vitrine de la capitale de l'Europe.

Il convient également de se demander si ces aménagements sont nécessairement la réponse la plus adaptée pour réaliser des gains rapides, car ils peuvent également représenter un risque sur le plan de la sécurité routière. Les blocs entravent parfois, on le voit sur les photos, certaines pistes cyclables, car ils se trouvent totalement en travers. Ils occupent parfois des places de parking, au détriment du stationnement, qui est déjà largement sous pression. Ils se trouvent parfois également à cheval entre le trottoir et la rue, parfois en plein milieu du trottoir.

Ces dispositifs dangereux peuvent évidemment représenter un danger pour les cyclistes. Ils peuvent également entraver le cheminement piéton, et donc compliquer la mobilité des personnes à mobilité réduite. Je pense notamment aux personnes en chaise roulante ou aux parents avec des poussettes. Rappelons que près d'un tiers des Bruxellois peuvent être considérés comme des personnes à mobilité réduite.

J'aimerais dès lors comprendre mieux comment sont choisis et installés ces blocs de béton. Combien coûte leur installation et désinstallation ? Quels sont les critères utilisés par les

<sup>195</sup> *Vervolgens rijst de vraag of zulke betonblokken wel geschikt zijn om snelle resultaten te boeken, want ze houden ook een veiligheidsrisico in. De foto's op sociale media tonen dat ze soms gewoon in het midden van het fietspad of het trottoir staan. Dat is natuurlijk erg hinderlijk voor voetgangers en vooral voor personen met een beperkte mobiliteit.*

*Hoe worden die betonblokken gekozen en geplaatst? Hoeveel kost het om ze te plaatsen en ze weer te verwijderen? Op basis van welke criteria baseren wegbeheerders zich om te beslissen of ze ergens geplaatst moeten worden?*

*Hoeveel betonblokken bevinden er zich momenteel op de gewestwegen? Acht u het niet noodzakelijk om de praktijken wat eenvormiger te maken?*

*Wie beslist over het plaatsen en verwijderen van betonblokken op gewestwegen en op basis van welke criteria? Hoe wilt u het gebruik van zulke betonblokken stroomlijnen?*



*Hoeveel betonblokken en hoeveel plastic blokken bezit Brussel Mobiliteit? Wat zijn de voor- en nadelen per type? Waarvoor worden ze precies gebruikt?*

*In hoeverre gaat het om tijdelijke oplossingen? Sommige blokken staan er al maanden of zelfs jaren. Hoelang zullen die er nog blijven staan?*

gestionnaires de voirie pour déterminer de leur utilité à tel ou tel endroit ?

Combien de blocs de béton sont-ils actuellement déployés sur des voiries régionales ? Au vu des contacts que vous entretenez avec les communes, ne serait-il pas nécessaire d'uniformiser leur utilisation ?

Sur les voiries régionales, qui décide de leur installation et de leur enlèvement et quels sont les critères utilisés ? Comment travaillez-vous à une rationalisation du nombre de blocs en identifiant les blocs inutiles, redondants, dangereux ou même totalement contre-productifs ?

Combien Bruxelles Mobilité possède-t-elle de tels blocs de béton et de blocs en plastique ? Quels sont les avantages et désavantages de chacun ? Délimitation de pistes cyclables, sécurisation de places, sécurisation de passages pour piétons, à quelle fonction sont-ils supposés répondre et avec quels critères sont-ils sélectionnés ?

Jusqu'à quel point ce type de dispositif est-il conçu pour être temporaire, car tout ce qui est temporaire semble devenir de plus en plus définitif dans cette Région ? Dans le cadre d'un test de mobilité, cela se comprend, mais certains aménagements semblent être en place depuis plusieurs mois, voire plusieurs années. Vont-ils être conservés encore longtemps ?

Concernant la sécurisation des coronapistes, quel est le coût moyen par kilomètre des 40 km de pistes cyclables ? Comment ce 1,6 million d'euros a-t-il été ventilé entre l'installation, l'évaluation et la désinstallation de ces pistes cyclables ? Quel est le coût moyen de l'achat, l'installation et la désinstallation des blocs de béton ?

Comment se déroule la collaboration avec les communes au sujet de la pose de blocs de béton sur les voiries communales et de la nécessaire harmonisation entre communes et Région ?

Avez-vous déjà travaillé à l'organisation d'un concours régional ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'urbanisme tactique a pour objectif d'améliorer une situation - souvent à risque - de manière rapide et à faible coût. Le but est de tester une solution et de l'adapter en fonction des observations, des comptages de flux, etc. Cela permet aussi à chacun de mieux visualiser un aménagement futur.

Les blocs de béton font partie des éléments utilisés pour répondre à cet objectif. Depuis 2016, 2.838 blocs de béton ont été commandés et placés par Bruxelles Mobilité en voiries régionales. Certains blocs sont aussi loués temporairement. D'autres encore sont achetés et placés par les communes. Bruxelles Mobilité intervient aussi éventuellement à la demande des communes, mais de manière exceptionnelle et toujours en fonction des moyens disponibles.

<sup>197</sup> *Bij het begin van de covidcrisis werd er 40 km fietspad aangelegd. Hoeveel bedragen de kosten per kilometer fietspad? Kunt u dieper ingaan op de kostenspreiding?*

*Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten?*

*Hebt u al werk gemaakt van een gewestelijke wedstrijd?*

<sup>199</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Tactische stedenbouw bestaat erin om een doorgaans gevaarlijke situatie snel en goedkoop te verbeteren. Het doel is om de oplossing uit te testen en aan te passen aan de hand van de bevindingen.*

*Betonblokken maken deel uit van zulke oplossingen. Sinds 2016 heeft Brussel Mobiliteit 2.838 betonblokken besteld en op gewestwegen geplaatst. Ook de gemeenten en de Regie der Wegen kunnen betonblokken plaatsen en verwijderen. Daarvoor beschikt het gewest ook over een bestellingsopdracht.*

*Brussel Mobiliteit beschikt over een kleine voorraad betonblokken van een en twee meter. Het gebruikt nauwelijks plastic blokken, want die kunnen te makkelijk verplaatst worden.*

*Via sociale media en Fix My Street waakt Brussel Mobiliteit over de staat van de blokken.*

*Die zijn misschien lelijk, maar in afwachting van de geplande definitieve heraanleg kunnen ze wel levens redden. In het kader van Bike for Brussels werkt Brussel Mobiliteit overigens aan een voorstel om de blokken te versieren.*

<sup>201</sup> *In het begin van de covidcrisis werd het openbaar vervoer afgeraden wegens de social distancing. Daarom wilden we snel bijkomende fietspaden aanleggen en tegelijkertijd het netwerk verbeteren voor het toenemende aantal fietsers.*

*Betonblokken van een meter kosten 70 euro. De plaatsing en verwijdering kosten 17,62 euro. Betonblokken van twee meter kosten 140 euro en de plaatsing en verwijdering ervan 35,24 euro. Die prijzen zijn exclusief btw.*

*Het betreft dus minimale investeringen die een grote veiligheidswinst opleveren. Waar mogelijk geven we overigens de voorkeur aan paaltjes. Voorlopig blijven betonblokken echter noodzakelijk op sommige plekken om de veiligheid van actieve weggebruikers te garanderen.*

<sup>203</sup> **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Sommige blokken staan jarenlang op erg opmerkelijke plekken. De*

La Régie des routes peut aussi placer et retirer des blocs de béton. Nous disposons également d'un marché stock pour le placement et le déplacement de blocs.

Bruxelles Mobilité dispose d'un petit stock de blocs d'un mètre et de deux mètres, qui permettent de répondre aux besoins urgents. Le poids des blocs de deux mètres empêche qu'ils ne soient déplacés en les poussant avec un véhicule. Bruxelles Mobilité ne dispose quasi plus de blocs en plastique en raison de leur manque de résistance. Il arrive effectivement que des blocs de ce type soient déplacés ou endommagés.

Bruxelles Mobilité veille à leur entretien par le biais des réseaux sociaux et de Fix My Street, outils qui permettent de signaler et résoudre rapidement les problèmes.

L'esthétique des chantiers n'est pas optimale, mais ces blocs de béton permettent de sauver des vies dans l'attente des réaménagements définitifs, qui sont en cours de planification dans la plupart des endroits. À noter aussi que, dans le cadre de la dynamique Bike for Brussels, Bruxelles Mobilité travaille actuellement à une proposition de décoration des blocs.

L'objectif des coronapistes était double. Il s'agissait de proposer rapidement des espaces cyclopiétons qui permettaient de respecter la distanciation sociale durant la crise sanitaire, mais aussi de compléter et améliorer le réseau existant pour le flux grandissant de cyclistes. Pour rappel, les transports en commun étaient alors déconseillés et nous voulions construire en urgence une infrastructure pour permettre aux citoyens de se déplacer à pied et à vélo, en garantissant la sécurité routière.

Pour ce qui est des prix, les blocs d'un mètre coûtent 70 euros hors TVA et leur placement ou leur évacuation 17,62 euros hors TVA. Les blocs de deux mètres coûtent 140 euros hors TVA et leur placement ou leur évacuation 35,24 euros hors TVA.

Le coût des investissements réalisés dans cette infrastructure destinée à améliorer la sécurité routière, qui présente une plus-value énorme, est marginal comparé aux budgets alloués à d'autres travaux. Toutes les pistes cyclables ne disposent pas de blocs de béton et il est donc difficile de déduire le prix spécifique lié aux blocs.

Je rappelle également que le nouvel arrêté minimise l'importance et permet plus facilement de travailler avec des poteaux, qui sont moins massifs que des blocs de béton. Nous privilégions les poteaux dans la mesure du possible.

Nous adapterons ces aménagements le jour où il ne sera plus nécessaire de tant sécuriser les pistes cyclables. Pour l'instant, ils restent cependant essentiels pour garantir la sécurité des modes actifs.

**M. David Weytsman (MR)**.- Le compte Instagram, qui n'est qu'une image parmi beaucoup d'autres, indique clairement que

*betonblokken in de Wetstraat zullen er allicht ook nog een hele tijd blijven staan.*

*Kunnen de tijdelijke fietspaden echt niet wat aantrekkelijker gemaakt worden, bijvoorbeeld met bloembakken?*

*Kan het gewest niet wat nauwer samenwerken met de gemeenten om wat eenvormigheid aan te brengen? Kunt u er niet voor zorgen dat er wat zuiniger wordt omgesprongen met het gebruik van zulke blokken?*

205 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We gebruiken al bloembakken waar het kan, maar niet in de Wetstraat, want daarvoor zijn ze te breed.*

*We maken werk van een definitieve oplossing voor de Wetstraat. Dankzij het nieuwe besluit betreffende werken van geringe omvang is het ook gemakkelijker om paaltjes te gebruiken. We blijven ook zoeken naar fraaiere instrumenten om tijdelijke fietspaden te beveiligen.*

*- Het incident is gesloten.*

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

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

209 **betreffende "de deelfietsen in de voetgangerszones".**

211 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Na een recente wijziging van de ordonnantie betreffende het gebruik van deelvoertuigen, kan de operator bij de trapondersteuning van deelfietsen een technische snelheidsbeperking inbouwen, zodat de snelheidslimieten worden nageleefd.*

*Op de Anspachlaan, die nu een van de grootste voetgangerszones in het gewest is, slalommen de steppers tussen de wandelaars*

ces blocs sont parfois placés à des endroits très spéciaux, et parfois pendant plusieurs années.

Il faut s'engager à les utiliser avec parcimonie. Dans les deux objectifs que vous avez fixés, la sécurité et les zones à concentration d'accidents, je vous suis. S'agissant des coronapistes, les blocs de béton de la rue de la Loi resteront vraisemblablement en place le temps de stabiliser cette piste cyclable. Cela signifie qu'ils y resteront peut-être pendant encore des années.

Est-il possible de rendre ces pistes un peu plus attrayantes ? Est-il possible d'utiliser, comme sous la législature précédente, davantage de bacs de plantes, de couleur brune ou rouille ? Ce serait autrement esthétique.

Est-il possible également de travailler avec les communes afin d'uniformiser davantage le type de blocs et de les utiliser avec plus de parcimonie ? Depuis quelques mois, on dirait une course à celui qui en utilisera le plus. Cela abîme notre aménagement du territoire et notre espace public. Or, la qualité de vie passe aussi par l'esthétique.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les bacs à fleurs font effectivement partie de notre panoplie d'outils. Rue de la Loi, il n'est pas possible d'en installer, pour des raisons de largeur, mais nous en avons par exemple utilisé autour des étangs d'Ixelles pour clôturer certains tronçons, ou à Cureghem. C'est nettement plus esthétique et, quand c'est possible, nous optons pour cette solution, même si le prix est un peu plus élevé que celui des bacs en béton.

La piste cyclable de la rue de la Loi est en voie de pérennisation. Avec le nouvel arrêté, nous pouvons plus facilement utiliser des poteaux, etc. Nous en profitons pour chercher d'autres manières, plus esthétiques, de sécuriser les pistes temporaires.

*- L'incident est clos.*

**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 "les véhicules de cyclopartage dans les zones piétonnes".**

**M. David Weytsman (MR).**- Le parlement a récemment adopté la proposition d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 28 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. Cette proposition permet, en son article 4, de faire brider techniquement par l'opérateur la propulsion auxiliaire des

*door. Het risico op ongevallen is er dan ook groot en velen voelen zich er niet veilig. Zelfs aan een lagere snelheid blijft het risico op een ongeval bestaan.*

*In 2020 veroorzaakten zes steppers een ongeval met lichamelijke schade bij een voetganger, terwijl ze zelf ongedeerd bleven. De meeste incidenten doen zich in Brussel-Stad voor, gevolgd door Elsene. In september 2021 voerde de politie overigens nog een bewustmakingscampagne in de voetgangerszone, waarbij 26 bestuurders, van wie 22 op een step, een boete van 174 euro kregen voor overdreven snelheid.*

<sup>213</sup> *Ook uit de studie "Stadscentrum, voetgangerszone en levenswijzen" van het Brussels Studies Institute en Forum Vies Mobiles blijkt dat steps en fietsers vaak voor een gevoel van onveiligheid zorgen, zeker bij senioren.*

*Voor fietsers bestaat in een voetgangerszone de verplichting om bij grote drukte af te stappen. Wordt die verplichting nageleefd? Hoeveel ongelukken tussen fietsers of steppers en voetgangers hebben zich daar tussen 2019 en 2021 voorgedaan?*

*Wanneer treedt de verplichting voor de operatoren om snelheidsbeperkingen in te bouwen in werking? In welke voetgangerszones geldt die beperking?*

*Hoe zorgt Brussel Mobiliteit ervoor dat een station in een voetgangerszone de voetgangers zo weinig mogelijk stoort?*

*Waarom worden fietsers en gebruikers van steps niet verplicht om te voet te gaan in een voetgangerszone?*

*Werkt u samen met de gemeenten om aangepaste stroken te maken voor fietsen en steps?*

véhicules de cyclopartage afin de garantir le respect des limites de vitesse prévues par le Code de la route.

Le piétonnier situé sur le boulevard Anspach est l'une des plus grandes zones piétonnes de la Région. Puisqu'il draine quotidiennement des milliers de Bruxellois, de travailleurs et de touristes, il constitue un axe de promenade majeur de notre capitale, mais sert également de vitrine à nos visiteurs.

J'interviens régulièrement au conseil communal de la Ville de Bruxelles pour demander que la sécurité et la propreté soient considérées comme des priorités. Il m'apparaît cependant que les trottinettes qui slaloment entre les promeneurs continuent de représenter un risque élevé d'accidents et génèrent un fort sentiment d'insécurité. Ce danger semble subsister même à vitesse limitée.

En 2020, Bruxelles Mobilité a enregistré six accidents de trottinettes ayant causé des blessures sur des piétons, mais avec des conducteurs de trottinette indemnes. Les incidents semblent se concentrer dans le centre-ville de Bruxelles (plus de 70 en 2020), suivi d'Ixelles (plus de 20). Ces deux communes abritent justement les deux plus grands piétonniers de la Région. En septembre 2021 se tenait d'ailleurs une campagne de sensibilisation de la police bruxelloise sur le piétonnier du centre-ville, au cours de laquelle 26 conducteurs, dont 22 utilisateurs de trottinette, ont écopé d'une amende de 174 euros pour vitesse excessive.

Ces données ont fortement évolué depuis que ma question a été rédigée.

À la suite de cette opération, la police expliquait d'ailleurs compter sur le bon sens de chacun et conseillait de mettre le pied à terre.

L'étude "Centre-ville, piétonisation et modes de vie" réalisée par le Brussels Studies Institute et le Forum Vies Mobiles a révélé que les trottinettes étaient aussi très souvent citées, dans leurs entretiens, comme sources de sentiment d'insécurité. Plus grave, les seniors ayant visité le piétonnier mentionnent également l'insécurité que représentent les trottinettes ou cyclistes.

L'obligation de rouler au pas existait déjà pour les cyclistes dans le cadre des zones piétonnes, assortie d'une obligation de mettre le pied au sol si la densité de circulation rend le passage difficile. Au regard de cette obligation, combien d'accidents de cyclistes avec des piétons ont-ils été déplorés dans les zones piétonnes entre 2019 et 2021 ? Cette obligation de rouler au pas était-elle respectée ?

Combien de piétons ont-ils été victimes d'un accident avec une trottinette dans une zone piétonne entre 2019 à 2021 ?

Au regard du calendrier de publication des arrêtés liés à la nouvelle ordonnance, quand pouvons-nous attendre l'entrée en vigueur de l'obligation faite aux opérateurs de brider la vitesse

215

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Volgens het STOP-principe staat de veiligheid van de voetgangers centraal in de mobiliteit en in een voetgangerszone is die zelfs prioritair.*

*De cijfers van Vias Institute over het aantal ongevallen met steps zijn alarmerend. Voor de veiligheid van voetgangers en van de gebruikers zelf is het belangrijk om een fout gebruik van steps goed in te dijken.*

*Een ander aandachtspunt is om de voetpaden vrij te maken van slecht gestalde steps.*

*Sinds 1 juli 2022 bepaalt de federale Wegcode dat elektrische steps niet op het voetpad mogen, dat je niet met twee op een step mag en dat steps onder de 16 alleen uitzonderlijk toegelaten zijn.*

*Regionaal is er een snelheidsbeperking van 20 km/u voor deelsteps en van 8 km/u in de voetgangerszone van het centrum en de Elsensesteenweg. Er wordt bekeken of die snelheidsbeperking ook in andere voetgangerszone kan worden ingevoerd.*

*Drop-offzones komen bij voorkeur op parkeerplaatsen op de rijweg, maar indien mogelijk ook op het voetpad. Brussel Mobiliteit heeft recent de opdracht gegeven om een handleiding voor die drop-offzones op te stellen voor Brussel Mobiliteit, de gemeenten, Leefmilieu Brussel, de MIVB en de NMBS. Brussel Mobiliteit heeft ook een modelontwerp aan de gemeenten bezorgd en er zijn subsidies voor de inrichting van de drop-offzones.*

de leurs véhicules dans les zones piétonnes ? Il me semble que cela a été partiellement réalisé dans l'intervalle.

Selon vos contacts avec les communes, quelles seront les différentes zones piétonnes concernées par une limitation ?

Comment Bruxelles Mobilité dresse-t-elle le cahier des charges d'une zone de dépôt type dans un piétonnier afin de limiter son impact sur la circulation piétonne ?

Pourquoi ne pas imposer aux cyclistes et trottinettistes de mettre le pied à terre dans les zones réservées aux piétons uniquement ?

Collaborez-vous avec les communes pour proposer, en parallèle aux grands itinéraires réservés aux piétons, des trajets adaptés où les vélos et trottinettes peuvent rouler à vitesse normale, notamment par un revêtement ou une signalisation adaptée, à l'instar des itinéraires cyclables régionaux ? Dans la négative, pourquoi ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La sécurité subjective et objective des piétons est à la base du principe STOP, qui place le mode de transport piéton à la base de la mobilité.

La sécurité des piétons est la priorité d'un piétonnier. Les personnes, y compris et en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, doivent pouvoir se sentir libre de flâner, marcher et s'arrêter.

Un enjeu principal consiste donc à endiguer le phénomène des trottinettes qui circulent sur les trottoirs, dans les zones piétonnes, à moyenne et grande vitesse, nuisant ainsi au bien-être et à la sécurité des piétons, mais aussi à la sécurité des utilisateurs de trottinettes eux-mêmes. En effet, les derniers chiffres d'accidentologie publiés par l'Institut Vias concernant les utilisateurs de trottinettes sont plus qu'alarmants.

L'autre enjeu est de libérer au plus vite les cheminements piétons des trottinettes mal stationnées, qui représentent un obstacle à une circulation sûre et lisible, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

Plusieurs actions sont ainsi initiées.

Au niveau fédéral, le Code de la route a été modifié. Cette modification comprend notamment l'interdiction de rouler sur les trottoirs en trottinette électrique, l'interdiction d'être à deux sur une trottinette, ainsi que l'interdiction de rouler avec un tel engin avant 16 ans, sauf dans certains cas. Cette nouvelle réglementation fédérale est entrée en vigueur le 1er juillet 2022.

Au niveau régional, nous limitons la vitesse des trottinettes partagées à 20 km/h partout, et à 8 km/h sur les zones piétonnes les plus conflictuelles, c'est-à-dire le piétonnier du centre-ville et la chaussée d'Ixelles. D'autres zones à 8 km/h pourraient suivre à la demande des communes. Une première journée d'échange

217 *Snelheidscontroles blijven noodzakelijk, en zullen bijdragen aan een betere bewustwording bij het grote publiek.*

*Voor de cijfers over de slachtoffers beperk ik me tot de voetgangerszones in de Vijfhoek. In 2019 waren er twee ongevallen, met een voetganger en een fietser als slachtoffer. In 2020 waren er drie ongevallen, met twee voetgangers en een fietser als slachtoffer. Sinds 2020 waren er geen meer. In 2019 waren er drie aanrijdingen, geen in 2020 en zes in 2021. Die cijfers gaan alleen over aanrijdingen met lichamelijke letsels, vastgesteld door de politie.*

*Veel ongevallen worden natuurlijk niet geregistreerd, maar de cijfers van Vias Institute tonen aan dat er nog werk aan de winkel is.*

219 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik vraag me af of we niet beter iedereen verplichten om te voet te gaan in ingewikkelde voetgangerszones, zoals in het centrum.*

*Een alternatief is de snelheidsbegrenzing tot 8 km/uur, die u blijkbaar met de deelstepbedrijven hebt afgesproken. In dat geval blijven mensen met een eigen step en fietsers echter buiten schot. Zal dat volstaan?*

général entre les opérateurs, Bruxelles Mobilité et les communes a été organisée le 5 mai dernier.

Nous développons une stratégie de stationnement en zones de dépôt, d'une part en zones piétonnes, et d'autre part en voirie, sur des emplacements de parking, notamment situés à moins de cinq mètres de traversées piétonnes. La priorité doit être mise sur un stationnement en voirie, mais dans certains cas, lorsque la disposition le permet, des zones de stationnement en zones piétonnes peuvent être envisagées.

Pour cela, Bruxelles Mobilité a récemment attribué un marché de service à l'agence spécialisée, afin de produire et mettre un guide pratique de mise en œuvre de zones de dépôt à la disposition des gestionnaires d'espaces publics que sont Bruxelles Mobilité, les dix-neuf communes, mais également Bruxelles Environnement, la STIB et la SNCB.

De plus, Bruxelles Mobilité a produit et diffusé auprès des communes un plan-type. Des subsides sont également proposés aux communes afin de les soutenir dans l'installation de zones de dépôt sur leurs voiries.

Par ailleurs, il reste indispensable de maintenir un contrôle strict et régulier par les zones de police. Une opération de contrôle de vitesse des vélos et des trottinettes a été récemment menée par la brigade cycliste sur le piétonnier de Bruxelles. Sa médiatisation a permis d'étendre la sensibilisation au grand public.

Par rapport au nombre de victimes, les données ne permettent pas de ventiler les accidents en fonction du statut de la voirie, c'est pourquoi nous avons concentré l'analyse sur les zones piétonnes comprises dans le Pentagone. On y a déploré deux accidents impliquant un piéton et un cycliste en 2019 et trois accidents, avec deux victimes piétonnes et une victime cycliste, en 2020. Depuis juillet 2020, aucun accident n'a été enregistré entre des piétons et des cyclistes. Concernant les collisions dans les zones piétonnes du Pentagone, trois ont eu lieu en 2019, aucune en 2020 et six en 2021. Notez toutefois qu'il s'agit uniquement de collisions avec lésions corporelles, ayant fait l'objet d'un formulaire d'accident rempli par la zone de police. Comme vous vous en doutez, de nombreux accidents ne sont en effet pas enregistrés, mais les chiffres d'accidentologie de l'Institut Vias montrent que nous devons continuer à travailler sur ce point.

**M. David Weytsman (MR).**- Par défaut et avec dépit, je me demande si la solution ne serait pas d'imposer à tout le monde de mettre pied à terre, dans les zones piétonnes compliquées en raison des aménagements, comme au centre-ville.

Une consigne alternative est ici essayée, à savoir le bridage à 8 km/h. Ai-je bien compris, vous avez simplement convenu avec les sociétés de trottinettes en libre-service de les brider ? Dans ce cas, ni les personnes qui possèdent leur propre trottinette, ni les cyclistes ne sont concernés, puisque vous ne modifiez pas le règlement. Est-ce suffisant, si c'est bien ce que vous avez dit ?

221

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Iedereen moet het verkeersreglement in de voetgangerszone naleven, ook mensen met hun eigen fiets of step. De politie heeft er een bewustmakingscampagne rond gevoerd. Veel mensen rijden met z'n tweeën op een step, zonder helm en tegen een overdreven snelheid. Daarom moet de bewustmaking gepaard gaan controles en sancties.*

*De snelheidsbegrenzing tot 8 km/uur blijft inderdaad beperkt tot deelsteps. We moeten steppers bewust maken van het gevaar van elektrische autopeds. Daarom is er nu ook aandacht voor steps bij het fietsbrevet voor kinderen.*

223

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U begrenst de snelheid tot 8 km/uur, maar in het verkeersreglement is er sprake van "stapvoets", wat overeenkomt met zo'n 4 km/uur en bijna onmogelijk is met de fiets.*

*Het volstaat niet om te zeggen dat niemand het verkeersreglement naleeft. U moet extra maatregelen nemen ten behoeve van de voetgangers. In heel wat steden in onze buurlanden geldt een fietsverbod in voetgangerszones.*

*- Het incident is gesloten.*

227

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

227

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

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tous les utilisateurs de vélos et de trottinettes électriques, y compris ceux qui se déplacent avec leur propre véhicule, sont tenus de respecter le Code de la route dans la zone piétonne.

La police a mené une action de sensibilisation des utilisateurs à modérer leur vitesse dans la zone piétonne, sous peine de sanction.

Le levier de la limitation de vitesse à 8 km/h se borne effectivement aux trottinettes partagées et devra faire l'objet d'un accord avec tous les opérateurs, mais les propriétaires d'une trottinette électrique sont également tenus de respecter le Code de la route et certaines limitations de vitesse.

Au vu du nombre de personnes circulant à deux sur une trottinette, sans casque et à une vitesse excessive, cette sensibilisation accrue devra être assortie de contrôles et de sanctions.

Nous avons un sérieux travail à faire pour réguler ce nouveau mode de transport et l'augmentation exponentielle du nombre d'utilisateurs.

Il faut conscientiser les utilisateurs au risque accru d'accident lié à l'utilisation d'une trottinette électrique, notamment à cause de la taille des roues. C'est la raison pour laquelle nous avons inclus les trottinettes dans le Brevet du cycliste pour les enfants.

**M. David Weytsman (MR).**- Vous les avez bridé pour respecter le Code de la route. Or, le Code de la route n'est aujourd'hui pas respecté. Sauf erreur de ma part, celui-ci prescrit non pas 8 km/h, mais "au pas", ce qui se situe aux alentours de 4 km/h. Je ne vois donc pas comment on pourrait faire autrement que de demander aux usagers de mettre pied à terre ou de faire le tour, sur certains axes piétonniers, qui relèvent par ailleurs de la compétence de la Ville de Bruxelles. Bien que ce ne soit pas confortable, faire le tour reste tout à fait envisageable. C'est toujours ce que je fais moi-même, lorsque je suis à vélo ou à trottinette, car je déteste faire peur aux piétons. Faire du 4 km/h en vélo, c'est quasi impossible.

Se contenter de déclarer que personne ne respecte le Code de la route n'est pas suffisant. Il faut prendre des dispositions supplémentaires, dans l'intérêt des piétons. Beaucoup de villes et de pays autour de nous interdisent l'usage du vélo dans les zones piétonnes.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE 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,**

227 **betreffende "de studie van het UMC Sint-Pieter over de ongevallen met steps in Brussel".**

229 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Uit een recente studie van het UMC Sint-Pieter bij 170 patiënten blijkt dat ongevallen met steps vooral 's avonds gebeuren met jonge mensen zonder helm die te veel hebben gedronken. Daarbij lopen ze vaak letsels aan hun hoofd en aangezicht op. In andere ziekenhuizen werd ongetwijfeld hetzelfde vastgesteld. Voeg daarbij de ongevallen die op het nippertje worden vermeden en de angst die voetgangers doorstaan, en het moge duidelijk zijn dat er een probleem is met steps. Stepgebruikers zouden een helm ter beschikking moeten krijgen van de deelbedrijven en de wettelijke voorschriften beter moeten naleven.*

231 *Volgens de hoofdchirurg van het UMC Sint-Pieter is het duidelijk dat steps gevaarlijke gemotoriseerde voertuigen zijn waar je voorzichtig mee moet omspringen. Gebruikers zouden een helm moeten dragen.*

*Kunt u iets meer zeggen over de slachtoffers in 2020? Zijn er voldoende betrouwbare cijfers beschikbaar? Lopen er al gesprekken met deelstepbedrijven over het verplicht ter beschikking stellen van helmen, zoals dat in andere landen gebeurt? Hoe zal het rijgedrag van stepgebruikers beter worden gecontroleerd?*

**concernant "l'étude du CHU Saint-Pierre sur les accidents de trottinettes à Bruxelles".**

**Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- Le 27 avril, nous avons pris connaissance d'une étude réalisée entre le 1<sup>er</sup> juin 2019 et le 30 juin 2020 sur 170 patients de plus de 16 ans admis aux urgences du CHU Saint-Pierre. Elle dresse un profil-type des usagers de trottinettes qui ont été accidentés : il s'agit de conducteurs jeunes (30 ans et moins de 25 ans pour les accidents en soirée), qui ne portent pas de casque, qui sont souvent seuls en cause et qui conduisent en état d'imprégnation alcoolique en soirée. Près d'un usager sur deux souffre de lésions craniofaciales.

Cette étude est riche d'enseignements sur les moments auquel les accidents surviennent, sur le lien entre la propriété de la trottinette et le port du casque et sur la localisation des blessures. Quelque 46 % des patients ont ainsi été blessés à la tête et au visage, avec des risques importants de séquelles esthétiques et fonctionnelles. Au total, 23 patients sur 170 ont dû subir une intervention chirurgicale.

Cet état des lieux ne concerne que le seul CHU Saint-Pierre, et ne tient donc pas compte des autres établissements hospitaliers présents sur le territoire de notre Région. Il ne prend pas non plus en compte les accidents évités de justesse et le stress ressenti par bon nombre de piétons qui se sentent plus exposés dans leurs déplacements quotidiens.

L'étude soulève une série de points importants, tels que la mise à disposition de casques par les opérateurs privés, le port du casque par les utilisateurs des plateformes, le contrôle du respect des dispositions légales en matière d'usage de la trottinette, etc.

Les études publiées par celles et ceux qui sont en première ligne méritent que l'on s'y attarde.

Pour le docteur Pierre Youatou Towo, chef de clinique de chirurgie au service des urgences de l'hôpital Saint-Pierre, les choses sont claires : "C'est un engin motorisé et non un jeu. Il faut absolument avoir un casque, mais le gros problème est que les gens qui les louent n'ont la plupart du temps pas de casque avec eux. Une chute en trottinette est dangereuse. Ceux qui les débrident sont des criminels."

Pour 2020, avez-vous une vision claire du nombre de victimes ayant eu un accident à trottinette dans notre Région ? Le tableau de bord des accidents de la route de l'Institut Vias indique 369 victimes d'accident à trottinette en 2020. Ce chiffre est-il fiable, sachant que l'hôpital Saint-Pierre a réalisé une étude sur 170 patients de plus de seize ans ? La collecte de données est-elle suffisamment affinée ?

Des discussions avec les opérateurs actifs sur le territoire de notre Région sont-elles en cours au sujet de la mise à disposition d'un casque pour les utilisateurs de ces plateformes ? Que donnent-elles actuellement ? La question d'une mise à disposition obligatoire d'un casque par les opérateurs, à l'instar



233

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De cijfers zijn inderdaad alarmerend. Steps zijn een mooi alternatief vervoermiddel, maar ze moeten oordeelkundiger worden gebruikt.*

*Om ongevallen te registreren werken wij met de cijfers van de politie. Die registreert enkel lichamelijke letsels ten gevolge van een ongeval dat werd aangegeven. De cijfers van de ziekenhuizen zijn dus vollediger, aangezien ze ook de letsels bevatten van stepgebruikers die vallen zonder dat er iemand anders bij het ongeval betrokken is.*

*Sinds 1 juli is de nieuwe federale Wegcode van kracht en die bevat een aantal dwingende maatregelen in verband met het gebruik van steps. Het verplicht dragen van een helm is daar nog niet bij, maar dat wordt wel sterk aangeraden. Meestal leidt zo'n verplichting trouwens niet tot meer helmgebruik, zo leren we uit internationale ervaringen.*

235

*Bewustmakingsacties over het dragen van een helm zijn uitermate belangrijk. We zetten de operatoren aan om helmen ter beschikking te stellen, iets wat technisch perfect kan.*

*Gedeelde steps mogen voortaan niet sneller dan 20 km/u rijden en in voetgangerszones is dat 8 km/u, want dat zijn de zones waar de meeste conflicten tussen verschillende weggebruikers plaatshebben.*

*Voortaan maakt Vias in zijn cijfers het onderscheid tussen fietsers en stepgebruikers, wat een goede zaak is. Maar de cijfers zijn te recent om nu al conclusies te trekken. We blijven de ongevallencijfers analyseren en als het nodig is, zullen we bijkomende maatregelen treffen.*

de ce qui se fait dans d'autres pays, vous paraît-elle être une bonne idée ?

Enfin, quelles dispositions sont prises pour renforcer les contrôles à l'égard des personnes qui utilisent une trottinette à plusieurs ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ces accidents sont tout à fait alarmants. La sécurité routière et la diminution du nombre de victimes est un de mes combats quotidiens. La trottinette est un engin de mobilité intéressant du point de vue de la consommation d'énergie et de la flexibilité d'utilisation, mais son usage doit être canalisé.

En matière d'accidentologie, mon administration travaille avec la base de données de la police. Celle-ci ne répertorie que les collisions corporelles qu'elle a constatées et ayant fait l'objet d'une déclaration d'accident. Les données des hôpitaux sont donc plus complètes. Ces derniers peuvent en effet consigner des collisions n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration d'accident, ce qui est par exemple le cas de chutes sans tierce partie, comme dans le cas d'un trottinettiste qui tombe seul sur la voirie sans percuter un autre véhicule ou un piéton.

Il faut souligner que l'enregistrement des collisions impliquant des usagers de trottinette s'est considérablement amélioré ces dernières années. Néanmoins, il convient d'agir rapidement.

Les modifications récentes apportées au Code de la route au niveau fédéral sont entrées en vigueur le 1er juillet. Celles-ci comprennent des mesures telles que l'interdiction de rouler à deux sur une trottinette, l'interdiction de rouler à trottinette électrique sur le trottoir et l'interdiction d'utilisation aux moins de 16 ans, sauf dans des cas précis. Ces mesures sont essentielles pour la sécurité routière et piétonne.

Les modifications du Code de la route n'imposent pas encore le port du casque, mais celui-ci est fortement recommandé. Le même débat vaut pour les cyclistes. Le casque peut sauver la vie, mais les études réalisées et l'expérience au niveau international n'ont encore jamais mis en évidence le port accru du casque en cas d'obligation, au contraire.

Il est évidemment important de poursuivre nos actions de sensibilisation. La technologie permettant d'ajouter des casques - peut-être même pliables - aux trottinettes existe et nous ne pouvons qu'inciter les opérateurs à y recourir. Nous allons transmettre cette proposition au groupe de travail.

Nous avons aussi introduit pour les trottinettes partagées une limitation de vitesse de 20 km/h et 8 km/h dans les zones piétonnes. Les piétonniers du centre-ville et de la chaussée d'Ixelles sont en effet les zones de conflits les plus importantes.

Les chiffres de Vias distinguent dorénavant cyclistes et trottinettistes, ce qui est une bonne chose. La distinction est toutefois trop récente pour que nous puissions déjà constater une évolution. Nous continuerons à surveiller les chiffres des

237

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Mijn fractie heeft zich op een colloquium heel duidelijk uitgesproken over de helmplicht voor op de step, zeker voor kinderen jonger dan veertien. Daar kregen we ook zeer bruikbare cijfers van Vias en van de hoofdarts van Sint-Pieter. Van de 170 mensen die door een stepongeval werden getroffen en in het ziekenhuis belandden, droeg 93,5% geen helm en had 66% letsels aan het hoofd of de nek. De slachtoffers met letsels aan hoofd, nek, aangezicht of schedel droegen zo goed als allemaal geen helm.*

*Het is dus duidelijk dat stepgebruikers een helm zouden moeten dragen. Laten we hem verplicht maken in het gewest en laten we de operatoren dwingen om de helm te integreren in hun huurpakket. We zien immers dat eigenaars van steps meestal wél een helm dragen. De step wint aan populariteit en we mogen dit veiligheidsprobleem dan ook niet negeren.*

- *Het incident is gesloten.*

241

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY**

241

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

241

**betreffende "de slechte staat van de Ninoofsesteenweg".**

243

**Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** (in het Frans).- *Jarenlang hebben de gebruikers van de Ninoofsesteenweg de gemeente opgeroepen om iets aan de zeer zorgwekkende toestand van de weg te doen. Het probleem wordt overigens specifiek vermeld in de eisenbundel die de gemeente Anderlecht aan het gewest heeft bezorgd. Ook het wijkcomité Ninove-Match heeft zich herhaaldelijk tot het gewest gewend, maar de meeste van die verzoeken zijn onbeantwoord gebleven.*

*De voetpaden zijn onbegaanbaar voor mensen met een beperkte mobiliteit of met kinderwagens en blijven gevaarlijk voor andere voetgangers. Er zijn ontelbare valpartijen en incidenten. Tussen Prins van Luik en het Weststation liggen heel wat winkels. De*

accidents et déciderons s'il convient de prendre des mesures supplémentaires.

**Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- Mon groupe a une position très claire sur le port du casque à vélo, en tout cas en ce qui concerne les enfants de moins de quatorze ans. DéFI a organisé un colloque à ce sujet, qui concernait le port du casque aussi bien dans l'usage du vélo que de la trottinette. Il y a notamment eu des interventions de l'Institut Vias et du docteur Pierre Youatou Towo.

Nous avons ainsi obtenu des chiffres plus affinés. J'aimerais vous en citer quelques-uns, très éloquentes. L'étude en question porte sur 170 usagers de trottinette, dont 93,5 % ne portaient pas de casque. Sur ces 170 usagers, 66 % ont été blessés à la tête et/ou au cou. Une distinction a été opérée entre les usagers qui portaient un casque et ceux qui n'en portaient pas, en fonction des lésions encourues. Pour les blessures à la tête et au cou, 76 usagers sur 78 blessés ne portaient pas de casque. Pour les traumatismes maxillo-faciaux, 66 usagers sur 68 blessés ne portaient pas de casque. Pour les traumatismes crâniens, l'ensemble des 20 blessés ne portaient pas de casque.

Cela prouve à quel point l'usage du casque est indispensable en trottinette. Il nous faut donc plaider de toutes nos forces pour le rendre obligatoire en Région de Bruxelles-Capitale et pour que les casques soient intégrés à la location des trottinettes. En effet, il existe clairement une corrélation importante entre le non-port du casque et la location, les propriétaires de trottinette utilisant généralement un casque.

Il s'agit d'un vrai problème de sécurité publique, d'autant que ce type d'outil se déploie, comme nous pouvons le constater, sur nos routes et, malheureusement, nos trottoirs, malgré l'interdiction.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY**

**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'état de délabrement de la chaussée de Ninove".**

**Mme Isabelle Emmery (PS)**.- La chaussée de Ninove constitue un accès principal historique à Bruxelles au départ de l'ouest de la capitale et un axe majeur pour la mobilité dans cette partie de la Région. Nœud central des transports en commun bruxellois, des milliers de personnes l'empruntent quotidiennement pour se rendre à la gare de l'Ouest.

Depuis des années, de nombreux usagers de cette chaussée interpellent régulièrement les autorités communales afin de dénoncer l'état très préoccupant de cette voirie régionale sur laquelle les communes n'ont pas de prise. Cette problématique a d'ailleurs été spécifiquement citée dans le cahier de

*situatie wordt onhoudbaar, zowel voor de winkeliers als voor de omwonenden.*

revendications que la commune d'Anderlecht a adressé à la Région.

Il me revient que le comité de quartier Ninove-Match, à qui les habitants et commerçants du quartier ont constamment rapporté la difficulté d'emprunter les trottoirs de cette chaussée (particulièrement entre le boulevard Louis Mettwie et la gare de l'Ouest), s'est tourné à plusieurs reprises vers la Région à ce sujet. Pourtant, ces demandes semblent, pour la plupart, être restées lettre morte.

Les trottoirs sont impraticables pour les personnes à mobilité réduite ou avec poussettes d'enfant, caddies ou déambulateurs, et restent dangereux pour les autres piétons. On n'y compte plus les chutes et incidents. Le noyau commercial attenant à l'axe boulevard Prince de Liège - gare de l'Ouest a pourtant une grande importance. Tant pour les commerçants que pour les riverains, la situation devient ingérable.

Si les trottoirs du côté pair de la chaussée de Ninove ont bien été réaménagés entre le boulevard Prince de Liège et la rue Achille Jonas, les travaux se sont hélas arrêtés en mars 2021. Côté pair, la réfection des trottoirs n'a pas été poursuivie jusqu'à la gare de l'Ouest et côté impair, rien n'a été entrepris.

En mars et en juin 2021, votre cabinet avait pourtant adressé des réponses positives aux interrogations formulées par le comité de quartier et des riverains, affirmant la volonté de poursuivre la réfection des trottoirs. Il leur était précisé que les demandes d'autorisation étaient en cours de finalisation et que le dossier devait ensuite passer par la commission de coordination des chantiers avant que les travaux ne puissent commencer.

Lors de mon interpellation en juin dernier, vous m'avez répondu que dans le cadre de votre plan trottoir régional, la mise en œuvre s'était concentrée prioritairement sur les parties les plus dégradées de la chaussée, qui devenaient dangereuses pour les piétons. Vous avez assuré que ce réaménagement demeurerait une de vos priorités. S'il s'agit réellement d'une priorité, pourquoi ne pas avoir poursuivi ce réaménagement ?

Les riverains, commerçants et utilisateurs de cette chaussée demandent avec insistance la poursuite du renouvellement des trottoirs et la réparation de l'asphaltage où il fait défaut. Qu'en est-il ? Les demandes d'autorisation que votre cabinet mentionnait aux riverains sont-elles finalisées ? Le dossier est-il déjà passé par la commission de coordination des chantiers ? Dans l'affirmative, quand les travaux se poursuivront-ils enfin ?

Il me revient qu'en 2018, un projet de placement d'un nouveau passage de sécurisation pour piétons au niveau du numéro 455 de la chaussée de Ninove, en face d'un centre commercial, avait été entériné et budgétisé sous la précédente législature. Ce projet aurait dû être réalisé fin mars 2019 par le service public régional de Bruxelles Mobilité, mais n'a toujours pas été concrétisé à ce jour. Pour quelle raison ? Ce projet est-il toujours à l'ordre du jour ? Dans l'affirmative, quand sera-t-il exécuté ?

<sup>245</sup> *Hoewel de trottoirs aan de even kant zijn opgeknapt tussen de Prins van Luiklaan en de Achille Jonasstraat, zijn de werkzaamheden helaas in maart 2021 stopgezet.*

*In juni 2021 antwoordde uw kabinet aan het wijkcomité en de buurtbewoners dat de vergunningsaanvragen nog in behandeling waren en dat het dossier nog aan de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moest worden voorgelegd voordat met de werken kon worden gestart.*

*In juni 2022 hebt u ons verzekerd dat de meest gevaarlijke trottoirs prioritair zullen worden aangepakt. Hoe komt het dan dat u niet doorgaan bent met de werken aan de Ninoofsesteenweg? Zijn de vergunningen ondertussen afgegeven? Heeft de Coördinatiecommissie zich al over het dossier uitgesproken? Wanneer zullen de werken eindelijk beginnen?*

*Tijdens de vorige regeerperiode werd een nieuwe voetgangersoversteekplaats tegenover een winkelcentrum goedgekeurd en begroot. Dat project had eind maart 2019 afgerond moeten zijn, maar het is nog steeds niet uitgevoerd. Hoe komt dat? Staat het project nog op de agenda? Wanneer zal het worden uitgevoerd?*

247 *In juni 2021 deelde u mee dat er samen met het Vlaams Gewest een studie aan de gang was over het andere gedeelte van de Ninoofsesteenweg tussen de Mettewielaan en de Ring. U hoopte eind 2021 of begin 2022 een vergunningsaanvraag te kunnen indienen. Hoever staat dat project?*

249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Ninoofsesteenweg moet niet alleen worden opgeknapt voor de voetgangers, maar voor alle weggebruikers.*

*Brussel Mobiliteit is zich bewust van de toestand van de voetpaden en zal ze verder heraanleggen. De coördinatie met de nutsbedrijven is aan de gang en de werken zullen beginnen zodra de vergunningen zijn afgegeven. Het dossier is nog niet ingediend bij de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, aangezien de coördinatie van de nutsbedrijven nog niet is afgerond.*

*Brussel Mobiliteit is niet op de hoogte van enige plannen voor een nieuwe voetgangersoversteekplaats, maar uw verzoek is doorgestuurd.*

*Voor het stuk van de Ninoofsesteenweg in Anderlecht is de studie nog aan de gang. Zowel de trottoirs als de rijweg zullen worden gerenoveerd. Het begeleidingscomité is al samengekomen. Er is een mobiliteitsstudie besteld en in juni 2022 zijn er tellingen en bodemonderzoeken uitgevoerd.*

*Het gedeelte tussen de Mettewielaan en de Ring zal het eerst worden aangepakt. Ik hoop dat de nieuwe mobiliteitsstudie ons in staat zal stellen de gemeenten en het Vlaams Gewest gerust te stellen en vooruitgang te boeken.*

251 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** (in het Frans).- *Ik ben blij te horen dat de herinrichting van de Ninoofsesteenweg een prioriteit blijft. De Ninoofsesteenweg ligt op de grens van twee gemeenten. Dat verklaart misschien waarom de dossiers maar*

Par ailleurs, concernant l'autre partie anderlechtoise de cette chaussée, vous m'avez informée en juin 2021 que le projet de réaménagement du tronçon entre le boulevard Louis Mettewie et le ring faisait l'objet d'une étude, en collaboration avec la Région flamande, et que l'ambition de la Région bruxelloise était de déposer le plus vite possible une demande de permis d'urbanisme. Vous espériez que cette demande soit introduite en 2021, ou au plus tard au début de l'année 2022, et que les riverains seraient consultés. Où en sommes-nous aujourd'hui ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous avez bien raison ! L'état de la chaussée de Ninove, non seulement pour les piétons, mais aussi pour l'ensemble des usagers, doit être amélioré.

Bien consciente de l'état des trottoirs, Bruxelles Mobilité a prévu de poursuivre leur réaménagement. Néanmoins, la coordination avec les impétrants est nécessaire étant donné l'absence de travaux sur cet axe depuis de nombreuses années. La coordination est en cours et les travaux débiteront dès l'obtention des autorisations de chantier nécessaires.

Au sujet de la poursuite du renouvellement des trottoirs et de la réparation de l'asphaltage, le dossier n'est pas encore passé à la commission de coordination des chantiers puisque la coordination des impétrants n'est pas finalisée. Les sociétés concernées doivent nous remettre leurs dossiers simplifiés définissant les travaux qu'elles comptent entreprendre préalablement aux nôtres.

Pour le placement d'un nouveau passage de sécurisation pour piétons au niveau du numéro 455 de la chaussée de Ninove, Bruxelles Mobilité n'a pas connaissance de projet en ce sens, mais votre demande a été transmise.

En ce qui concerne l'autre partie anderlechtoise de la chaussée de Ninove, l'étude de tronçon est en cours et des comités d'accompagnement se sont réunis. Il s'agit ici du réaménagement des trottoirs, mais aussi de la chaussée. Une étude de mobilité sera nécessaire pour rassurer nos partenaires (communes, Région flamande, etc.). Elle a été commandée et des comptages préalables ont été réalisés au mois de juin 2022, de même que des sondages du sol. Ces données sont en cours de traitement. Une fois nos partenaires rassurés, nous pourrions informer les riverains.

Ce chantier sera réalisé de façade en façade, en commençant par le tronçon entre le boulevard Louis Mettewie et le ring de Bruxelles, qui est le plus élaboré. J'espère que la nouvelle étude de mobilité nous permettra de rassurer les partenaires et d'avancer sur ce dossier. Ces travaux seront une plus-value pour tous les modes de transport, étant donné qu'aujourd'hui, aucun mode de déplacement n'est bien desservi sur cet axe.

**Mme Isabelle Emmery (PS).**- J'entends que vous restez convaincue que cette artère doit faire l'objet d'une attention prioritaire. Nous surveillerons l'avancement du dossier avec les habitants et le comité de quartier.

*moeizaam vooruitgaan. Het is hoog tijd dat er schot in de zaak komt voor de inwoners en handelaars.*

*- Het incident is gesloten.*

255 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

255 **betreffende "de evolutie van de organisatie, het beheer en de controle van de naleving van de termijnen voor de bouwplaatsen in het Brussels Gewest".**

257 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).** - *Het goed beheer van openbare werken, van bij het ontwerp tot de voltooiing van de werkzaamheden draagt bij aan een goede levenskwaliteit van de omwonenden en handelaars en komt ten goede aan het openbaar vervoer en de openbare ruimte. Dat houdt onder meer in dat het wettelijk kader, de termijnen en het budget worden gerespecteerd, dat de werken zowel in tijd als in ruimte gecoördineerd verlopen, dat de verantwoordelijkheden onder leiding van de bouwheer duidelijk gedefinieerd zijn en dat de bouwplaats wordt gecontroleerd. Maar het Rekenhof stelde in zijn rapport in september 2021 nog vast dat de vertraging van zes bouwplaatsen opgelopen was tot 32% en maar liefst 38% meerkosten veroorzaakte.*

*Vandaar dat het vier jaar na de inwerkingtreding van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg tijd is om de uitvoering ervan te evalueren, zeker in het licht van de lopende hervorming van de Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) en het gewestelijk bestemmingsplan (GBP).*

Je me permettrai de revenir régulièrement sur ce sujet, parce que pour l'instant, circuler sur cette artère donne l'impression de se trouver dans un no man's land. Cette artère régionale est située à la frontière de deux communes, ce qui explique peut-être que les dossiers peinent à y avancer. La situation n'est vraiment pas idéale pour la vie des habitants et le travail des commerçants.

*- L'incident est clos.*

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

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

**concernant "l'évolution de l'organisation, de la gestion et du contrôle du respect des délais des chantiers en Région bruxelloise".**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).** - En septembre 2021, la Cour des comptes publiait un rapport sur la gestion des chantiers en voirie en Région de Bruxelles-Capitale. Je vous interrogeais, le 19 octobre dernier, sur une série de points de ce rapport. Je vous avais également interrogée en juin 2021 sur la gestion des chantiers et l'évaluation de la législation bruxelloise entrée en vigueur en 2018.

La bonne gestion des travaux publics, de la conception à la conclusion, est un élément important pour la qualité de vie des utilisateurs de nos routes, trottoirs, pistes cyclables, transports publics, mais aussi des riverains, qu'ils soient habitants ou commerçants. Cette bonne gestion passe par le respect du cadre légal en vigueur, une maîtrise des délais d'exécution et des coûts, une bonne coordination spatiale et temporelle, des responsabilités claires sous la conduite de l'impétrant-pilote, des visites de contrôles des chantiers, des sanctions, etc.

Des imprévus peuvent survenir, mais les accumulations de retards coûtent cher en temps, en patience et en budget. Pour rappel, la Cour des comptes relevait dans son rapport : "Le dépassement des délais d'exécution (32 %) pour six chantiers entre la durée estimée et la durée réelle. Ils passent ainsi de 1.015 jours ouvrables estimés à une durée réelle de 1.336 jours ouvrables, soit +321 jours" et "sur les quatorze chantiers analysés, le montant total de douze d'entre eux, après exécution, est de 119,4 millions d'euros, soit une augmentation de 38 % par rapport aux prévisions".

Quatre ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique, alors qu'une vaste réforme des outils légaux d'aménagement du territoire bruxellois (Code bruxellois de l'aménagement du territoire, règlement régional d'urbanisme, plan régional d'affectation du sol) est en cours, huit mois environ après notre échange d'octobre 2021, il me paraît utile de faire le point avec vous sur les améliorations de la gestion des chantiers publics dans notre Région.

259

*Van de zes posten voor werfinspecteurs waren er in oktober vorig jaar maar twee ingevuld. U kondigde een samenwerking tussen Brussel Mobiliteit en talent.brussels aan om daaraan te remediëren. Werden de vier inspecteurs intussen aangeworven?*

*U zou de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen reorganiseren, een verantwoordelijke van de technische en administratieve teams aanstellen en de teams verantwoordelijk voor de handhaving, controle en sancties, versterken, net zoals de operationele cel die instaat voor het beheer van Osiris. Hoever staat het met die projecten?*

*Een adviesbureau zou in opdracht van Brussel Mobiliteit de betrokken actoren raadplegen om voorstellen voor de hervorming van het wetgevend kader en de technologische middelen te formuleren. Wat zijn de resultaten van die analyse? Wat is de stand van zaken in de uitrol van technologische oplossingen voor de coördinatie van de bouwplaatsen?*

*Is de capacity planner, die de bouwplaatsen moet coördineren en de behoeften op het vlak van openbare aanbestedingen, procedures en personeel moet volgen, intussen aan het werk bij Brussel Mobiliteit?*

*Kon u al besparingen realiseren dankzij een beter beheer van de termijnen en dus de uitgaven? Voor welk bedrag?*

261

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er is een vacature van werfinspecteur gepubliceerd in oktober 2021, maart 2022 en mei 2022. Voor de eerste selectie slaagden twee kandidaten, van wie een bij de directie Onderhoud in dienst is genomen. Ook de tweede selectie leverde twee laureaten op, van wie één een baan kreeg bij de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer.*

*De derde selectie, die openstond voor laatstejaarsstudenten van een bacheloropleiding in de bouw, vond onlangs plaats. Er staan nog vijf functies van Niveau B1 van werfinspecteur open. Als de*

Sur six postes de contrôleurs de chantier, seuls deux étaient pourvus en octobre 2021. Vous invoquiez alors des soucis de recrutement (métier en pénurie, concurrence du secteur privé, obligation de participer à des épreuves, etc.) et des réflexions en cours au sein de Bruxelles Mobilité. Vous aviez également mentionné une collaboration entre Bruxelles Mobilité et talent.brussels. Aujourd'hui, les quatre contrôleurs de chantier ont-ils bien été engagés ? Si oui, quand ? Si non, quelles seront les suites du processus ?

Vous mentionniez une réorganisation en cours de la direction de la coordination des chantiers de Bruxelles Mobilité, la création d'une fonction de responsable des équipes techniques et administratives, pour laquelle les procédures de recrutement étaient en cours, ou encore le renforcement des équipes chargées du contrôle et du suivi des sanctions. La cellule de pilotage opérationnel, chargée entre autres de la gestion de l'outil Osiris, devait également être renforcée. Comment ces projets ont-ils évolué ?

Vous nous informiez que Bruxelles Mobilité avait désigné un bureau d'études externe pour consulter l'ensemble des acteurs concernés, dans le but d'optimiser la coordination des chantiers et de rédiger des propositions de réforme sur les plans législatif et informatique. Votre cabinet était en train d'analyser le plan d'action proposé par ce bureau d'études externe. Quels sont les résultats de cette analyse ? Où en êtes-vous dans le déploiement et la maîtrise par les agents de solutions informatiques de coordination des chantiers ?

Le recrutement d'un planificateur de capacité (capacity planner) chez Bruxelles Mobilité était également en cours. Ce poste semblait central et son titulaire allait être chargé de coordonner les chantiers afin de les optimiser, tout en suivant de manière proactive les besoins en matière de marchés publics, de procédures et de ressources humaines. Ce recrutement a-t-il eu lieu ?

Enfin, l'absence de maîtrise des délais et des coûts est interpellante pour tout le monde, au vu des montants faramineux que représentent les chantiers. Tout retard ou coût supplémentaire fait monter très rapidement le coût final, celui-ci étant proportionnel au moindre changement. Des économies réalisées grâce à une meilleure maîtrise de ces deux paramètres ont-elles été constatées récemment ? Dans l'affirmative, en avez-vous évalué l'ampleur ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- En ce qui concerne les engagements, nous avons publié une offre d'emploi pour le recrutement de contrôleurs de chantier en octobre 2021, en mars 2022 et en mai 2022.

La première sélection a dégagé deux lauréats, dont l'un est entré en fonction à la direction de la maintenance.

*procedure geen bevredigende resultaten oplevert, overwegen wij de eisen te verlagen en de selectie open te stellen voor elk type bacheloropleiding.*

*Brussel Mobiliteit is bezig met de versterking van de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen. In april werd al een attaché in dienst genomen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van de veldteams en in juni twee personeelsleden van niveau C1 voor de klachtenbehandeling.*

*Bovendien zal de technische cel worden versterkt met twee inspecteurs van niveau C1. Een eerste selectie is mislukt. Een tweede selectie is aan de gang, maar de markt is heel concurrentieel. Brussels Mobiliteit is niet de enige die problemen heeft om personeel te vinden. Bepaalde eisen kunnen worden verlaagd, maar de laureaten moeten nog altijd de essentiële vaardigheden beheersen.*

La seconde sélection a également débouché sur deux lauréats, dont l'un est entré en fonction à la direction de l'infrastructure des transports publics.

Le jury pour la troisième sélection, ouverte aux étudiants de dernière année d'un bachelier en construction, s'est déroulé récemment.

Il nous reste cinq postes B1 vacants pour des fonctions de contrôleur de chantiers pour le service de la construction : quatre postes pour la direction des projets des voiries et un pour la direction des projets ouvrages d'art.

Si cette procédure ne donne pas satisfaction, nous envisageons de diminuer le niveau d'exigences et d'ouvrir la sélection à tout type de bachelier.

Par ailleurs, un renforcement avec deux postes C1 de la cellule de la police technique des chantiers à la direction de la coordination des chantiers est en cours.

Une première sélection n'a pas abouti et une deuxième tentative est en cours. Le marché est extrêmement concurrentiel. Bruxelles Mobilité n'est pas la seule à éprouver des difficultés pour recruter du personnel. La situation est semblable dans le secteur privé et dans les autres administrations. Si le niveau d'exigences peut être baissé, les lauréats doivent tout de même maîtriser les compétences essentielles pour leur poste.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité confirme que le renforcement de la direction de la coordination des chantiers est en cours. Une attachée a été recrutée au sein de cette direction le 1er avril 2022, comme responsable pour la coordination entre les équipes de terrain, soit le contrôle des chantiers, et le suivi administratif du contentieux, soit les amendes et les plaintes. Deux agents de niveau C1 ont été recrutés le 1er juin pour le suivi du contentieux, soit le support administratif pour le traitement des amendes et des plaintes.

Un renforcement de la cellule "police technique des chantiers" à la direction de coordination des chantiers est en cours d'organisation, avec la création de deux postes de niveau C1. Le jury de sélection pour ces deux postes de contrôleurs est prévu en septembre ou octobre 2022.

Un jury de sélection est prévu avec talent.brussels dans le courant du mois de juillet 2022 pour le recrutement de deux postes de niveau B1 d'assistants techniques de coordination des chantiers.

Une assistante de niveau B1 a été recrutée au sein de la cellule de pilotage opérationnel pour les aspects "métiers et utilisateur" de la gestion de l'application Osiris. Son entrée en service est prévue pour le 1er octobre 2022.

Par ailleurs, cinq agents ont quitté la direction en 2020 et 2021.

Pour le bureau externe, un régime dérogatoire était d'application en matière de coordination des chantiers durant l'épidémie de

263

*In juli zal voorts een selectieprocedure van start gaan voor twee functies van niveau B1 van technisch assistent voor de coördinatie van de bouwplaatsen.*

*Daarnaast is een assistente van niveau B1 aangeworven voor het beheer van de Osiris-applicatie. Zij begint in oktober.*

*Tot slot hebben in 2020 en 2021 vijf personeelsleden de directie verlaten.*

*Tijdens de covidcrisis was een afwijkende regeling van kracht voor de coördinatie van de bouwplaatsen. Nadat de methodologie werd vastgelegd in de volmachtsbesluiten, heeft*

*een extern adviesbureau een samenvattend verslag opgesteld van de feedback van de verschillende belanghebbenden die tussen november en december 2021 werden geraadpleegd tijdens zeven panels.*

*Na dat eerste verslag heeft mijn kabinet Brussel Mobiliteit gevraagd een adviesbureau aan te wijzen om die feedback te objectiveren en ICT- en wetgevingsvoorstellen te formuleren, met een gedetailleerd overzicht van de gevolgen en benodigde middelen van elk voorstel. Die overheidsopdracht zal de komende weken worden gepubliceerd.*

<sup>265</sup> *Het voorgestelde actieplan moet gericht zijn op een realistische administratieve vereenvoudiging, kostenbeheersing, klantgerichtheid en coconstructie.*

*De capaciteitsplanner is op 1 mei 2022 in dienst getreden.*

*Vertragingen mogen niet worden berekend op basis van de aan het begin van het project geraamde einddatum, maar op basis van de geraamde werktijd uitgedrukt in kalenderdagen. Zoals bij alle bouwplaatsen doen zich immers onvoorziene vertragingen ten gevolge van problemen met de nutsvoorzieningen, de weersomstandigheden, andere bouwplaatsen in de buurt, beroepsprocedures of technische problemen ter plaatse.*

*De begrotingsoverschrijdingen zijn vooral te wijten aan de coronamaatregelen, het materiaaltekort en de hoge energieprijzen door de oorlog in Oekraïne.*

*Een deel van de overschrijdingen is te wijten aan onvoorziene factoren, zoals de bodemkwaliteit of de aanwezigheid van nutsvoorzieningen. Om die onvoorziene factoren te verminderen, raden wij de technische teams aan om vooraf bodemanalyses uit te voeren en verkennende opgravingen te doen.*

*Brussel Mobiliteit werkt niet met een begrensde budget. Wijzigingen in de loop van het project kunnen de kosten soms aanzienlijk opdrijven. De bewegwijzeringskosten zijn de laatste jaren bijvoorbeeld explosief gestegen en bedragen soms meer dan 10% van de totale kosten.*

Covid-19, avec deux arrêtés de pouvoirs spéciaux pour la période entre juin 2020 et juin 2021.

Après l'adoption de la méthodologie au moyen des arrêtés de pouvoirs spéciaux, un bureau d'étude externe a produit un rapport synthétique des perceptions des différents acteurs consultés, lors des sept panels organisés entre novembre et décembre 2021.

Sur la base de ce premier rapport, le cabinet a chargé Bruxelles Mobilité d'entamer un travail pour l'attribution d'une nouvelle mission à un bureau d'études via un nouveau marché public, afin d'objectiver les perceptions récoltées lors du premier rapport et de les traduire en propositions informatiques et légistiques. La préparation de marché public est en phase de finalisation et une publication est prévue dans les prochaines semaines.

Les résultats de la mission du bureau d'études externe permettront d'évaluer la portée, les contraintes - budgétaires, juridiques, informatiques et au niveau des ressources humaines - ainsi que la forme que devraient prendre, le cas échéant, la réforme de la législation et les modifications des outils.

Une matrice permettra au pouvoir politique de décider des modifications concrètes qu'il souhaite opérer, en ayant une vue détaillée des impacts et ressources qui accompagneront ce choix.

Notre objectif est que le plan d'action proposé puisse se focaliser sur une simplification administrative réaliste, la maîtrise des coûts, l'orientation client et la coconstruction.

Le recrutement d'un planificateur de capacité a bien été réalisé. Il est entré en fonction le 1er mai 2022.

Au sujet des économies, le calcul de retard ne doit pas s'effectuer par rapport à la date de fin estimée au début du chantier, mais bien par rapport au délai exprimé en jours calendrier de travail sur chantier, de manière à ne pas être affecté par les retards non imputables au chantier proprement dit. Comme pour tous les chantiers, il subsiste des imprévus temporels résultant de la nécessaire coordination des actions des impétrants, dont nous ne pouvons maîtriser les délais, des conditions climatiques, de la coordination des chantiers concomitants, des procédures de recours et des problèmes techniques sur chantier.

Pour augmenter la qualité technique sur le chantier, des recommandations sont imposées à nos services d'exécution, notamment l'utilisation des relevés techniques, l'analyse du sol et des fouilles de reconnaissance pour détecter les impétrants. En ce qui concerne les dépassements budgétaires, nous déplorons pour l'instant des dépassements liés aux mesures de lutte contre le Covid-19, à la difficulté de livraison des matériaux venant de l'étranger et au lourd coût de l'énergie, dû à la guerre en Ukraine.

Certains dépassements sont liés à des inconnues par rapport au sous-sol, comme la qualité du sous-sol ou la présence



<sup>267</sup> *Brussel Mobiliteit moet het bestek zo snel mogelijk na ontvangst van de vergunning meedelen. Daarom wordt vaak met de opmaak van het bestek gestart voordat de vergunning is afgegeven. Dat houdt in dat er enige marge met betrekking tot het tijdschema wordt aanvaard.*

<sup>269</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *In een vorige vergadering zei u dat vier van de zes controleurs ontbraken. Vandaag vermeldt u tien vacante posten in drie diensten. Gaat het om dezelfde posten?*

*De reorganisatie moet een antwoord bieden op de aanbevelingen van het Rekenhof. Sommige antwoorden zijn al gegeven, aan andere wordt nog gewerkt. Het is belangrijk om het beheer van de bouwplaatsen te verbeteren en zo de gevolgen voor de omwonenden, handelaars en ondernemingen, maar ook voor de financiën van het gewest te beperken. Ik zal dit dossier dus van nabij blijven volgen.*

<sup>271</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gaat normaal gezien om dezelfde posten, maar ik zal de informatie nog eens controleren.*

*Brussel Mobiliteit heeft al op bepaalde opmerkingen van het Rekenhof gereageerd. Er moeten evenwel nog een aantal wijzigingen op wetgevend en IT-vlak worden doorgevoerd. Dat is de reden waarom we een beroep op het extern studie bureau hebben gedaan.*

d'impétrants. Les recommandations techniques préalablement citées devraient permettre de réduire ces imprévus à terme.

Rappelons que Bruxelles Mobilité ne travaille pas, comme d'autres partenaires, avec une enveloppe fermée. Les modifications en cours de chantier (demande de la police ou des communes, demandes de coordination, etc.) sont à charge de Bruxelles Mobilité et peuvent parfois augmenter considérablement les dépenses. Le coût de la signalisation a ainsi explosé ces dernières années pour atteindre parfois plus de 10 % du montant total du chantier.

Les cahiers spéciaux des charges sont régulièrement adaptés en fonction des retours d'expérience.

L'évaluation de l'influence des mesures effectuées en phase d'étude ne pourra être menée qu'au moment de la mise en œuvre des projets.

Enfin, Bruxelles Mobilité doit sortir les cahiers spéciaux des charges dans les plus brefs délais après réception du permis. Dès lors, il est souvent demandé aux services d'exécution d'en commencer la rédaction avant la délivrance du permis. Ce risque calculé qui vise à respecter les calendriers implique l'acceptation d'approximations.

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Lors de nos derniers échanges, il a été question de quatre contrôleurs manquants sur les six. Au sujet des différentes procédures de recrutement, vous évoquez le chiffre de dix postes vacants au sein de trois services, soit cinq, quatre et un, selon le service. S'agit-il ou non des mêmes postes ?

Je rappelle que cette réorganisation vise à répondre aux recommandations de la Cour des comptes dans son rapport sur les divers chantiers menés par Bruxelles Mobilité, la STIB et Beliris qu'elle a analysés. Ces recommandations ont essentiellement trait à des carences ou problèmes au sein de Bruxelles Mobilité. Certaines réponses ont déjà été apportées, d'autres doivent encore l'être, pour aboutir à une meilleure gestion des chantiers et réduire ainsi l'impact sur la qualité de vie des riverains, sur la santé économique des commerçants et des entreprises, ainsi que sur les deniers publics et la santé financière de la Région.

Il importe donc de mettre ces outils en place. Nous continuerons à suivre l'évolution de ce dossier et ses effets concrets pour toutes les parties concernées.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous parlons de la même chose. Je vérifierai encore les données pour ne pas vous communiquer d'informations erronées.

Concernant les conséquences, vous avez tout à fait raison. Des remarques ont été formulées sur le rapport de la Cour des comptes. Bruxelles Mobilité estimait avoir déjà répondu à certains points. Il importe toutefois qu'au niveau législatif et informatique, des changements soient opérés. Il y a un réel enjeu pour les impétrants et pour le secteur de la construction. Les

règlements de mise en œuvre et l'aspect informatique posent tant de difficultés que des changements sont nécessaires. C'est pourquoi nous avons également fait appel à ce bureau d'études externe.

Notre expérience d'adoption d'arrêtés temporaires pendant la crise du Covid-19 doit être approfondie. Nous devons rechercher les meilleures manières de travailler, ce qui implique une adaptation de l'ordonnance et du système d'infrastructures.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Dans la réponse donnée à la dernière question posée, vous parliez de six postes de contrôleurs de chantier, dont deux étaient pourvus en 2021. Vous pourriez nous communiquer les descriptifs de chaque poste, ce qui permettrait de clarifier les choses et d'éventuellement corroborer les informations communiquées par le passé.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

**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 fleurissement des ronds-points régionaux".**

**Mme Isabelle Emmery (PS).**- Notre Région compte bon nombre de ronds-points, dont une partie sur des voiries régionales. Nous assistons, à cette époque de l'année, au fleurissement de certains d'entre eux par des équipes de jardiniers. Le résultat est magnifique et cette belle explosion de couleurs me réjouit, mais le renouvellement de ces plantations chaque année a un coût non négligeable et est loin d'être durable.

Combien de ronds-points régionaux sont-ils fleuris de cette manière ?

Quelle est leur répartition par commune ?

Quel budget est alloué à ce type de plantations ?

Pourquoi ne pas envisager de remplacer ces fleurs annuelles, qui ne survivent pas à l'hiver et doivent être remplacées au printemps, voire plusieurs fois au cours de l'été, par des espèces vivaces reflleurissant chaque année ? Des plantes vivaces mellifères, endogènes et attirant les insectes pollinisateurs seraient d'autant plus intéressantes qu'elles favorisent la biodiversité. Cette solution me paraît moins coûteuse, plus durable et tout aussi esthétique. Comment se justifie le choix de recourir à des fleurs annuelles ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une douzaine de ronds-points régionaux sont annuellement fleuris. Ils sont répartis comme suit :

271 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- - *In het antwoord op de vorige vraag had u het over zes posten van werfinspecteur, waarvan er twee zijn ingevuld in 2021. Kunt u ons de functieomschrijvingen bezorgen, zodat we de informatie kunnen controleren?*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

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

279 **betreffende "de bloemen op de gewestelijke rotondes".**

281 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- *Op dit moment van het jaar worden er bloemen geplant op een aantal gewestelijke rotondes. Hoewel het resultaat prachtig is, doet de jaarlijkse hernieuwing van die aanplantingen toch vragen rijzen. Zo'n aanpak is immers noch goedkoop, noch duurzaam.*

*Om hoeveel rotondes op gewestwegen gaat het? Hoe zijn ze over de gemeenten verdeeld? Hoeveel kosten dergelijke aanplantingen?*

*Waarom plant men geen meerjarige en lokale bloemsoorten die insecten aantrekken? Dat zou gunstiger zijn voor de biodiversiteit en zou bovendien goedkoper zijn.*

283 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Van de twaalf rotondes op gewestwegen bevinden er zich twee in Sint-Lambrechts-Woluwe, twee in Sint-Jans-Molenbeek, twee in*

*Anderlecht, vier in Vorst, één in Ukkel, één in Etterbeek en één in de stad Brussel.*

*Het jaarlijkse budget voor de aanplantingen bedraagt ongeveer 50.000 euro en blijft dus beperkt.*

*Momenteel werkt mijn administratie aan een versterking van het ecologische beheer van de rotondes door meerjarige bloemen te planten die misschien iets minder weelderig bloeien, maar duurzamer zijn en ook gunstiger voor de biodiversiteit. Daarbij kiezen we zo veel mogelijk voor lokale en honingrijke soorten. Soms worden er andere soorten bijgevoegd, om over het hele jaar bloemen te hebben.*

- deux à Woluwe-Saint-Lambert, sur l'avenue Paul Hymans et l'avenue Marcel Thiry ;

- deux à Molenbeek Saint-Jean, sur l'avenue de la Liberté ;

- deux à Anderlecht, sur la route de Lennik et le boulevard Théo Lambert ;

- quatre à Forest, sur le boulevard de la Deuxième Armée britannique, la place de Rochefort, l'avenue Reine Marie-Henriette et l'avenue Besme ;

- un à Uccle, avenue Winston Churchill ;

- un à Etterbeek, à Merode ;

- un sur le territoire de la Ville de Bruxelles, où le rond-point Schuman est partiellement planté.

Le coût d'achat des plantes et de leur mise en place est d'environ 50.000 euros par an. Ce n'est pas énorme et tant les abeilles que la qualité de vie y gagnent.

En ce qui concerne le choix des fleurs annuelles, mon administration étudie la façon de maximiser la gestion écologique de ces sites sur tout le réseau régional. Dans ce cadre, nous examinons comment transformer, là où c'est possible et souhaitable, les zones de plantes annuelles en zones de plantes vivaces permettant un fleurissement plus modeste d'un point de vue esthétique, mais bien plus durable et bénéfique du point de vue de la biodiversité, ainsi que moins coûteux à long terme.

Lors du choix des espèces de plantes vivaces pour les nouveaux aménagements, nous optons pour une grande proportion d'espèces indigènes et mellifères. Dans certains cas, une approche partiellement plus horticole permet une floraison à des périodes de l'année où c'est le cas de peu de plantes indigènes. Cela permet une plus grande acceptation de l'aménagement pour des raisons esthétiques, paysagères, patrimoniales, etc.

Nous allons poursuivre le travail dans cette direction, car il est important qu'il y ait des fleurs à Bruxelles.

**Mme Isabelle Emmery (PS).**- J'entends que la ministre s'intéresse à la possibilité de rendre les ronds-points plus durables.

Les ronds-points ne doivent pas nécessairement être fleuris toute l'année. Il convient surtout de ne pas choisir des éléments qui doivent être renouvelés, ce qui demande un important travail à notre sous-traitant. Il faut envisager la possibilité de travailler avec des plantes vivaces.

- *L'incident est clos.*

<sup>285</sup> **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat ook de minister achter een duurzame aanpak staat.*

*De rotondes hoeven trouwens niet het hele jaar door in bloei te staan. Het belangrijkste is dat de aanplantingen niet telkens vervangen moeten worden.*

- *Het incident is gesloten.*

<sup>289</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

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

289 **betreffende "de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van het Vias-instituut voor het eerste semester van 2022".**

291 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).**- *Uit de verkeersveiligheidsbarometer van Vias blijkt dat in het Brussels Gewest het aantal letselongevallen tussen het eerste trimester van 2021 (726 gevallen) en het eerste trimester van 2022 (958) met 32% gestegen is. Het aantal dodelijke slachtoffers is verdubbeld (van 2 tot 4).*

*Het aantal ongevallen met elektrische steps is geëxplodeerd, net als het aantal slachtoffers bij de gebruikers ervan.*

*Het aantal letselongevallen steeg bij voetgangers, fietsers, bromfietzers en autogebruikers. We staan dus nog ver van de nulvisie, die streeft naar geen enkel dodelijk slachtoffer of ernstig gewonde.*

*Volgens Vias volgen de cijfers de trend van voor de coronapandemie. Er is dus geen structurele daling op nationaal vlak, zoals enkele jaren geleden. Nieuwe transportmiddelen, zoals de elektrische step, moeten gezien de verdrievoudiging van het aantal ongelukken nauwgezet gevolgd worden.*

293 *Welke conclusies trekt u uit de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer? Hoe verklaart u die cijfers?*

*Welke acties werden opgestart naar aanleiding van deze cijfers? Wordt er overlegd tussen de gemeentelijke, gewestelijke en federale diensten en de exploitanten van elektrische steps over de te nemen maatregelen?*

*Het Actieplan verkeersveiligheid telt zeven prioritaire acties. Hoe wordt die prioriteit bepaald? Moet die niet aangepast worden aan de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer?*

**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 résultats du baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias pour le premier semestre 2022".**

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le baromètre Vias pour le premier trimestre de l'année 2022 nous livre des chiffres pour l'ensemble du territoire fédéral. Entre le premier trimestre 2021 et le premier trimestre 2022, le nombre de victimes d'accidents de la route a augmenté de 26,7 % en Région flamande, et de 14,8 % en Région wallonne, où le nombre de conducteurs décédés sur place a plus que doublé.

S'agissant de la Région bruxelloise, le nombre de victimes de dommages corporels a augmenté de 32 %, passant de 726 au premier trimestre 2021 à 958 au premier trimestre 2022. Le nombre de tués sur place a doublé, passant de 2 à 4 conducteurs.

Par ailleurs, le nombre d'accidents impliquant des utilisateurs de trottinettes électriques explose littéralement (+238,9 %), tout comme le nombre de victimes parmi les utilisateurs, qui est en croissance de plus de 200 %.

Le nombre de victimes de dommages corporels augmente également chez les piétons (+8,2 %), chez les cyclistes (+19 %), chez les cyclomotoristes (+113 %) et chez les occupants de voitures (+24 %). Ces chiffres nous rappellent qu'on est encore loin de la vision zéro, c'est-à-dire zéro mort et zéro blessé grave à Bruxelles. Selon Vias, "les chiffres de cette année sont dans la même lignée qu'avant la pandémie. Il n'y a donc pas de baisse structurelle au niveau national comme nous l'avions connue il y a quelques années. Les nouveaux phénomènes tels que les trottinettes électriques doivent également être suivis de près étant donné le triplement du nombre d'accidents".

Quelques mois après la présentation du plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030, cette situation soulève de nombreuses questions. Quelles conclusions tirez-vous du baromètre de la sécurité routière du premier trimestre 2022 de l'Institut Vias ? Selon vous, comment ces chiffres s'expliquent-ils ? Des contacts ont-ils été pris avec les deux autres Régions et le niveau fédéral pour analyser ces chiffres, les affiner, et prendre toutes les dispositions nécessaires pour les améliorer ?

Quelles actions sont-elles déjà en cours à la lumière de ces chiffres ? Une discussion aura-t-elle lieu avec nos communes, nos zones de police, les administrations communales, régionales et fédérales, ainsi que les opérateurs de trottinettes électriques partagées, au sujet des actions à adopter ? Selon quel calendrier ?

Enfin, le plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 comprend 30 actions, dont sept sont classées prioritaires. Comment se déroule la mise en place de ces actions prioritaires ? Au vu des chiffres, certaines actions, prioritaires ou non, ne

295

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit volgt het aantal verkeersongevallen per trimester, maar op basis van een gemiddelde van de cijfers van de politie per trimester van de afgelopen drie jaar. Dat geeft een preciezer beeld dan de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer.*

*Uit de ongevallencijfers blijkt een opvallende toename van het aantal fietsongevallen. Dat is ook logisch door de toename van het aantal fietsers. Het risico daalt dus eigenlijk, maar elk ongeval is er natuurlijk een te veel.*

*Het gewest staat in permanent contact met de verschillende partners. Zo werd het ook betrokken bij de jongste wijziging van de federale Wegcode die van kracht is, en nam het de vereiste maatregelen.*

*Bewustmakingscampagnes zijn gepland om te informeren over de wijziging van de verkeersregels en te wijzen op gevaarlijk gedrag.*

*In het kader van de staten-generaal over de verkeersveiligheid werden partnerschappen opgezet. Die resulteerden in het Actieplan Verkeersveiligheid dat goedgekeurd werd in december 2021. Voor acties van het Actieplan Verkeersveiligheid en het interfederaal plan werken de gewesten en de federale overheid regelmatig samen.*

297

*Enkele prioritaire punten van het actieplan zijn in uitvoering. De acties kunnen niet iedere keer opgeschort worden wanneer de cijfers wat tegenvallen.*

*Het actieplan bevat twaalf prioritaire acties. Een van de prioriteiten is dat er voldoende personeel is om het actieplan te kunnen uitvoeren. De aanwervingsprocedure loopt nog.*

*De werkingssubsidie voor de gemeenten moeten een veiligere schoolomgeving en veilige voetgangers- en*

devraient-elles pas être accélérées ? Par ailleurs, des actions jugées non prioritaires ne devraient-elles pas le devenir ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons bien évidemment pris connaissance des nouveaux chiffres relatifs au 1er trimestre 2022 du baromètre de la sécurité routière. Bruxelles Mobilité suit également ces chiffres d'accidents grâce à la base de données de la police, d'où proviennent les chiffres du baromètre de l'Institut Vias. Bruxelles Mobilité surveille les accidents par trimestre, mais sur la base d'une moyenne des chiffres par trimestre au cours des trois années précédentes. Ceci permet d'établir des comparaisons plus rigoureuses et de dégager de réelles tendances, plus robustes.

Les chiffres d'accidents montrent en effet une augmentation du nombre d'accidents de cyclistes. Cette augmentation est notable, mais cependant "logique" au vu de l'augmentation du nombre de cyclistes, et ne suit heureusement pas la courbe de croissance des cyclistes. Le risque réel est donc bien en diminution. Il est cependant évident que tout accident reste un accident de trop.

Le nombre d'accidents impliquant des engins de déplacement, notamment des trottinettes, est aussi en très forte augmentation. Cette hausse est également liée à la forte augmentation du nombre d'utilisateurs et d'engins mis à disposition par les opérateurs. Les contacts entre les partenaires sont, par ailleurs, permanents. La Région a été associée à la récente modification du Code de la route fédéral, désormais en vigueur, et a aussi pris des mesures à son niveau.

Des campagnes de sensibilisation sont également prévues sur les incivilités en matière de stationnement, sur l'information au changement des règles de circulation et, enfin, sur les comportements dangereux des usagers pour eux-mêmes et pour les autres, et ce, conformément aux actions "safe behaviour" de notre plan d'actions régional.

Des réflexions entre partenaires bruxellois et extérieurs ont été menées dans le cadre des états généraux de la sécurité routière et ont débouché sur le plan d'actions validé en décembre 2021. Mon cabinet et mon administration sont en outre en contact régulier avec les communes, les zones de police, les deux autres Régions et le gouvernement fédéral dans ce domaine. Notre plan d'actions de sécurité routière ainsi que le plan inter fédéral permettent de collaborer régulièrement sur les différentes actions.

Certaines des priorités prévues sont en cours de mise en œuvre. Les actions doivent se faire dans la durée et ne peuvent être remises en cause dès la réception de premiers chiffres moins satisfaisants. Le planning prévu dans le plan d'actions est donc maintenu.

Le plan d'actions régional de sécurité routière présenté en commission il y a quelques semaines comprend douze actions prioritaires. L'une d'entre elles est d'assurer aux pilotes et partenaires les ressources humaines nécessaires pour mettre le plan en œuvre. Cette action est en cours de réalisation. Un des cinq équivalents temps plein prévus pour renforcer Bruxelles

*fietsoversteekplaatsen mogelijk maken. Die acties volgen het tijdschema.*

*Voorts werden 28 vaste radars geplaatst en er is een trajectcontrole op de Gentsesteenweg.*

*Het merendeel van de prioritaire acties is dus van start gegaan. Vijf maanden na de voorstelling van het actieplan zullen we niet afwijken van de planning. Het plan, dat voortdurend wordt geëvalueerd, moet in zijn geheel worden uitgevoerd om de nulvisie te kunnen bereiken.*

<sup>299</sup> **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *De acties die de federale overheid en het gewest ondernemen lijken me correct, maar in de gemeenten, de politiezones en zelfs de scholen moet men verder gaan. Bewustmaking volstaat niet. Ik geloof sterk in een goede verkeersopvoeding op school, al van in de kleuterklas.*

*Ik ben een groot voorstander van trajectcontrole, maar ook van inbeslagname. Sommige autobestuurders brengen met hun overdreven snelheid andere weggebruikers in gevaar. Hun wagen in beslag nemen lijkt me een efficiënte maatregel om hen af te schrikken*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>303</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

Mobilité a déjà été engagé. Le lancement de la procédure de recrutement d'une deuxième personne est prévu encore en 2022. Les autres procédures devraient suivre.

La mise en œuvre du subside de fonctionnement aux communes est également en cours. Les actions "safe street" prioritaires, à savoir la sécurisation des abords d'écoles et des traversées piétonnes et cyclistes, ont démarré et suivent le calendrier prévu.

En matière de contrôle, 28 nouveaux radars fixes ont récemment été placés ainsi qu'un radar tronçon, sur la chaussée de Gand. Car, lorsque la sensibilisation ne suffit pas, il faut contrôler et sanctionner.

Une bonne partie des actions prioritaires ont donc débuté. À l'heure actuelle, cinq mois après la validation du plan d'actions régional de sécurité routière, nous n'allons pas nous écarter du calendrier prévu. Une évaluation continue est toutefois en cours. Le plan doit être appliqué et mis en œuvre dans son entièreté afin d'atteindre notre objectif zéro blessé grave et zéro mort sur nos routes. Il y a encore du travail pour y arriver. Les chiffres de 2022 ne sont pas encourageants. Il faut continuer d'appliquer ces mesures.

**Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- Certes, les chiffres ne sont pas encourageants.

Bien sûr, pour les cyclistes, la courbe des accidents n'augmente heureusement pas au même rythme que la courbe d'accélération du nombre de cyclistes. Quant aux trottinettes, les actions aux niveaux fédéral et régional me semblent correctes, mais il faudrait aller un pas plus loin, tant dans les communes que dans les zones de police ou même les écoles. La sensibilisation ne suffit pas. Je crois fermement en l'efficacité des actions de sécurité routière mises en œuvre dès l'école maternelle. À Uccle, nous les avons multipliées, en collaboration avec la police locale.

Il me paraît essentiel de sensibiliser les jeunes dès leur plus jeune âge, car ils deviennent ensuite les meilleurs ambassadeurs auprès de leurs parents, créant ainsi un cercle vertueux.

Parallèlement à ces mesures, je crois aussi beaucoup aux mesures de répression, s'agissant des comportements que je qualifierais d'assassins. J'approuve par conséquent les radars tronçon, mais aussi le principe de la confiscation. Dans certaines communes, des conducteurs se comportent en véritables criminels, par une vitesse excessive, et mettent en danger les autres automobilistes, les piétons et autres usagers faibles. Dans de tels cas, la confiscation constitue un outil dissuasif qui doit être utilisé de manière de plus en plus intensive et systématique.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

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

303 **betreffende "de sluiting van de tunnels op de Kleine Ring op 23 en 24 april 2022".**

305 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Als minister van Mobiliteit moet u erop toezien dat al het verkeer vlot verloopt. Dat is belangrijk voor een betere luchtkwaliteit en het vermijden van geluidsoverlast. Bovendien bespaart dat bedrijven en gezinnen kosten die het fileprobleem met zich meebrengt.*

*Op 23 en 24 april werden de tunnels bij de Naamsepoort en Troon aan de kant van Elsene volledig afgesloten voor werken. Daardoor stonden voertuigen tot meer dan vijftig minuten vast bij de Guldenvlietstunnel omdat de verkeerslichten daar niet waren aangepast.*

*Ik zou graag willen begrijpen wat er dat weekend is misgegaan. Blijkbaar was er ook geen politie aanwezig om de ergste verkeersproblemen aan te pakken. Sommige automobilisten zaten ruim een uur vast in een tunnel.*

*Mevrouw d'Ursel heeft er in deze commissie al op gewezen dat het afsluiten van tunnels zonder begeleidende maatregelen, ingrijpende gevolgen heeft. Ze stipte ook al aan dat er in andere tunnels rijstroken werden afgesloten zonder dat er werken werden uitgevoerd. Het is onaanvaardbaar dat er tests worden uitgevoerd op assen waar een vlot verkeer van groot belang is om te vermijden dat omliggende woonwijken worden overbelast.*

307 *Ik snap niet dat zulke situaties zich nog kunnen voordoen terwijl we het voortdurend hebben over vloeiend verkeer, groene golven enzovoort. Als er werken zijn gepland, moet er in alternatieve routes worden voorzien en dienen automobilisten tijdig te worden gewaarschuwd.*

*Met betrekking tot de stad 30 en de lage-emissiezone moet het beleid aanzienlijk verbeteren.*

*Hoe verklaart u de verkeerschaos in het weekend van 23 en 24 april? Werden automobilisten tijdig gewaarschuwd?*

*In welke mate werd het fileprobleem erger door de sluiting van de tunnels?*

**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 fermeture des tunnels sur la Petite ceinture les 23 et 24 avril 2022".**

**M. David Weytsman (MR).**- Votre mission, en tant que ministre chargée de la mobilité, consiste à veiller à la fluidité de l'ensemble des modes de déplacement. Celle-ci participe à une meilleure qualité de l'air et à des niveaux de bruit plus bas. En outre, elle évite aux entreprises, aux familles et à l'économie les coûts inutiles générés par les très nombreux embouteillages.

Il me revient cependant que les samedi 23 et dimanche 24 avril, la voirie extérieure des tunnels Porte de Namur et Trône, côté Ixelles, a été intégralement fermée pour cause de travaux. Tous les véhicules se seraient retrouvés à l'arrêt durant plus de 50 minutes dans le tunnel Toison d'Or, les séquences des feux tricolores situés à hauteur de la sortie porte de Namur n'ayant pas été adaptées.

Loin de moi l'idée de vous interpellier systématiquement sur des problèmes ponctuels, mais j'aimerais comprendre ce qu'il s'est passé ce week-end-là. Il me revient également qu'il n'y avait aucun agent de police à hauteur de ladite sortie pour régler ces problèmes majeurs de circulation et leurs conséquences en aval. Des automobilistes sont restés plus d'une heure dans les tunnels, bloqués dans leur véhicule.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel a déjà pointé devant cette commission les lourdes conséquences de telles fermetures en l'absence d'autres mesures de report du trafic, d'adaptation des feux ou de présence policière. Elle a par ailleurs abordé le cas des tunnels Joyeuse Entrée et Porte de Hal, où des fermetures de bandes ont été décidées sans aucune nécessité liée à des travaux. Il est incompréhensible que pareils tests de circulation soient réalisés sur un axe auto plus où la circulation doit être la plus fluide possible afin d'aspirer un maximum de trafic en dehors des quartiers résidentiels.

J'aimerais comprendre comment de telles situations peuvent encore se répéter, alors même que nous ne cessons de parler de fluidification du trafic, de planificateurs de mobilité ou encore de vague verte. Si des travaux sont planifiés, des itinéraires bis doivent l'être aussi. Les automobilistes doivent être avertis en amont. Vous le faites parfois.

Au vu des contraintes que la ville 30 et la zone de basses émissions imposent aux automobilistes, il convient de faire beaucoup mieux qu'actuellement.

Comment peut-on expliquer les embarras de circulation du week-end du 23 et 24 avril 2022 à hauteur du tunnel Toison d'Or ? J'ai entendu trois témoignages d'automobilistes restés bloqués pendant une heure. Les automobilistes ont-ils été prévenus en amont de la fermeture de cette voirie extérieure ?

*Hoeveel voertuigen stonden meer dan een uur vast in nutteloze files? U wijst er vaak genoeg op dat files een kostprijs hebben. Wat was de kostprijs van deze files?*

*Begeleidende maatregelen worden besproken met de betrokken politiezones en met Brussel Mobiliteit voordat ze aan de coördinatiecommissies worden voorgelegd. Kunt u de maatregelen naar aanleiding van deze werkzaamheden toelichten? Wat was het standpunt van de coördinatiecommissies?*

*Doorgaand verkeer in de Vijfhoek wordt steeds meer afgeleid naar de Kleine Ring. In welke mate wordt het fileprobleem op die as daardoor nog erger?*

<sup>309</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor de veiligheid van de weggebruikers. Om die reden moet het asfalt bijvoorbeeld regelmatig worden vernieuwd.*

*Ik veronderstel dat u verwees naar de tunnel bij de Naamsepoort. De sluiting van die tunnel werd op de Kleine Ring en meerdere verkeersassen aangekondigd met allerlei borden.*

*Op de websites van Mobiris en Brussel Mobiliteit werd de sluiting van de tunnels in het weekend van 23 april aangekondigd. Er stond ook hoe het verkeer werd afgeleid.*

*Tijdens de werkzaamheden ontstonden er files vanaf de Hallepoorttunnel en de Vleurgattunnel. Het verkeer verliep trager dan normaal.*

*Volgens het bedrijf TomTom verliep het verkeer zowel overdag als 's nachts trager. De files waren het ergst op zaterdag van 14 tot 18 uur. De rijtijden liepen aanzienlijk op, tot wel 15 minuten langer dan normaal.*

Dans l'affirmative, quand et comment ? Dans la négative, pourquoi ?

Quels allongements du temps de parcours par rapport à une journée normale cette fermeture a-t-elle engendrés durant toute la journée et la nuit ?

Combien de véhicules se sont-ils retrouvés bloqués durant plus d'une heure dans ces embouteillages manifestement inutiles ? Vous déclarez souvent que les embouteillages ont un coût. C'est vrai. Quel a été le coût engendré par les embouteillages de ce week-end particulier, sachant que le tarif horaire fixé varie si le déplacement se fait dans un cadre professionnel ou dans le cadre de loisirs, ou s'il s'agit de poids lourds.

La définition du phasage et la mise en place des déviations et des mesures d'accompagnement sont réalisées en concertation avec les zones de police concernées, ainsi que la direction de coordination des chantiers de Bruxelles Mobilité, avant d'être soumises aux avis des commissions et sous-commissions de coordination. Pouvez-vous m'indiquer le phasage retenu et les déviations mises en place dans le cadre de ce chantier ? Quel était l'avis des commissions et sous-commissions de coordination ?

Dans quelle mesure le report du trafic de transit du Pentagone vers la Petite ceinture créera-t-il encore davantage de congestion sur cet axe ? Il est vrai que nous avons déjà eu l'occasion d'en discuter longuement aujourd'hui.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En tant que gestionnaire de voirie, Bruxelles Mobilité est responsable de la sécurité des usagers circulant sur ses routes. C'est la raison pour laquelle des réasphaltages doivent régulièrement être effectués afin d'éviter des dégradations de la surface de la voirie telles que les nids-de-poule.

Puisqu'il n'existe pas de tunnel Toison d'Or, je suppose que votre question concerne le tunnel Porte de Namur. La fermeture des tunnels pour cause de chantier a été annoncée en amont par des panneaux de signalisation fixes et dynamiques, tant sur la Petite ceinture que sur les axes perpendiculaires qui y mènent.

Mobiris et la page Chantiers du site de Bruxelles Mobilité ont annoncé le 23 avril la fermeture des tunnels Porte de Namur et Trône en direction de la Basilique et signalé la déviation en surface via la voirie latérale.

Les travaux effectués durant le week-end des 23 et 24 avril ont engendré des remontées de file depuis le tunnel Porte de Hal et le tunnel Vleurgat sur l'avenue Louise en journée pendant toute la durée du chantier.

Ces travaux ont allongé les temps de parcours par rapport au week-end précédent des 2 et 3 avril (hors période de vacances).

L'allongement des temps de parcours, mesurés par TomTom, a été observé tant de jour que de nuit, avec un impact maximal le samedi entre 14h et 18h. Le temps nécessaire pour parcourir la



309 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Waar deden die problemen zich precies voor?*

309 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Tussen de Louizalaan en de Belliardstraat. Op zondag was het minder erg.*

317 *Het spreekt voor zich dat die files financiële gevolgen hebben. De werken vonden in het weekend plaats om de verkeershinder op werkdagen te beperken. De coördinatiecommissie verstrekte op 19 maart 2022 een positief advies over de werken. Het verkeer werd bovengronds omgeleid.*

*We zijn ons ervan bewust dat werkzaamheden heel wat verkeersoverlast veroorzaken, wanneer je ze ook plant. Brussel Mobiliteit houdt altijd rekening met andere werken in de omgeving en met de logistiek van ondernemers.*

*Overigens zijn asfalteringswerken alleen mogelijk als het goed weer is. We kunnen ze dus niet eerder op het jaar uitvoeren. De dienst die zich daarmee bezighoudt, kan niet 's nachts werken. Daarom werd besloten om de werken in het weekend uit te voeren, buiten de koopjesperiode. Daarbij werden er zoveel mogelijk alternatieven voor alle gebruikers geregeld.*

*Informatie over dergelijke werken wordt verspreid met allerlei soorten verkeersborden. Soms worden er ook folders verspreid.*

*De coördinatiecommissie adviseerde om de werken alleen in het weekend of schoolvakanties te laten plaatsvinden. De omleiding die werd bekrachtigd door de politiezone, bestond erin dat de tunnel slechts in één richting werd afgesloten.*

319 *Overeenkomstig het principe van verkeersluwe wijken strekt het nieuwe mobiliteitsplan van de stad Brussel ertoe dat het autoverkeer op buurtwegen wordt beperkt en naar grote*

distance entre le rond-point Louise et la rue Belliard a augmenté pour atteindre 23 minutes en moyenne, contre 6 minutes en moyenne le samedi précédent. L'impact a été moins important le dimanche, avec un temps de trajet de 10 minutes en moyenne en journée, un pic de 15 minutes étant enregistré vers 15h.

**M. David Weytsman (MR)**.- *Quels sont les tronçons concernés par ces moyennes ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Il s'agit des tronçons entre l'avenue Louise et la rue Belliard. Nous avons pris les mesures le samedi entre 14h et 18h : la durée du trajet a été allongée de 17 minutes par rapport au week-end précédent. L'impact a été moindre le dimanche, avec un temps de trajet moyen de 10 minutes en journée et un pic de 15 minutes vers 15h.*

L'impact financier est évident. Pour éviter la congestion pendant les jours ouvrables et limiter ainsi les conséquences sur la circulation, tous modes confondus, le chantier a été planifié le week-end. Pour le phasage des travaux, ce chantier a reçu un avis positif unanime de la commission de coordination des chantiers le 19 mars 2022. La déviation passait en surface par la porte de Namur et la place du Trône.

Nous sommes conscients des nombreuses perturbations engendrées par ce type de chantier, quelle que soit la période choisie. Bruxelles Mobilité décide toujours de réaliser ces chantiers en tenant compte des autres interventions en cours dans les zones proches et des possibilités logistiques des entrepreneurs.

Par ailleurs, les travaux d'asphaltage doivent être réalisés dans des conditions météorologiques précises. Il n'était dès lors pas possible de les planifier plus tôt dans l'année. De plus, la direction chargée de l'asphaltage ayant signalé son incapacité de travailler de nuit vu la grandeur des surfaces concernées, il a été décidé d'exécuter les travaux durant un week-end, en dehors des périodes de soldes et en maintenant néanmoins un maximum de possibilités de circulation pour l'ensemble des usagers.

Les informations relatives à ces travaux sont diffusées par des panneaux et affiches de chantier et, parfois, par des afficheurs à messages variables. Des toutes-boîtes peuvent également avoir été diffusés.

L'avis de la commission de coordination des chantiers exigeait un travail uniquement en week-end et/ou durant les vacances scolaires. La déviation soumise à ladite commission et validée par la zone de police imposait uniquement la fermeture du tunnel dans un seul sens à la fois. Faisant suite à l'avis de cette même commission de coordination des chantiers, l'administrateur de la voirie a souligné que, pour chaque phase, aucun impact ne serait toléré dans le sens opposé de la fermeture du tunnel.

Conformément au principe des mailles apaisées, le nouveau plan de mobilité de la Ville de Bruxelles aura pour conséquence de restreindre le trafic dans les voiries de quartier pour favoriser les

*verkeersassen wordt geleid. Het overleg met de stad Brussel loopt nog. De begeleidende maatregelen betreffen onder meer verkeerslichten en kruispunten.*

*Over de coördinatie van de werven heeft de desbetreffende commissie zich ontfermd. Er werd voor de planning van de werken rekening gehouden met de Vijfhoek.*

<sup>321</sup> **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Op een zaterdag doe je er met de auto gemiddeld 23 minuten over van de Louizatunnel naar de Belliardtunnel. Op de drukste momenten lopen de wachttijden op tot meer dan een uur. Als het rustig is, doe je er tien minuten over.*

*Ik betwist niet dat werken noodzakelijk zijn, maar vind het onbegrijpelijk dat automobilisten vastzitten in tunnels. U sprak van omleidingen, maar wij hebben wel degelijk van die problemen gehoord. Lag dat aan een ongeval? Wat is er precies gebeurd in het weekend van 23 en 24 april?*

<sup>323</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat weet ik niet. Misschien is er nog een ongeval gebeurd.*

*De werken hadden een impact op het verkeer, maar konden onmogelijk in de winter worden uitgevoerd.*

<sup>323</sup> **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Wat verstaat u onder een impact? Werden alle rijstroken afgesloten?*

<sup>323</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De tunnel moest in één richting volledig worden gesloten.*

<sup>323</sup> **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Waarom werd het verkeer niet omgeleid?*

<sup>323</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Er waren omleidingen aangekondigd verderop.*

<sup>323</sup> **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *In dergelijke gevallen moeten chauffeurs worden gewaarschuwd met verkeerssignalisatie en is het beter om een deel van de Kleine Ring af te sluiten. Dat is duidelijk niet gebeurd.*

*Ik zal u nog een schriftelijke vraag stellen over de werken in 2022 en 2023 waarvoor de Kleine Ring moet worden afgesloten.*

*- Het incident is gesloten.*

axes auto plus et auto confort. La concertation avec la Ville est en cours. Des modifications structurelles aux feux et aux carrefours font partie des mesures d'accompagnement. Des mesures de rétention du trafic seront mises en place sur les axes en amont de la Petite ceinture.

La coordination des chantiers a lieu au sein de la commission ad hoc et il a été tenu compte de la maille Pentagone dans la planification des chantiers.

**M. David Weytsman (MR).**- Le samedi, il faut en moyenne 23 minutes de parcours entre les tunnels Louise et Belliard, ce qui implique des pics de ralentissement d'une heure, voire d'une heure et demie, alors qu'à d'autres moments, le passage dans ces tronçons se fera en dix minutes.

Je ne conteste pas la nécessité des travaux, mais je ne parviens pas à comprendre comment des automobilistes peuvent rester bloqués dans un tunnel. Vous avez évoqué des déviations, mais nous avons entendu que le tunnel était fermé alors que des automobilistes y étaient coincés.

Était-ce dû à un accident ? Que s'est-il réellement passé ce week-end-là ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Peut-être y a-t-il eu un accident en plus, je ne peux pas vous le dire.

Ces travaux ont un impact sur le trafic, mais ils ne pouvaient être réalisés en hiver, car la météo doit être suffisamment stable.

**M. David Weytsman (MR).**- Qu'entendez-vous par "avoir un impact" ? Les bandes étaient-elles toutes fermées ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons en effet dû complètement fermer d'un côté, en raison du réasphaltage. L'autre côté restait accessible aux voitures. Ce sont des travaux certes gênants, mais indispensables.

**M. David Weytsman (MR).**- C'est donc exceptionnel. Pourquoi alors de ne pas avoir dévié le trafic ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Des déviations étaient annoncées en amont, du côté où le tunnel était fermé.

**M. David Weytsman (MR).**- Si un axe doit être fermé, et partant, toute la Petite ceinture, j'imagine que l'on prévient les gens par une signalisation et que l'on ferme la Petite ceinture en amont des tunnels. Manifestement, cela n'a pas été le cas cette fois-ci.

Je vous adresserai une question écrite sur le nombre de travaux prévus en 2022 et 2023 nécessitant une fermeture de la Petite ceinture.

*- L'incident est clos.*

345 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS**

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

345 **betreffende "de maatregelen tegen de droogte in de openbare ruimte".**

347 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- We maken dit jaar een uitzonderlijk droge lente mee. Sinds 1 maart viel in Ukkel nog maar 40,3 mm neerslag per vierkante meter. In een normale lente is dat volgens het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België gemiddeld 165,6 mm of vier keer zoveel.

Het is zelfs zo droog dat er een brandrisico is. In Vlaanderen geldt voor bos- en natuurgebieden code oranje en in Wallonië geldt voor de Hoge Venen zelfs code rood. Een paar buitjes af en toe volstaan niet om de grote droogte op te lossen.

In Brussel zien we op straat en in parken ook de gevolgen van de droogte: het gras heeft bruine plekken en bloemperken moeten bijna dagelijks worden besproeid. Het is dus essentieel om er via de stadsplanning voor te zorgen dat het gewest klaar is om droogteperiodes op te vangen. Ontharding en vergroening helpen daarbij.

Zeker bomen zijn belangrijk en oude, grote bomen nog meer dan jonge boompjes. Bovendien bleek recent uit een studie van de KU Leuven dat de aanwezigheid van bomen met een grote kruin - dus oudere, ontwikkelde bomen - verband houdt met een lager gebruik van geneesmiddelen.

Eerder onderzoek toonde ook al een verband tussen de aanwezigheid van bomen en de slaapkwaliteit, om nog maar te zwijgen over de positieve impact op de luchtkwaliteit. Intensief gebruik van de grasvelden en stukjes groen in de stad zorgt voor een minder goede opname van water, want onder platgetrapt gras kan neerslag minder goed doorsijpelen.

Het blijft daarom belangrijk om in te zetten op meer groene openbare ruimte, zodat de Brusselaars niet allemaal naar dezelfde parken moeten gaan als ze van de frisse groene ruimte in de schaduw van een boom willen genieten. Zo kunnen zowel mens als natuur op adem komen.

349 Brussel Mobiliteit kreeg een onthardingsambtenaar. Is die al actief en wat heeft hij al gerealiseerd? Heeft Brussel Mobiliteit al plannen voor hoe het de lokale intelligentie van Brusselaars kan inzetten om de droogte en onthardingsproblematiek aan te pakken?

Is er een bomenplan voor de ruimtes die Brussel Mobiliteit beheert? Ziet u heil in een boommeester die de gemeentelijke en regionale groendiensten kan coördineren? Worden oude bomen speciaal beschermd bij het aangaan van nieuwe werven? Is de bescherming van bomen een van de criteria voor de toewijzing

**QUESTION ORALE DE MME LOTTE STOOPS**

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

**concernant "les mesures de lutte contre la sécheresse dans l'espace public".**

**Mme Lotte Stoops (Groen)** (*en néerlandais*).- *Nous vivons un printemps particulièrement sec. D'après l'Institut royal météorologique, les précipitations à Uccle, par exemple, ont été quatre fois plus faibles que la moyenne.*

*Il plane même un risque d'incendie. Si le code orange est de mise pour les zones forestières et des zones naturelles en Flandre, le code rouge est d'application pour les Hautes Fagnes, en Wallonie.*

*Les conséquences de la sécheresse se faisant également sentir à Bruxelles, il est essentiel de veiller à ce que la Région soit prête à faire face aux périodes de sécheresse, en misant notamment sur la déminéralisation et la végétalisation.*

*La présence d'arbres, et surtout de vieux arbres, est d'ailleurs essentielle. Outre son effet positif déjà démontré sur la qualité du sommeil et de l'air, elle est, d'après une étude de la KU Leuven, également corrélée à un plus faible recours aux médicaments.*

*L'herbe piétinée constituant un frein à l'infiltration des précipitations, les nombreuses pelouses et zones vertes dans la ville entravent l'absorption de l'eau. Il reste donc primordial de privilégier la création de plus d'espaces verts pour que les Bruxellois ainsi que la nature puissent respirer.*

*Si l'agent chargé de la déminéralisation désigné par Bruxelles Mobilité est entré en fonction, quelles adaptations a-t-il déjà effectuées ?*

*Nommerez-vous quelqu'un pour coordonner les services des espaces verts communaux et régionaux ? Les nouveaux chantiers dépendront-ils de la présence de vieux arbres dans la zone ?*

van opdrachten in het gewest? De wetenschap zegt immers dat een oude boom niet te vergelijken is met tien jonge, aangeplante boompjes.

Krijgen alle groenvoorzieningen in Brussel bescherming tegen de droogte? Er was sprake van de oprichting van een droogtecommissie, die de situatie dagelijks zou opvolgen. Is Brussel Mobiliteit daarbij betrokken?

<sup>351</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Brussel Mobiliteit werkt actief mee aan een veerkrachtige stad. Elk herinrichtingsproject moet een voorbeeldproject worden inzake natuurontwikkeling en duurzaam regenwaterbeheer. We streven naar 15% ontharding per project. Brussel Mobiliteit zet ook massaal in op kleinschalige onthardingsprojecten en onderzoekt op welke plekken ecologisch beheer de norm kan worden.

Om die ambities op kruissnelheid te brengen, werd het budget verhoogd en werd een facilitator voor de ontharding van de gewestwegen en het geïntegreerde regenwaterbeheer aangesteld. De facilitator omringt zich met een deskundig team door interne projectleiders op te leiden en een beroep te doen op een extern multidisciplinair team om de projecten te begeleiden. De facilitator heeft ook via een raamovereenkomst beschikking over een aannemer om de onthardingsprojecten uit te voeren.

De facilitator Natuur en Water van Brussel Mobiliteit heeft de volgende opdrachten:

- technisch advies verstrekken over op natuur gebaseerde oplossingen, ervaringen terugkoppelen naar de projectleiders en technische referentiedocumenten opstellen;
- samenwerken met Leefmilieu Brussel;
- het gedifferentieerd beheer bevorderen;
- samen met de cel Communicatie een plan voor de interne en externe communicatie uitwerken;
- kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren opstellen inzake ontharding, doorsijpeling en aanplanting van de openbare ruimte;
- wisselwerkingen zoeken tussen Good Move, het Natuurplan en het Waterbeheerplan;
- samen met Leefmilieu Brussel een inventaris van de gewestelijke bomen opstellen;
- beheersplannen voor de bomen en planten opstellen;
- zo nodig de visie Natuur en Water van Brussel Mobiliteit bijsturen;
- een strategie voor de parkways voorstellen;

*Tous les espaces verts bruxellois sont-ils protégés de la sécheresse ? Bruxelles Mobilité sera-t-elle impliquée dans l'éventuelle commission sécheresse ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Bruxelles Mobilité vise à une déminéralisation de 15 % par projet, privilégie grandement les projets à petite échelle et tente de déterminer les endroits où une gestion écologique peut devenir la norme.*

*Le budget a donc été revu à la hausse et un facilitateur pour la végétalisation des voies régionales et la gestion intégrée des eaux pluviales a été désigné.*

*Collaborant avec une équipe d'experts, ce dernier a plusieurs missions à accomplir : fourniture de conseils techniques, promotion d'une gestion différenciée, développement d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs, rédaction d'un plan de communication interne et externe, recherche de synergies entre les différents plans concernés, promotion des espèces protégées, notamment.*

- plaatselijke initiatieven nemen om beschermde of waardevolle soorten te bevorderen;

- samenwerken met universitaire onderzoekers door gegevens en studies ter beschikking te stellen;

- de acties van Brussel Mobiliteit in begrijpelijke taal voorstellen tijdens technische conferenties.

<sup>353</sup> Omwonenden worden bij bepaalde, grootschalige projecten betrokken.

Leefmilieu Brussel, waarmee Brussel Mobiliteit samenwerkt, zorgt voor de bewustmaking van de burgers. We bekijken ook hoe we voor kleinschalige projecten een beroep op de lokale intelligentie kunnen doen, bijvoorbeeld door onthardingssuggesties in Fix My Street mogelijk te maken. Het overleg met de gemeenten daarover loopt echter nog.

Brussel Mobiliteit werkt beheersplannen uit voor de bomen op bepaalde wegen. In 2022-2023 zal een strategisch bomenplan voor alle gewestwegen worden opgesteld, zodat die wegen nog meer bijdragen aan een veerkrachtige stad.

Brussel Mobiliteit is overigens al gestart met het planten van bomen. We hebben op dat vlak een aantal ambities vastgesteld. Zo moet de administratie het eerste jaar 1.000 extra bomen planten, en dat aantal wordt jaar na jaar opgekrikt.

Er is ook een functie van boommeester ingevoerd, die wordt uitgeoefend door de facilitator en zijn team, om de uitvoering van het plan in samenwerking met de verschillende diensten in goede banen te leiden.

Bestaande bomen, en zeker oude bomen, krijgen de nodige aandacht. Dat is zeker het geval bij herinrichtingsprojecten in de buurt van een oude boom. We geven opmerkingen over de voorzorgsmaatregelen die tijdens de werken moeten worden genomen.

Het naast elkaar bestaan van ondergrondse technische netwerken van nutsbedrijven en groene infrastructuur als boomwortels is een punt waar we veel aandacht aan besteden. Zo bepalen de bouw- en werfvergunningen dat er rekening moet worden gehouden met de omvang van de boomwortels en -kruinen.

Bij studies over werken rond bestaande bomen zien we er nauwlettend op toe dat er niet aan de integriteit van de boom wordt geraakt en formuleren we aanbevelingen om de boom zoveel mogelijk te ontzien. Het doel is om de gemiddelde levensduur van de bomen te verhogen.

Minister Maron heeft meegedeeld dat er een werkgroep is opgericht om de maatregelen voor te bereiden van het nieuwe Waterbeheerplan, waarin droogte als thema aan bod zal komen. Wanneer het plan op het einde van het jaar zal worden bekendgemaakt, zullen we weten of er een droogtecommissie

*Si les riverains sont déjà impliqués dans certains projets de grande envergure, nous examinons comment également les faire participer dans les projets à plus petite échelle. À cet égard, la concertation avec les communes est toujours en cours.*

*En 2022-2023, Bruxelles Mobilité élaborera un plan arbres stratégique concernant toutes les voiries régionales afin de renforcer encore davantage la résilience de la ville. Des arbres ont déjà commencé à être plantés, 1.000 arbres supplémentaires devant l'être la première année, un chiffre qui augmentera chaque année.*

*Le facilitateur et son équipe se chargeront d'assurer la collaboration entre les différents services dans le cadre de l'exécution du plan.*

*Nous formulons des observations sur les mesures de précaution prévues lors de projets de réaménagement menés à proximité d'un vieil arbre. Lors de la délivrance de permis, il est d'ailleurs tenu compte de l'espace occupé par les racines et la couronne des arbres, que nous nous efforçons de préserver au mieux afin d'augmenter leur durée de vie moyenne.*

*Nous saurons si une commission sécheresse sera mise sur pied et comment elle s'organisera lorsque le nouveau plan de gestion de l'eau sera élaboré.*

komt en op welke manier instanties als Brussel Mobiliteit daarbij worden betrokken.

355 Dat zijn een aantal voorbeelden van maatregelen die momenteel worden uitgevoerd. Er is nog veel werk aan de winkel. Bij werven is in het verleden gebleken dat er soms schade wordt berokkend aan de bomen. Daar iets aan doen, is een continu proces, maar we proberen de expertise te vergroten en ervoor te zorgen dat die ook overal toegepast wordt, om de schade zoveel mogelijk te beperken en de waardevolle natuurelementen in de stad te behouden en te vergroten.

357 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Er zitten veel elementen in uw antwoord waar ik ontzettend blij van word, zoals het feit dat ecologisch beheer de norm wordt en dat er een onthardingsambtenaar is aangesteld.

Ik ben ook enorm blij dat er in 2022-2023 een strategisch bomenplan voor alle gewestwegen komt en dat er een gewestelijke boommeester is aangesteld. Sommige gemeenten hebben al een bomenplan. Het zou fantastisch zijn om al die plannen met elkaar te verbinden.

Het is ook geweldig dat u aandacht hebt voor de gezondheid van de bomen.

Massaal inzetten op kleinschalige projecten biedt de kans om vaker een beroep te doen op de lokale intelligentie en biedt ook de kans om die oplossingen aan de burger uit te leggen. Zoals u weet, ben ik een grote fan van Fix My Street. Het lijkt mij interessant om via die app de discussies met de verschillende gemeenten op gang kan brengen rond dit thema.

Heel veel Brusselaars zullen ook blij zijn dat er in de vergunningen een clausule zal worden opgenomen over het behoud van bomen. Ik hoor echt dat er sprake is van een paradigmashift.

361 Alle aandacht voor die ondergrondse technische netwerken en groene infrastructuur is welkom.

- *Het incident is gesloten.*

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

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

367 **betreffende "de reeds gedane investeringen in metrolijn 3".**

369 **De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Met het Gewestelijk Mobiliteitsplan wil de regering het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer aanzienlijk doen stijgen. De investeringen in metrolijn 3 moeten daaraan*

*Sachant que les chantiers peuvent nuire aux arbres, nous mettons tout en œuvre pour tenter de limiter au maximum ces dommages ainsi que pour préserver et renforcer les zones naturelles d'intérêt écologique dans la ville.*

**Mme Lotte Stoops (Groen)** (*en néerlandais*).- *Je suis heureuse des mesures entreprises et de votre intérêt pour la santé des arbres.*

*Il serait intéressant de combiner les plans arbres élaborés par chaque commune. Quant à la promotion des projets à petite échelle, elle permet de plus souvent faire appel à la population, mais aussi de lui expliquer les solutions prises. En outre, l'application Fix My Street pourrait servir à entamer les discussions avec les différentes communes.*

*Enfin, nombre de Bruxellois se réjouiront du fait qu'une clause sur la préservation des arbres sera prévue dans les permis.*

*Il est essentiel de porter de l'attention aux réseaux souterrains et à l'infrastructure verte.*

- *L'incident est clos.*

**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 "les investissements déjà réalisés dans la ligne de métro 3".**

**M. David Weytsman (MR).**- La ligne de métro 3, en chantier, est soumise à toutes sortes de contraintes. Je voudrais rappeler à quel point elle est importante. Ainsi, le plan régional de mobilité prévoit une augmentation de 100.000 à 340.000 déplacements

*bijdragen. De werkzaamheden gaan met aanzienlijke meerkosten gepaard, die grotendeels uit de effectenrapporten voortvloeien. De Brusselaars rekenen echter op ons om dit project te realiseren.*

*Omdat investeren in een metrolijn een dure zaak is, gaan er bij de groenen stemmen op om van het project af te zien. Is het echter nog mogelijk om een stap terug te zetten?*

*Welke uitgaven werden in 2020 al gedaan? Kunt u per jaar en per onderdeel de bestemming van de vereffende en nog te vereffenen bedragen preciseren?*

*Overweegt u de mogelijkheid om van het project af te zien? Wat zou dat kosten? Wat is het standpunt van de MIVB over de verschillende opties: totale stopzetting, gedeeltelijke stopzetting enzovoort?*

<sup>371</sup> *De MIVB beschikt over een budget van 600 miljoen euro voor strategische investeringen, maar voor de uitbreiding van de metro is nog maar 20 miljoen uitgegeven. Hoe verklaart u dat?*

*Als de investeringen worden stilgelegd, heeft het dan nog zin om de premetro op het traject tussen Albert en het Noordstation om te bouwen tot een metro? Hoeveel bedragen de meerkosten als er een depot komt in plaats van een terminus in Bordet? Zou de stopzetting van het project nog andere gevolgen hebben?*

*Hoe werd de daling van het autoverkeer in het milieueffectenrapport gemeten? Hoever staan de onderhandelingen met de Europese Investeringsbank over een lening van 500 miljoen euro voor de periode van 2022-2026?*

par jour sur le réseau de transports publics, tous opérateurs confondus, dans les prochaines années. Nous devons discuter de la mobilité en 2022, mais aussi de la mobilité en 2030, 2040 et 2050 : c'est ce que nous faisons en réfléchissant à l'aménagement de cette ligne de métro.

Certes, il y a des surcoûts, mais la plupart d'entre eux découlent des recommandations figurant dans les différentes études d'incidences. Les Bruxellois comptent sur nous pour réaliser ce projet. Vous savez qu'ils y sont favorables à 75 %. Ils plébiscitent le métro et sa qualité par rapport à d'autres modes de transport qui, s'ils présentent un intérêt, ne sont pas aussi soutenus que le métro.

Le métro coûte cher, c'est vrai. Certains voudraient nous faire croire que cette ligne ne peut voir le jour et ils se verraient bien faire marche arrière. Je vous pose donc la question, Mme la ministre : estimez-vous qu'il serait possible de faire marche arrière, comme j'entends parfois mes collègues écologistes le prétendre ?

Pourriez-vous nous communiquer les dépenses déjà liquidées jusqu'en 2020 ? Ces dépenses devaient s'élever à 91,1 millions d'euros, dont 41,1 millions pour l'extension Bordet-Nord et 49,9 millions pour le programme Nord-Albert.

Pouvez-vous me communiquer, par tronçon et par année, la destination des montants déjà engagés ainsi que la destination, toujours par tronçon, des montants qui seront engagés d'ici à la fin de la législature ?

Avez-vous calculé le coût de renoncement d'un tel projet ? Prenez-vous cette option au sérieux ? Quel en serait le coût ? Quelle est la position de la STIB au sujet des différents scénarios possibles : arrêt total, arrêt partiel, phasage, etc. ?

La STIB bénéficie d'une enveloppe de 600 millions d'euros pour les investissements stratégiques, mais seuls 200 millions d'euros - soit un tiers de la somme - ont été dépensés jusqu'à présent pour le métro. Pour quelle raison ?

Quelle partie du montant global a-t-elle été engagée par tronçon pour réaliser des études ? En cas de mise à l'arrêt du projet, que certains semblent souhaiter, est-ce qu'il serait toujours pertinent de transformer le prémétro en métro sur le tronçon Albert-Nord ? Quels seraient les surcoûts entraînés par la création d'un dépôt en lieu et place d'un terminus à Bordet ? Quelles seraient les autres contraintes liées à un arrêt du projet après la réalisation de ce tronçon ?

Quelle est la méthode utilisée pour calculer la baisse du trafic automobile de 0,61 % dans le rapport d'incidences, alors même que la zone de basses émissions se durcit, que le coût du stationnement augmente et que les emplacements disparaissent ?

Vous indiquiez que des négociations étaient en cours avec la Banque européenne d'investissement au sujet d'un prêt de 500 millions d'euros pour la période 2022-2026. Ces négociations

373

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Voor de uitbreiding van de metro tussen Bordet en Noordstation werd 62,3 miljoen uitgegeven tussen 2011 en 2021. De budgetten bedragen 49 miljoen euro voor 2022, 36 miljoen euro voor 2023 en 57 miljoen euro voor 2024.

*Ongeveer 70% van de vereffende uitgaven tot eind 2021 heeft betrekking op de studies en ongeveer 25% op de werkzaamheden.*

*De uitgaven die we tegen het einde van de regeerperiode nog zullen doen, gaan naar studies die betrekking hebben op de uitvoering en de controle van de bouwplaatsen, de tunnelwerkzaamheden en de aankoop van gronden.*

*De grootste uitgaven gaan naar de bouw van de tunnel en de metrostations. De toewijzing van de overheidsopdracht voor civieltechnische werkzaamheden wordt geraamd op 660 miljoen euro.*

375

*Tussen 2015 en 2021 werd 95 miljoen euro uitgegeven voor de verbinding tussen Bordet en het Noordstation. De geplande vereffeningen bedragen 71 miljoen euro in 2022, 63 miljoen euro in 2023 en 95 miljoen euro in 2024.*

*Het grootste deel van de vereffende uitgaven voor die verbinding gaat naar de bouw van metrostation Toots, de verbouwingen aan station Albert, de ombouw van tramstations naar metrostations op het traject en de aanvang van de uitrustingswerkzaamheden en de afwerking van de tunnels en stations.*

*De technische uitrusting voor de nieuwe bouwwerken moet nog tegen het einde van de regeerperiode besteld worden, maar het*

ont-elles abouti ? Si oui, quelles seraient les conditions de ce prêt ? Si non, quand pouvons-nous espérer une réponse ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vais vous donner les montants des liquidations effectives jusqu'à fin 2021 ainsi que les prévisions de liquidations de 2022 à fin 2024, respectivement pour l'extension Bordet-Nord et pour le programme Nord-Albert. Il s'agit des prévisions telles que validées par le gouvernement fin 2021.

Pour l'extension Bordet-Nord, 62,3 millions d'euros ont été dépensés entre 2011 et 2021. Les budgets prévus sont de 49 millions d'euros pour 2022, 36 millions d'euros pour 2023 et 57 millions d'euros pour 2024.

Environ 70 % des dépenses liquidées pour l'extension Bordet-Nord jusque fin 2021 portent sur des d'études, y compris les investissements réalisés pour les études d'incidences et le traitement de leurs conclusions dans les dossiers techniques du projet. Les montants incluent également, pour à peu près un quart du total, les travaux déjà en cours tels que les travaux de déplacement des impétrants au droit des nouvelles stations à construire, la construction de la nouvelle sous-station d'alimentation du tram, place Liedts, qui remplacera celle historiquement implantée dans les futurs volumes de la station du même nom, ainsi que le début des travaux de construction de la nouvelle arrière-gare, à la station Gare du Nord, nécessaire pour les demi-tours des trains de métro au terminus Nord du tronçon Gare du Nord-Albert.

D'ici à la fin de la législature, les dépenses qui seront liquidées porteront sur la poursuite des études d'exécution et de surveillance des chantiers, les travaux du tunnel de l'arrière-gare, à la station Gare du Nord, ainsi que sur une partie des coûts d'acquisition des fonciers nécessaires à la construction des futures stations.

Par ailleurs, la majeure partie des dépenses à engager d'ici à la fin de la législature seront les dépenses portant sur la construction du tunnel et du génie civil des stations, liées à l'attribution du marché de génie civil planifié pour le début 2024. Ce marché est estimé à l'heure actuelle à 660 millions d'euros.

Pour la liaison Nord-Albert, 95 millions d'euros ont été dépensés entre 2015 et 2021. Les prévisions de liquidations sont de 71 millions d'euros en 2022, 63 millions d'euros en 2023 et 95 millions d'euros en 2024.

La majeure partie des dépenses liquidées pour la liaison Nord-Albert jusqu'à aujourd'hui portent sur les coûts de construction de la station Toots, qui est en cours de réalisation, la transformation de la station Albert de façon à lui permettre d'accueillir le nouveau terminus des lignes de tram 18, 4 et 7 ainsi que le terminus de la future ligne de métro, l'exécution des chantiers de conversion des stations de tram en station de métro tout au long de l'axe Nord-Albert, et le début des travaux d'équipement et de parachèvement des tunnels et des stations.



*grootste deel van de uitgaven gaat dus naar de toewijzing van de overheidsopdracht voor civieltechnische werkzaamheden.*

*Als we de investeringen aan metrolijn 3 zouden stopzetten, dan moeten de meeste overheidsopdrachten voor het traject tussen het Noordstation en station Albert stopgezet worden, waarvoor uiteraard schadeloosstellingen verschuldigd zijn. Voor het traject tussen Bordet en het Noordstation zouden ook de reeds geïnvesteerde bedragen verloren gaan. Dat is economisch niet realistisch.*

<sup>377</sup> *De investeringen voor de uitbreiding van de metrolijn tussen de stations Albert en Bordet maken deel uit van de strategische investeringen van het gewest in de mobiliteit.*

*Wat betreft de vastgelegde middelen voor de studies, worden de prestaties geëvalueerd op 45 miljoen euro voor de uitbreiding tussen het Noordstation en Bordet. Voor het traject tussen het Noordstation en Albert bedraagt het bedrag 17,5 miljoen euro.*

*Het is trouwens noodzakelijk dat de premetrolijn tussen het Noordstation en Albert wordt omgebouwd tot een metrolijn, zelfs als de lijn niet wordt doorgetrokken tot in Bordet.*

*De voorkeur van de MIVB gaat naar een metrolijn tussen de stations Bordet en Albert, met een terminus in Haren. Als de metrolijn beperkt wordt tot het traject tussen het Noordstation en Albert, moeten verschillende kwesties worden onderzocht.*

D'ici à la fin de la législature, les dépenses qui seront à engager portent sur les équipements techniques encore à commander pour l'équipement des nouveaux ouvrages et des ouvrages en cours de transformation. Cependant, la majeure partie des montants à engager sur le programme l'ont déjà été précédemment par l'attribution des marchés de génie civil.

En ce qui concerne le coût de renoncement du projet de métro 3 pour le programme Nord-Albert, de manière générale, il correspondrait à la mise à l'arrêt de la plupart des marchés qui ont déjà été engagés et attribués, et qui sont en cours d'exécution. Outre le fait que ces chantiers ne pourraient, en termes de mobilité et d'urbanisme, être laissés en l'état, la résiliation de ces marchés entraînerait le paiement d'indemnités très importantes aux adjudicataires.

Le renoncement au projet Bordet-Nord impliquerait quant à lui la perte des montants déjà investis. Fin 2021, les dépenses déjà réalisées, principalement pour des frais d'études, correspondaient à 4 % du coût total du projet Bordet-Nord. Il est à noter que certains des investissements déjà réalisés au niveau de la gare du Nord pour l'extension Nord-Bordet sont directement liés et nécessaires à l'exploitation du tronçon Nord-Albert.

Le coût du renoncement à la réalisation de l'extension Bordet-Nord deviendrait significatif et économiquement non réaliste dès l'attribution du marché pour les travaux de génie civil concernant le tunnel et les stations, que j'ai mentionné précédemment. Cette attribution est prévue pour 2024.

Par ailleurs, les montants mentionnés dans la question ne correspondent pas à la programmation des investissements stratégiques du gouvernement communiqués lors de l'élaboration du budget. Ils ne sont en outre pas assortis d'une année de référence. Il n'est donc pas possible de répondre précisément à cette question.

Pour rappel, de manière générale, les investissements relatifs au projet d'extension du métro entre Albert et Bordet sont intégrés dans les investissements stratégiques de la Région, au même titre que d'autres investissements stratégiques en matière de mobilité, tels que l'amélioration du réseau de métro existant, l'extension du réseau de tram, l'électrification de la flotte de bus et les tunnels routiers.

En ce qui concerne les montants engagés pour les études, les prestations sont évaluées à 45 millions d'euros pour l'extension reliant Gare du Nord à Bordet. Pour le tronçon entre Gare du Nord et Albert, le montant est de l'ordre de 17,5 millions d'euros.

Par ailleurs, il est nécessaire de transformer l'axe de prémetro entre les stations Gare du Nord et Albert en axe de métro, même si la ligne n'est pas prolongée jusqu'à Bordet.

L'option préférentielle de la STIB, du point de vue de l'exploitation du réseau, est l'exploitation d'une ligne de métro entre Bordet et Albert, avec un terminus installé à Haren. Si la ligne de métro se limite au tronçon entre Gare du Nord et

379 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Als ik de gedane uitgaven optel, met de kosten voor de studies erbij, kom ik aan 340 miljoen euro. Bij een stopzetting van het project moeten we de schadeloosstellingen daar nog aan toevoegen.*

*Sommigen willen een stap terugzetten, maar dat kan dus niet. Afzien van het project zou bovendien nefast zijn voor de mobiliteit en voor de financiën van het gewest en de federale overheid.*

*- Het incident is gesloten.*

383 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

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

383 **betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de wandelboulevards en de netwerken Stappen Plus en Comfort".**

385 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Ecolo hecht veel belang aan het STOP-principe, waarbij voetgangers de prioriteit krijgen in het mobiliteitsbeleid. Overigens gebeurt 37% van de verplaatsingen in het Brussels Gewest te voet.*

*In het plan Good Move gaat er aandacht naar de belangrijkste voetgangersboulevards, die het voetgangersnetwerk plus vormen. Via de voetgangerszone in het centrum verbinden die belangrijke economische, toeristische of culturele hotspots met elkaar op een aangename en comfortabele manier.*

*De voetgangersboulevards moeten beantwoorden aan de vereisten van het strategische voetgangersplan en moeten voorzien zijn van bomen en groen, waardoor er ook regenwater kan worden opgevangen.*

*In 2021 verklaarde u naar aanleiding van een vraag om uitleg dat de zeven voetgangersboulevards in totaal ongeveer 11,4 km lang zijn. Daarvan beantwoordde 14% aan de*

Albert, plusieurs questions doivent encore être étudiées, telles que l'arrière-gare en construction et l'absence de dépôt propre à la ligne.

**M. David Weytsman (MR)**.- Vous démontrez donc qu'il y a une supercherie intellectuelle et financière dans ce dossier : des solutions doivent être trouvées, car il n'est pas possible de faire marche arrière. Si j'additionne les dépenses déjà effectuées, nous sommes à 278 millions d'euros. Si j'y ajoute les études réalisées, nous atteignons 340 millions d'euros, sans compter - comme vous l'avez rappelé - les coûts d'une éventuelle résiliation de marché.

Celles et ceux qui militent pour une marche arrière en se prétendant experts du dossier font donc face à une impossibilité. Ce serait d'ailleurs très mauvais pour la mobilité, très mauvais pour les Bruxellois, mais surtout néfaste pour les finances de la Région et, partiellement, pour celles de l'État fédéral.

Ces chiffres sont inspirants. En résumé, une marche arrière nous coûterait 300 millions d'euros, ce qui serait bien entendu une catastrophe.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

**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'état d'avancement de la mise en œuvre des magistrales piétonnes et des réseaux marche plus et confort".**

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Nous sommes très attachés au principe STOP, qui donne la priorité à la marche dans la stratégie de mobilité. La marche est d'ailleurs fort pratiquée en Région bruxelloise, où elle représente 37 % des déplacements.

Le plan Good Move met en évidence les axes de déplacement piéton les plus importants, à savoir les magistrales piétonnes qui forment les axes particuliers du réseau piéton plus et qui permettront de rejoindre, dans un premier temps à partir du piétonnier du centre-ville, les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville élargi, par des cheminements qui se doivent d'être lisibles, agréables et confortables.

Ces magistrales permettront des activités de séjour sur leur parcours, grâce à des bancs et à des activités commerciales. Elles répondront aux exigences reprises dans le plan piéton stratégique et devraient assurer la présence d'arbres et de plantations tout au long de leur tracé, permettant l'intégration de la gestion des eaux pluviales.

*standaarden voor voetgangersboulevards. Voor 4,2 km liep er een investeringsprogramma.*

*Wat is de huidige stand van zaken voor de voetgangersboulevards? Denkt u nog steeds dat het haalbaar is om tegen 2024 30% van het netwerk te voltooien?*

387

*Op voetgangersboulevard 1b, die van de Beurs naar het Noordstation en Thurn & Taxis loopt, worden er meerdere werken uitgevoerd of gepland, zoals een nieuwe brug, een park enzovoort.*

*Ik twijfel er niet aan dat de vele betrokken instanties met elkaar overleggen, maar het risico dreigt wel dat de standaarden voor een voetgangersboulevard niet over de hele lengte van het traject worden gehaald.*

*Is er een projectleider of coördinator bij Brussel Mobiliteit aangesteld om alles in goede banen te leiden? Zou het niet beter zijn om een studiebureau de hele zaak te laten coördineren?*

*Voetgangersboulevard 1b wordt wellicht als eerste voltooid. Het moet dan ook een succes worden, een duidelijk herkenbare voetgangersroute die als voorbeeld voor het vervolg kan dienen.*

*Ik pleit voor een voetgangersmanager bij Brussel Mobiliteit, zoals er ook al een fietsmanager is.*

*Brussel Mobiliteit liet het voetgangersnetwerk plus begin 2020 doorlichten. Wat waren de resultaten? U had een plan voor de renovatie van de voetpaden van gewestwegen, met een budget van 6 miljoen euro. Wat is de huidige stand van zaken?*

*U zou ook een overzicht opstellen van de toestand van de voetpaden. Is dat al klaar? Weet u al waar de voetpaden het eerst aan een opknappbeurt toe zijn?*

En réponse à une demande d'explications et à une question formulées en 2021, vous nous aviez informés que les sept magistrales piétonnes représentaient environ 11,4 km de voiries, dont quelque 14 % atteignaient un standard de magistrale, et que, de ces 11,4 km, 4,2 km étaient inscrits dans un programme d'investissement.

Quel est actuellement le bilan de réalisation ou de projet des magistrales piétonnes ? Pensez-vous que l'objectif de réalisation de 30 % du réseau tel qu'annoncé dans la fiche-action B.3 du plan Good Move pour 2024 soit toujours tenable ?

Il y a, sur l'itinéraire de la magistrale 1b reliant la Bourse, la gare du Nord et Tour & Taxis, de nombreux chantiers en cours ou en projet :

- le pont Suzan Daniel, déjà placé, mais pas encore connecté aux voiries ;
- le réaménagement du boulevard et de la place Simon Bolivar ;
- le projet de tram ;
- le parc du quai des Matériaux ;
- le contrat de rénovation urbaine Max-sur-Senne, etc.

Cette grande diversité d'acteurs, même si je ne doute pas qu'ils communiquent entre eux, induit le risque que la lisibilité et les standards d'aménagement requis pour une magistrale piétonne ne soient pas assurés sur tout son parcours.

Qui est garant de la bonne réalisation de cette magistrale ? Un chef de projet ou un coordinateur de Bruxelles Mobilité en est-il chargé ? Ne serait-il pas utile de désigner un bureau d'études spécialement chargé d'assurer cette coordination, ainsi que la lisibilité et la bonne réalisation de cette magistrale ?

Comme elle sera sans doute la première à être entièrement réalisée, il est important qu'elle soit une vraie réussite, avec une identité clairement reconnaissable, et qu'elle serve d'exemple pour la mise en œuvre des suivantes. Des lignes directrices ont-elles été définies dans ce but ?

De façon plus générale, afin de mieux mettre en avant la politique piétonne de Bruxelles Mobilité et de s'assurer que celle-ci soit bien intégrée dans tous les projets, ne serait-il pas utile d'avoir un manager piéton au sein de cette agence, comme il y avait un manager vélo ?

Bruxelles Mobilité a réalisé l'audit du réseau piéton plus sur les voiries régionales au premier semestre 2020. Quelles suites ont été données à cette étude ? Où en est la réalisation de votre plan de rénovation des trottoirs des voiries régionales, doté de 6 millions d'euros ?

389

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Voetgangersboulevards moeten mensen stimuleren om te wandelen. Dat doen we door ze hotspots met elkaar te laten verbinden en er een aangename omgeving te creëren. De voetpaden moeten er breed zijn, er moeten bankjes staan enzovoort.*

*Er zijn meerdere grote projecten gepland in de komende jaren, onder meer voor de Simon Bolivarlaan, de Vooruitgangsstraat en de Kleine Ring.*

*Bovendien gaat er ook aandacht naar wandelwegen in het kader van het nieuwe stadsvernieuwingscontract voor de Zuidwijk. Om alle projecten voor de voetgangersboulevard in de Noordwijk op elkaar af te stemmen, overleggen we met Brussel Mobiliteit over een coördinatie-opdracht voor het traject van de Beurs naar het Noordstation en Thurn & Taxis.*

*U vroeg naar een voetgangersmanager. We willen die verantwoordelijkheid echter niet bij een enkele persoon leggen. De expertise is immers sterk gediversifieerd. Heel wat maatregelen met betrekking tot het voetgangersbeleid worden al gerealiseerd.*

391

*U vroeg naar de resultaten van de doorlichting van de voetpaden. Sinds 1 januari 2021 zijn de voetpaden op heel wat grote lanen al aangepakt.*

*Er werden inspecties uitgevoerd voor het comfortnetwerk. Er worden sinds enkele maanden werken uitgevoerd om*

Vous aviez également annoncé un inventaire de l'état des trottoirs sur le réseau piéton confort. Celui-ci est-il terminé ? Des tronçons prioritaires pour la rénovation ont-ils été définis ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les magistrales piétonnes sont des connecteurs essentiels qui peuvent stimuler la marche. Ces liants urbains doivent donner envie de continuer à marcher, tant parce qu'ils permettent de relier des points attractifs que par leur qualité spatiale. Leurs itinéraires doivent accorder une attention spécifique au piéton par différents moyens : une largeur très confortable, un éclairage adapté, du mobilier de séjour, des façades animées, etc.

Plusieurs grands projets de voirie sont programmés et doivent permettre de concrétiser des parties de ces itinéraires :

- boulevard et place Simon Bolivar : réalisation prévue en 2025-2027 ;

- rue du Progrès (section nord) et place du Nord : réalisation prévue entre 2024 et 2028 dans le cadre du projet de tram Belgica-Gare Centrale ;

- Petite ceinture entre Louise et Porte de Namur (avenue de la Toison d'Or et boulevard de Waterloo) : réalisation prévue entre 2023 et 2025 ;

- rond-point Schuman et abords : réalisation prévue entre 2023 et 2025 ;

- rue Belliard : réalisation prévue en 2024.

À cela s'ajoutent les portions d'itinéraires sur des voiries reprises dans le périmètre du contrat de rénovation urbaine 7 Midi, en cours de finalisation. Afin de coordonner au mieux les projets d'espace public en cours et d'y voir se concrétiser au mieux le concept de magistrale piétonne dans le quartier nord, nous sommes cependant en discussion avec Bruxelles Mobilité en vue de préparer une mission de coordination et de précision de l'itinéraire Bourse-Gare du Nord-Tour & Taxis.

Concernant un potentiel manager piéton, le traitement de la thématique piétonne, au même titre que d'autres thématiques, ne peut se limiter à la désignation d'une seule personne. En effet, les expertises et connaissances spécifiques pour le suivi de l'ensemble des actions sont fort diversifiées et suffisamment denses pour que cela n'incombe pas qu'à une seule personne. Un grand nombre d'actions relatives à la politique piétonne sont déjà en cours de réalisation, notamment des actions de sensibilisation à la marche et de rénovation des trottoirs.

Concernant les suites de l'audit, plusieurs chantiers ont été menés depuis le 1er janvier 2021, sur l'avenue de Laeken, l'avenue de Jette, la chaussée de Ninove, l'avenue de Tervueren, le boulevard du roi Albert II, l'avenue Alfred Madoux, la rue des Deux Tours, l'avenue Frans van Kalken, le boulevard de la Plaine et l'avenue du Deuxième Régiment de Lanciers.

voetgangersoversteekplaatsen aan te pakken. Dit jaar nog worden er nog voetpaden opgeknapt.

Er is nog werk aan de winkel om het Brussels Gewest aangenamer te maken voor voetgangers, maar op grond van het STOP-principe krijgen voetgangers voortaan prioriteit.

393 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- Alle betrokken instanties moeten inderdaad rekening houden met voetgangers.

Volgens mij zou een voetgangersmanager nuttig zijn om voetgangers beter in de kijker te zetten.

Het is goed dat u Brussel Mobiliteit met een coördinatie-opdracht hebt belast voor de voetgangersboulevard van de Beurs naar Thurn & Taxis. Het wordt een primeur: hoe kunnen we de voetgangersboulevard ruimtelijk vorm geven?

Ik beseft dat het moeilijk is om alle voetpaden tegelijkertijd aan te pakken. Het STOP-principe moet alleszins de leidraad vormen. Zo zijn veilige oversteekplaatsen van groot belang om burgers te stimuleren om te voet te gaan.

- Het incident is gesloten.

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

397 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

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

397 betreffende "de spending reviews in mobiliteit".

401 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Spending reviews worden in toenemende mate toegepast in de OESO-landen. Traditioneel hebben ze de volgende elementen gemeenschappelijk: ze gaan na of met de uitgaven de prioriteiten van de regering zo efficiënt en doelmatig mogelijk

S'agissant de l'inventaire, les inspections des trottoirs sur le réseau confort ont été réalisées. Les mises en conformité aux traversées piétonnes ont débuté il y a plusieurs mois et avancent bien pour les abaissements des bordures et le placement de dalles podotactiles. Les rénovations des trottoirs ont été complètement analysées et certaines seront exécutées cette année.

Il y a encore du chemin à parcourir pour améliorer la marchabilité de la Région, mais le principe STOP donne la priorité au piéton. C'est également essentiel dans le cadre du plan Good Move.

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Toutes les parties doivent effectivement penser aux piétons, qui sont concernés par tous les projets.

Un manager piéton permet de donner plus de visibilité à ce mode de déplacement. Un bon exemple est celui de votre campagne "Sur les pieds", utile et pleine d'humour. Il existe bien sûr aussi d'autres manières de procéder.

Je me réjouis d'apprendre que vous avez confié à Bruxelles Mobilité une mission sur la magistrale piétonne nord, de la Bourse jusqu'à Tour & Taxis. Il s'agit d'une première et nous devons assurer son succès. Le concept doit être inventé : comment, dans l'espace, peut-on visualiser cette magistrale ?

Un petit coup de pouce sur ce point me paraît réellement utile, et je vous en remercie.

Nous comptons sur vous pour la suite. Nous savons que rénover simultanément tous les trottoirs est compliqué. Il convient de bien mettre en œuvre ce principe STOP. Les abaissements de bordure et la sécurisation des traversées piétonnes sont effectivement essentiels pour inciter les usagers, en particulier les personnes à mobilité réduite, à privilégier davantage la marche.

- L'incident est clos.

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

**QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE**

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 réexamen des dépenses (spending reviews) en matière de mobilité".

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- Les pays de l'OCDE ont de plus en plus recours à des examens de dépenses. Ils permettent de vérifier si les dépenses ont permis d'appliquer les priorités du gouvernement de la manière la plus

worden uitgevoerd. Het opzet is om concrete en berekende hervormingsopties uit te werken voor de regering. Ze kunnen een opportuniteit vormen, omdat er budgettaire ruimte vrijgemaakt kan worden voor nieuw beleid en voor broodnodige investeringen.

De regering koos voor spending reviews in de beleidsdomeinen 'mobiliteit' en 'huisvesting'. Hoever staat het met de spending reviews inzake mobiliteit?

Welke aanbevelingen vloeien voort uit de spending review?

Welke acties zult u ondernemen om aan de aanbevelingen tegemoet te komen? Indien u voor bepaalde aanbevelingen geen actie onderneemt, wat is daar dan de reden voor?

Binnen welk tijdpad zult u de hervormingen doorvoeren? Is er een actieplan?

Wanneer mag ik een presentatie van het rapport aan het parlement verwachten? Ik weet dat er in de commissie Financiën al een korte uiteenzetting was over de spending review. Wanneer mogen we een uiteenzetting in deze commissie verwachten?

403

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Gisteren hebben we beslist om een gemeenschappelijke presentatie te houden. Ik beantwoord graag vragen daarover, maar het lijkt me niet zinvol om alles opnieuw te presenteren. Geïnteresseerden kunnen het verslag van de commissievergadering raadplegen.

Gisteren werd er soms enigszins geringschattend gereageerd op bepaalde uitkomsten, maar een uitgaventoetsing is een belangrijk proces, want het getuigt van durf. Als minister stel je er in feite je eigen beleid mee in vraag en durf je te laten onderzoeken hoe de beleidsprocessen beter en kostenefficiënter kunnen.

Het rapport bevat een viertal categorieën van aanbevelingen. Een eerste categorie heeft betrekking op een systeem om op een intelligente manier de prioriteiten te bepalen voor de renovatiewerken in de tunnels. Er was al een meerjareninvesteringsplan en dat wordt ook uitgevoerd, maar het uitgangspunt daarvan is dat de tunnels eeuwig zullen meegaan. Bovendien werden de prioriteiten enkel vastgesteld op basis van de toestand van de tunnels, terwijl ook andere factoren een rol spelen, bijvoorbeeld de gevolgen van de renovatiewerken op de mobiliteit, de gevolgen voor het leefmilieu enzovoort.

Een tweede reeks aanbevelingen gaat over de aanbestedingsprocedures, namelijk het verder standaardiseren van offerte- en contractualiseringsprocessen en het verkennen van meer innovatieve aanbestedingsmethoden.

Een derde onderdeel betreft het internaliseren van een aantal functies die momenteel door externe contractoren worden uitgevoerd. Volgens de studie kan dat een nettobesparing van 4 tot 5 miljoen euro opleveren. Er wordt aanbevolen om niet-complexe, regelmatig wederkerende, kleine

*efficace possible, et de libérer des marges budgétaires pour de nouvelles politiques ou des investissements indispensables.*

*Où en est l'examen des dépenses en matière de mobilité ? Quelles recommandations en découlent ? Quelles actions comptez-vous entreprendre pour y répondre ?*

*Selon quel calendrier appliquerez-vous les réformes ?*

*Quand le rapport sera-t-il présenté devant cette commission ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Nous avons donné une présentation commune hier. Dès lors, j'invite les personnes intéressées à consulter le compte rendu de la réunion de commission.*

*Réaliser un examen des dépenses témoigne d'un certain courage de la part du ministre dont la politique est passée à la loupe, pour améliorer l'efficacité des processus de décision.*

*L'une des catégories de recommandations a trait à un système de définition intelligente des priorités dans la rénovation des tunnels.*

*Une deuxième catégorie concerne les procédures d'appels d'offres, en particulier la poursuite de la standardisation des procédures et l'exploration de méthodes innovantes.*

*Une troisième catégorie porte sur l'internalisation de certaines fonctions actuellement exercées par des opérateurs externes, qui pourrait permettre d'économiser 4 à 5 millions d'euros.*

infrastructuurwerken intern te laten uitvoeren en daarvoor weliswaar de nodige mensen in dienst te nemen.

405 Een vierde categorie van aanbevelingen gaat over intelligente verplaatsingen en daarbij wordt de slimme kilometerheffing zeer expliciet naar voren geschoven.

Uiteraard gaan wij nu aan de slag met alle aanbevelingen. We zullen in eerste instantie een werkgroep oprichten die zich moet buigen over het internaliseren van functies. De taken die momenteel nog door externe contractoren worden uitgevoerd, kunnen echter niet zomaar stopgezet worden. Die internalisering moet dus zorgvuldig gebeuren, om te voorkomen dat bepaalde processen, zoals het onderhoud van de wegen, stilvallen. We bekijken samen met de administratie hoe dat het beste kan verlopen.

Voorts bereiden we samen met de administratie de effectenstudie voor inzake de renovatiewerken in de tunnels. We bekijken hoe we een analyse op basis van meerdere criteria kunnen maken. Daarnaast worden er een aantal interne projecten voortgezet en het dossier van de slimme kilometerheffing bevindt zich in een interfederaal raadplegingsfase.

Kortom, we zijn ermee bezig en we willen er uiteraard voor zorgen dat de verschillende uitvoeringsfasen zowel op korte als op lange termijn gerespecteerd worden. Onlangs stemde de regering in met het verslag en de volgende fasen. Een precies tijdschema kan ik niet geven, want dat hangt af van een aantal processen.

Gisteren hebben minister Gatz en staatssecretaris Ben Hamou het dossier voorgesteld aan de commissie voor de Financiën. We hopen dat een groot deel van de vragen daarmee beantwoord werden, maar we blijven ter beschikking om nader in te gaan op de details.

- *Het incident is gesloten.*

409 (Mevrouw Carla Dejonghe, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

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

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

411 **betreffende "de strijd tegen de straatraces in Brussel, met name op het Heizelplateau".**

413 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Al enkele jaren wordt de Heizel geteisterd door straatracers. Nadat de stad Brussel besloot in te grijpen, keerde de rust weer, maar ze was helaas van korte duur. Nu doen ook motorrijders mee.*

*Une quatrième catégorie concerne les déplacements intelligents et propose explicitement un système de taxation kilométrique intelligente.*

*Nous travaillons à la mise en œuvre de ces recommandations. En premier lieu, nous créerons un groupe de travail chargé d'étudier l'internalisation des fonctions.*

*Par ailleurs, nous préparons l'étude d'incidences sur les travaux de rénovation des tunnels. Nous poursuivons également d'autres projets internes, et le dossier de la taxation kilométrique intelligente se trouve dans une phase de consultation interfédérale.*

*Nous souhaitons que les phases d'exécution soient respectées à court et à long termes. Je ne peux toutefois pas vous donner de calendrier précis.*

- *L'incident est clos.*

(Mme Carla Dejonghe, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

**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 "la lutte contre les rodéos urbains à Bruxelles, en particulier sur le plateau du Heysel".**

**M. David Weytsman (MR).**- Le plateau du Heysel est le théâtre de rodéos urbains depuis plusieurs années. À la suite d'un certain nombre d'interventions des riverains et du groupe MR au conseil communal, le collège de la Ville de Bruxelles s'est décidé à saisir les véhicules, ainsi qu'à installer des potelets et des ralentisseurs

*Zulke races veroorzaken geluids- en geurhinder en zijn natuurlijk levensgevaarlijk. Ook elders in het gewest zijn er straatraces.*

*Wat kunt u ondernemen tegen dat verschijnsel, onder meer op het educatieve en preventieve vlak, maar ook inzake sancties? Wat hebt u al gedaan?*

*Welke stappen kunt u samen met de gemeenten zetten?*

*Bent u voorstander van een uitgebreide voetgangerszone op de Heysel?*

*Bent u bereid strengere wetgeving in te voeren?*

dans la zone. Ces chauffards ont dès lors commencé à délaisser le quartier et, dans de rares cas, certains ont subi un retrait immédiat de permis de conduire par la police. Ce sont de bonnes nouvelles pour les riverains et pour la sécurité routière.

Toutefois, ce calme ne fut qu'éphémère. Avec le retour des beaux jours, les rodéos ont repris dans le quartier. En plus des automobilistes, des motards sont également de la partie. Le principe reste le même : se pavaner, faire un maximum de bruit et pousser des pics d'accélération. Comme vous le savez, les motards ont, en outre, la possibilité d'esquiver les ralentisseurs.

En plus des nuisances sonores et olfactives qu'entraîne cette pratique, certains riverains ont peur de sortir de chez eux le soir et de traverser simplement la rue. Il y a là un réel enjeu de sécurité routière. Ces chauffards sont de véritables dangers publics, dépassant quasiment systématiquement les zones 30 ou 50 en vigueur. Certains véhicules roulent même au-delà des 100 km/h en toute impunité.

Par ailleurs, la situation au Heysel est vécue dans de nombreux autres quartiers de notre Région.

Que pouvez-vous faire face à ce genre de situations ? Qu'avez-vous déjà mis en place ?

Quelles actions peuvent-elles être menées en partenariat avec les communes ?

Pour le volet relatif à l'éducation, à la prévention et aux sanctions liées à ces comportements déviants et dangereux, quelles mesures envisagez-vous de prendre ?

Êtes-vous favorable à un renforcement de la piétonnisation du plateau du Heysel, comme je l'ai déjà demandé à plusieurs reprises au conseil communal de la Ville de Bruxelles ?

Êtes-vous disposée à durcir la législation en vigueur, en particulier à l'encontre de ces conducteurs, afin de lutter contre ce phénomène qui est en hausse dans de nombreuses villes européennes ?

<sup>415</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Straatracen zijn in feite een vorm van wegcriminaliteit. De reeds genomen maatregelen lijken ook niet te volstaan om het verschijnsel blijvend de kop in te drukken.*

*Het thema kwam aan bod tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Daarop werd besloten het overleg tussen de politiezones op gang te brengen om het begrip wegcriminaliteit beter te definiëren en te bekijken welke oplossingen het doeltreffendst zijn. Elke politiezone treedt momenteel immers op haar eigen manier op tegen het verschijnsel. Daarom voorziet het Actieplan verkeersveiligheid in een betere coördinatie.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les actions, la Région ainsi que les communes sont effectivement confrontées à ce phénomène nuisible de rodéos urbains. Ces comportements dangereux dépassent en réalité le domaine de la sécurité routière et concernent plutôt la délinquance routière. En effet, des actions de sensibilisation, des contrôles et des modifications de l'infrastructure, tels que des potelets et des ralentisseurs, ne semblent pas suffire à endiguer ce phénomène de manière pérenne.

À la suite des discussions entreprises sur ce phénomène avec les acteurs locaux dans le cadre des états généraux de la sécurité routière, le plan d'actions régional de sécurité routière prévoit de lancer une réflexion entre zones de police afin de mieux définir



*In politiezone Zuid kunnen de voertuigen van straatracers in beslag genomen worden, ook op basis van videobewakingsbeelden.*

*De politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene voert tijdens de zomer haar repressieve maatregelen op. Dat resulteerde al in meerdere inbeslagnames. Ze zet ook in op preventie door proactieve wegversperringen.*

les comportements de délinquance routière et les solutions à mettre en œuvre.

Chaque zone de police confrontée à ce problème met des actions en place, qui sont de nature assez constante sur les zones touchées. Un travail de fond est mené pour identifier les actions les plus efficaces, et ce, en lien avec la recherche de sanctions adaptées. Aucune approche globale n'est pour l'instant clairement coordonnée. Le plan d'actions régional de sécurité routière vise à améliorer la coordination des actions existantes.

Dans la zone de police Midi, les véhicules interceptés dans le cadre des rodéos urbains peuvent être saisis. Ceux-ci peuvent également l'être sur la base d'images de vidéosurveillance.

Les motos utilisées font souvent l'objet d'un dépannage judiciaire, car celles-ci ne disposent ni d'une immatriculation ni d'une assurance.

Sur la base d'images ou de constatations, la zone peut également saisir un véhicule dans les jours qui suivent, pour autant qu'il soit accessible et se trouve sur le territoire de la zone.

La zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles mobilise son personnel afin de procéder à de multiples actions répressives à l'encontre des adeptes de rodéos urbains, et ce durant toute la période estivale. Ces interventions policières ont généré des saisies judiciaires ou administratives. Outre cette approche répressive, la zone met en place une approche préventive avec des barrages routiers proactifs.

Dans la zone de Bruxelles-Ouest, le phénomène de rodéo urbain n'est pas aussi intense que sur les autres parties du territoire. Cela ne concerne ici que Simonis et le pourtour de la basilique de Koekelberg. Néanmoins, les différents règlements et procédures ont été pris afin de limiter les conduites inadéquates et dangereuses. La zone de police de Bruxelles-Ouest dispose d'une procédure interne, permettant de saisir les véhicules en infraction, en plus des bases légales et des règlements communaux déjà en vigueur sur tout le territoire.

Les actions prévues dans le plan de sécurité routière sont en cours de déploiement progressif, la première étape étant de renforcer l'équipe de sécurité routière régionale au sein de Bruxelles Mobilité pour le volet contrôle-sanction. Le processus se poursuivra dans les prochains mois.

Les premières étapes consisteront en des rencontres entre Bruxelles Mobilité et les zones de police, ainsi qu'avec Bruxelles Prévention et sécurité. Dans un premier temps, des échanges sur les pratiques et les expériences devront avoir lieu. Ensuite, une réflexion devra être menée au sujet des sanctions, et en particulier des nouvelles sanctions. Pour ces dernières, des réflexions seront également réalisées dans le cadre du plan d'action interfédéral. Il pourrait s'agir :

- du développement du permis à points ;

<sup>417</sup> *In de politiezone Brussel-West zijn er minder straatraces, maar er werden wel een aantal reglementen en procedures ingevoerd tegen onaangepast en gevaarlijk rijgedrag. Ze beschikt ook over een interne procedure voor de inbeslagname van voertuigen.*

*De maatregelen van het Actieplan verkeersveiligheid worden geleidelijk ingevoerd. Brussel Mobiliteit breidt momenteel zijn team uit dat instaat voor controles en sancties.*

*Er komen ontmoetingen waarbij Brussel Mobiliteit, de politiezones en Brussel Preventie & Veiligheid praktijken en ervaringen zullen uitwisselen. Vervolgens zal er worden nagedacht over nieuwe sancties, ook in het kader van het interfederale actieplan. Dat kan gaan van de ontwikkeling van het rijbewijs met punten, over een definitieve inbeslagname van voertuigen tot de mogelijkheid om een voertuig in een andere politiezone in beslag te nemen.*

*Het Gewestelijk Mobiliteitsplan zet vooral in op voetgangerszones in het centrum, maar in principe zou het concept ook elders in het gewest toegepast kunnen worden, bijvoorbeeld op de Heizelvakke. Het is aan de stad Brussel om het initiatief te nemen, maar persoonlijk vind ik het een goed idee om een deel van de Heizel om te vormen tot voetgangerszone.*

- de la saisie du véhicule en cas de conduite sans permis ;
- de la confiscation définitive du véhicule en cas de comportement dangereux ;
- de l'accès autorisé aux endroits où se trouvent les véhicules afin de les saisir dès le lendemain ;
- de la possibilité de saisir des véhicules hors zone de police ou par une autre zone, pour des faits qui se passent sur le territoire de cette zone, etc.

Pour ce qui est de la piétonnisation partielle du plateau du Heysel, les magistrales piétonnes définies dans le plan régional de mobilité sont avant tout conçues comme une extension des boulevards du centre, l'idée étant de franchir la barrière que représente aujourd'hui la Petite ceinture. Mais rien n'empêche, a priori, d'étendre le concept à d'autres parties de la Région, comme le plateau du Heysel.

D'autres modalités sont possibles pour améliorer la place du piéton dans l'espace public, ce qui est l'un des objectifs principaux de la politique de mobilité. Il revient ici à la Ville de Bruxelles de prendre l'initiative, en tant que gestionnaire des différentes voiries concernées. À titre personnel, je pense que la piétonnisation d'une partie de cet espace serait une bonne idée.

En ce qui concerne l'application plus sévère de la législation en vigueur, les services de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles dressent des procès-verbaux de roulage pour conduite inadaptée au titre de l'article 10 du Code de la route et/ou des notices pénales à indice 54 pour entrave méchante à la circulation. Le procureur du Roi qui en est avisé peut alors ordonner le retrait du permis ou la saisie judiciaire du véhicule.

Cette approche répressive est régulièrement médiatisée, tant par le bourgmestre que par les services de police, ce qui incite les conducteurs à se conduire en bons pères de famille plutôt que d'adopter un comportement incivique. Outre ces actions spécifiques menées à l'encontre de ces phénomènes, les services programment régulièrement des actions avec le radar mobile, de leur propre initiative ou à la suite de plaintes de riverains, sur les axes concernés par cette problématique

Toutes les zones de police et communes de la Région ne sont pas affectées de la même façon par le phénomène, qui est cependant très semblable d'une zone à l'autre. Dans la zone Midi, certains axes sont ciblés dans les communes concernées. La zone Montgomery n'est pas touchée par ce phénomène et ne prend donc aucune mesure spécifique en plus des mesures déjà mises en œuvre en matière de sécurité routière. La zone Marlow semble pour l'instant également épargnée, aucune plainte ou signalement n'ayant été enregistré pour des faits de rodéo urbain, même à petite échelle. Dans la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles, les quartiers les plus touchés sont le plateau du Heysel et l'avenue du Gros Tilleul.

<sup>419</sup> *De politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene maakt processen-verbaal op wegens inbreuk op artikel 10 van de Wegcode of wegens kwaadwillige belemmering van het verkeer, wat een strafrechtelijke inbreuk is. De procureur des Konings kan dan beslissen om het rijbewijs van de betrokkene in te trekken of het voertuig in beslag te nemen. Aan die repressieve aanpak wordt veel ruchtbaarheid gegeven met het oog op een ontradend effect. Er worden ook regelmatig mobiele snelheidscontroles uitgevoerd op wegen waar het probleem zich voordoet.*

*Het verschijnsel doet zich ook niet overal voor. Politiezones Montgomery en Marlow blijven voorlopig gespaard. In de politiezone Zuid gaat het om een aantal specifieke wegen en in de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene zijn voornamelijk de Heizelvlakte en de Dikkelindelaan getroffen.*

421

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *De tijd van bewustmaking is voorbij. We moeten overgaan tot sancties. Voertuigen moeten gemakkelijker in beslag genomen kunnen worden in het hele gewest en er moeten meer politieagenten aanwezig zijn in gevoelige buurten, hoewel het probleem zich dan soms gewoon een beetje verplaatst. Daarom is het goed dat u samen met de gemeenten nadenkt over strengere maatregelen.*

*Ten slotte ben ik zeer verheugd dat u ook te vinden bent voor een voetgangerszone op de Heizelvlakte. Ik ben daar een groot voorstander van.*

*- Het incident is gesloten.*

**M. David Weytsman (MR)**.- J'aimerais revenir sur trois points.

Premièrement, nous avons suffisamment sensibilisé et éduqué, même si je continue à le demander pour la forme. Il est temps de passer à la phase de la sanction.

Deuxièmement, étendre les saisies judiciaires des véhicules aux dix-neuf communes et aux six zones de police permettrait de donner un signal clair. Il faudrait également faire en sorte que ces saisies soient davantage automatisées et systématisées, et renforcer la présence policière sur les lieux que vous avez cités, qui sont les plus exposés à ce phénomène.

Lorsque les aménagements ont été installés sur le plateau du Heysel, il a été constaté que les axes un peu plus éloignés étaient les plus exposés.

En concertation avec les communes, vous menez une réflexion relative au durcissement de la législation pour lutter encore plus efficacement contre ce phénomène, que d'autres villes européennes connaissent également.

Troisièmement, je conclurai sur une note positive, puisque nous sommes tous deux favorables au renforcement de la piétonisation du plateau du Heysel, qui n'est pas du tout incompatible avec l'attractivité économique de celui-ci. Pour cela, il faudrait revoir complètement son aménagement, en ce compris le projet Neo.

*- L'incident est clos.*