



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

**RÉUNION DU
MARDI 4 OCTOBRE 2022**

SESSION 2022-2023

**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 4 OKTOBER 2022**

ZITTING 2022-2023

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

Afkorting 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

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

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

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Delphine Chabbert	4
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'action 30 du plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales.	
Demande d'explications de M. Sadik Köksal,	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 les inquiétudes des services de secours et le plan Good Move.	
Demande d'explications jointe de M. David Weytsman	7
concernant le nouveau schéma de circulation du Pentagone.	
Discussion conjointe – Orateurs :	
M. Sadik Köksal (DéFI)	
M. David Weytsman (MR)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Delphine Chabbert	4
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende actie 30 van het Brusselse Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen.	
Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal,	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de bezorgdheden van de hulpdiensten en het Good Moveplan.	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer David Weytsman,	7
betreffende het nieuwe circulatieschema van de Vijfhoek.	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
De heer Sadik Köksal (DéFI)	
De heer David Weytsman (MR)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	

1101 Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.

Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter.

1105 **QUESTION ORALE DE MME DELPHINE CHABBERT**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DELPHINE CHABBERT

1105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

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

1105 concernant l'action 30 du plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales.

betreffende actie 30 van het Brusselse Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen.

1107 **Mme Delphine Chabbert (PS).**- Le plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales, premier du genre dans une entité politique, prévoit 31 mesures concrètes autour de l'information, l'accès au logement, la mise à l'emploi, la formation professionnelle et l'urbanisme, mais aussi la mobilité. Il a été adopté voici près d'un an par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mevrouw Delphine Chabbert (PS) *(in het Frans).*- *Het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen voorziet in 31 maatregelen, ook op het gebied van mobiliteit.*

De conclusies van het rapport van de Brusselse Raad voor Gelijkheid tussen Vrouwen en Mannen wijst op een verslechtering van de dagelijkse problemen van eenoudergezinnen, die voor 86% bestaan uit alleenstaande vrouwen met kinderen. Actie 30 van het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen houdt in dat oplossingen voor gedeelde mobiliteit worden aangeboden die op de realiteit van eenoudergezinnen zijn afgestemd.

In vergelijking met mannen gebruiken alleenstaande vrouwen met kinderen vaker het openbaar vervoer. Ook maken ze opeenvolgende verplaatsingen, meestal op piekmomenten. De minste hindernis op hun parcours creëert een domino-effect van problemen.

Les conclusions du rapport du Conseil bruxellois pour l'égalité entre les femmes et les hommes nous alertent sur une aggravation des difficultés quotidiennes vécues par les familles monoparentales, représentées à 86 % par des femmes seules avec enfants. Le chapitre du plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales consacré à la mobilité prévoit quatre actions spécifiques. L'action 30 prévoit de proposer des solutions de mobilité partagée adaptées à la réalité des familles monoparentales. L'objectif de cette action est de faire des opérateurs de mobilité partagée une solution de mobilité mieux adaptée aux besoins des parents, et en particulier des familles monoparentales.

En effet, aujourd'hui, les femmes seules avec enfants utilisent assez peu les solutions de mobilité partagée. Elles ont une mobilité différente de celle des hommes : elles utilisent davantage les transports en commun et effectuent des déplacements en chaîne (combinaison de déplacements), avec plusieurs types de mobilité. Elles sont dès lors confrontées à l'interdépendance de leurs différents trajets ou à la gestion des correspondances. Le moindre obstacle rencontré sur leur parcours provoque un effet domino de vraies difficultés.

Contrairement à des déplacements maison-travail-maison-loisirs, qui constituent essentiellement les déplacements des hommes, il est bon de rappeler que la mobilité familiale, encore assurée par les femmes, a des formes spécifiques :

- déplacements en chaîne ;

- déplacements entravés, car les enfants sont moins autonomes et moins rapides lors des déplacements ;

- déplacements à organiser avec des contraintes horaires plus importantes, puisqu'ils s'effectuent le plus souvent aux moments de grosses affluences.

¹¹⁰⁹ L'adaptation des solutions alternatives à la voiture, promues dans la déclaration de politique régionale, en vue de soutenir les familles monoparentales, constitue donc une réelle nécessité.

L'action 30 du plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales prévoit « d'organiser une concertation avec les opérateurs de mobilité partagée afin d'envisager des solutions permettant d'adapter ces services à la mobilité des familles monoparentales ». Avez-vous mis en place cette concertation ? Quels en sont les résultats ?

Elle prévoit également « de développer près des écoles des stations avec voitures à remettre après une certaine heure et de développer la flexibilité du service en sortant du « station to station ». Ces actions et leur faisabilité ont-elles été analysées ?

Il est également prévu d'analyser la possibilité de « conclure des partenariats entre les opérateurs de mobilité partagée et de covoiturage afin de proposer un tarif réduit pour ce type de trajets ». Où en sont les discussions ?

Enfin, l'action 30 envisage de « développer un réseau d'opérateurs de mobilité partagée » et de « prévoir des sièges enfants dans des véhicules partagés ». Où en est la mise en œuvre de ces deux objectifs ? Combien de véhicules partagés disposent-ils de sièges enfants ? Un réseau d'opérateurs de mobilité partagée est-il déjà mis à disposition ? Aujourd'hui, si une femme seule avec un enfant souhaite louer une Cambio, elle doit se rendre au bureau central, avec son enfant, en transport en commun pour y récupérer le siège enfant et ramener ensuite ce dernier dans la voiture de son choix.

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan bruxellois de soutien aux familles monoparentales prévoit en effet quatre actions relatives à la mobilité. La monoparentalité ne se résume pas à la question du genre, mais force est d'admettre qu'elle concerne une large majorité de femmes.

L'action 28 concerne la question du genre et de la monoparentalité dans les plans de déplacements scolaires ; l'action 29 entend promouvoir le cyclisme en intégrant la dimension du genre et de la monoparentalité ; l'action 30 cible l'impact sur les véhicules partagés ; l'action 31 traite des données statistiques et qualitatives.

De manière générale, je tiens à préciser que plusieurs mesures de mobilité ne sont pas incluses dans ce plan alors que, sans cibler spécifiquement les familles monoparentales, elles ont un impact bien réel sur ces dernières.

Je pense notamment à la réduction du tarif de la STIB à 12 euros pour les enfants. Mais aussi au niveau de l'accessibilité de la ville, où plusieurs mesures sont prises pour les personnes à mobilité réduite et pour les parents avec poussette ou avec

Het is dus echt noodzakelijk om de alternatieve oplossingen voor de auto beter af te stemmen op eenoudergezinnen.

Actie 30 voorziet in overleg met operatoren die autodeeldiensten aanbieden. Wat zijn de resultaten van dat overleg?

Die actie bepaalt ook dat er stations worden opengesteld in de buurt van scholen waar auto's tegen een bepaalde tijd moeten worden ingeleverd, en dat de dienst flexibeler wordt gemaakt door af te stappen van het idee 'station to station'. Is de haalbaarheid van die maatregelen onderzocht?

Een andere maatregel van die actie is het sluiten van partnerschappen tussen maatschappijen die autodeeldiensten en carpooling aanbieden om een verlaagd tarief voor dit soort ritten aan te bieden. Hoeven staan de besprekingen daarover?

Ten slotte beoogt actie 30 een netwerk uit te bouwen van operatoren die autodeeldiensten aanbieden en te zorgen voor kinderzitjes in deelvoertuigen. Hoeven staat het daarmee?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen omvat vier acties met betrekking tot mobiliteit, namelijk acties 28 tot en met 31.*

Bovendien zijn verschillende maatregelen die een impact hebben op eenoudergezinnen, niet in dat plan opgenomen.

Ik denk bijvoorbeeld aan het verlaagde tarief van 12 euro voor kinderen bij de MIVB en maatregelen voor een betere toegankelijkheid. Zo passen Brussel Mobiliteit en de MIVB jaarlijks 70 haltes aan aan personen met een beperkte mobiliteit en ouders met een buggy. Ook die maatregelen hebben een positieve impact.

Dat geldt ook voor het Voetpadenplan, waarmee in 2021 en 2022 al 20.000 m² voetpaden zijn gerenoveerd. We weten immers dat veel vrouwen zich te voet verplaatsen.

de jeunes enfants. Chaque année, Bruxelles Mobilité et la STIB adaptent 70 arrêts de transport en surface. En 2021, ce sont même 95 arrêts qui ont été réalisés. Ces avancées ne sont pas forcément inscrites dans le plan, mais il est important de souligner leur impact positif.

De même, lorsque nous mettons l'accent sur les piétons car nous savons que les femmes sont plus nombreuses à se déplacer à pied. Notre plan trottoirs a ainsi déjà permis la rénovation de 20.000 m² de trottoirs en 2021 et 2022.

¹¹¹³ Je vais à présent détailler quelques-unes des mesures incluses dans le plan.

Pour rappel, quelque 86 % des foyers monoparentaux sont composés de femmes seules avec enfants, le lien est donc évident.

Dans le cadre des plans de déplacements scolaires (action 28), les données genrées sont collectées à partir des questionnaires remplis par les parents et les professeurs. La connaissance des pratiques de ce public est alimentée par le biais d'une enquête annuelle sur les modes de déplacement. Mon administration analysera les chiffres d'ici le début de 2023 afin de pouvoir proposer des pistes d'action pour améliorer la situation. L'action 31 concernant les données statistiques et qualitatives est également mise en œuvre.

Je ne vais pas entrer dans les détails concernant l'action 29 et la promotion du cyclisme, mais sur ce plan également, plusieurs actions sont mises en œuvre, pour encourager l'usage du vélo « normal » mais également du vélo-cargo, dans le cadre du projet Cargo Bike for Brussels.

Concernant l'action 30 et la mobilité partagée, elle peut bien évidemment contribuer au transfert modal. Les familles monoparentales n'ont en effet souvent pas de voiture individuelle, trop chère et la mobilité partagée leur permet d'élargir leurs modes de déplacement. Actuellement, de très nombreux parents utilisent les véhicules partagés, que ce soit Cambio ou Poppy. Ils doivent apporter dans les véhicules leurs propres sièges enfants, ce qui est évidemment une contrainte.

¹¹¹⁵ Nous avons pris contact avec les opérateurs. Certains avaient déjà réfléchi à la question et tenté de mettre à disposition des sièges enfant dans leurs véhicules. Ils ont toutefois été confrontés à des difficultés pratiques, notamment l'adaptation du siège à la taille de l'enfant, des vols et des problèmes de réservation. Certes, la proposition est intéressante et il s'agit d'un réel casse-tête pour les parents mais la solution ne consiste pas simplement à ajouter des sièges enfant. Elle exige de sérieuses adaptations.

De nombreuses concertations ont lieu avec les opérateurs d'autopartage et de cyclopartage, y compris dans d'autres contextes. Nous entretenons des contacts réguliers avec le secteur, notamment dans le cadre de la modification de l'arrêt d'autopartage et de nombreux ateliers seront organisés dans le courant de 2022-2023. Nous devons chercher des solutions

Voor de schoolvervoerplannen (actie 28) worden de genderdata verzameld via vragenlijsten voor ouders en leerkrachten. Mijn administratie zal de cijfers tegen begin 2023 analyseren om verbeteracties voor te stellen. Daarmee voeren we ook actie 31 uit, namelijk het verzamelen van statistische gegevens.

Met actie 29 wordt het fietsen gestimuleerd. Ook daarvoor worden verschillende maatregelen uitgevoerd.

Actie 30 moet oplossingen bieden voor gedeelde mobiliteit, wat uiteraard kan bijdragen aan de modaal shift. Eenoudergezinnen bezitten vaak geen eigen auto en gedeelde mobiliteit biedt hen meer verplaatsingsmogelijkheden. Tegenwoordig gebruiken veel ouders deelauto's, maar ze moeten wel nog hun eigen kinderzitjes gebruiken.

We hebben contact opgenomen met de exploitanten. Sommigen hadden al geprobeerd om kinderzitjes ter beschikking te stellen. Ze botsten evenwel op praktische problemen, zoals de aanpassing van het zitje aan de grootte van het kind en diefstal. Dit vraagt dus grote aanpassingen.

We hebben al vaak overleg gepleegd met de exploitanten van deelauto's en -fietsen. We moeten creatieve oplossingen zoeken met de sector, verenigingen en gemeenten.

In tegenstelling tot Cambio biedt Poppy het voordeel dat de auto om het even waar mag worden achtergelaten. Cambio denkt daarover na.

créatives et collaboratives avec le secteur, les associations, les communes et les quartiers.

Concernant la localisation des emplacements, Poppy offre l'avantage de pouvoir laisser la voiture n'importe où, ce qui est plus flexible que le système de Cambio. Cette dernière mène une réflexion sur la possibilité de ne pas devoir ramener la voiture à sa station de départ, mais cela pose de nombreux problèmes pratiques, d'où sa réticence pour un changement immédiat.

Pour ce qui est des tarifs, nous aimerions inclure ce sujet dans les débats sur la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) et le budget consacré à la mobilité. Des réflexions sont en cours.

1117 **Mme Delphine Chabbert (PS)**.- La Région bruxelloise est celle qui compte le plus de familles monoparentales, et leur nombre va croissant. Nous devons donc accorder une attention particulière à ce plan transversal de soutien à la monoparentalité. La vie de ces familles, exposées à toute une série de difficultés, ne s'améliorera que si chaque ministre se mobilise.

Il faut continuer à développer des mesures gratuites, comme l'abonnement STIB à 1 euro, qui profitent à ces familles. Par ailleurs, j'entends que vous travaillez de manière créative à une diversité de solutions. J'attire cependant votre attention sur la question de l'accessibilité géographique et financière, car ces familles sont pour la plupart en situation de grande précarité.

Les réflexions sont en cours et des pistes de solution devraient aboutir en 2023. Nous soutenons la participation des citoyens dans la politique et les démarches participatives. À ce sujet, il importe de signaler l'initiative citoyenne déposée sur le site democratie.brussels sur la question de la mobilité genrée des familles et la nécessité d'avoir une approche de genre, puisqu'il s'agit d'une mobilité en étoile plutôt que binaire. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler.

- *L'incident est clos.*

1121 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SADIK KÖKSAL,**
1121 **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,**

1121 **concernant les inquiétudes des services de secours et le plan Good Move.**

1121 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1121 **concernant le nouveau schéma de circulation du Pentagone.**

1127 **M. Sadik Köksal (DéFI)**.- Ma demande d'explications s'adressait initialement à M. Pascal Smet, compétent pour la lutte contre les incendies et l'aide médicale urgente.

De tarieven zouden we graag meenemen in de debatten over mobility as a service (MaaS) en in de begrotingsbesprekingen.

Mevrouw Delphine Chabbert (PS) *(in het Frans)*.- *Het Brussels Gewest telt de meeste eenoudergezinnen en hun aantal neemt nog toe. Het Plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen is dus heel belangrijk.*

We moeten gratis maatregelen blijven ontwikkelen, zoals het MIVB-abonnement voor 1 euro. U werkt aan diverse oplossingen. Ik vestig evenwel uw aandacht op de geografische en financiële toegankelijkheid ervan.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL,
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de bezorgdheden van de hulpdiensten en het Good Moveplan.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,

betreffende het nieuwe circulatieschema van de Vijfhoek.

De heer Sadik Köksal (DéFI) *(in het Frans)*.- *Mijn vraag om uitleg was eigenlijk aan staatssecretaris Smet gericht, die bevoegd is voor brandbestrijding en dringende medische hulp.*

Comme vous le savez, le nouveau plan de circulation bruxellois en vigueur depuis le 16 août fait beaucoup de bruit et, surtout, grincer des dents.

Les services de secours, en particulier les camions de pompiers et les ambulances, semblent réagir négativement. Plusieurs médias ont fait état de doléances de la part du président du Syndicat libre de la fonction publique. Il s'est dit inquiet, car les temps de trajet des véhicules seraient allongés depuis la mise en œuvre du plan. Selon lui, la situation pourrait être plus problématique encore après la période des vacances, lorsque le trafic reprendra pleinement. Or nous sommes le 4 octobre. Quelle est la situation ?

Aujourd'hui, 86 % des interventions des pompiers ont lieu dans les huit minutes qui suivent le signalement et 87 % des interventions médicales, dans les sept minutes. En réimplantant plus stratégiquement les casernes, un ratio de 94 ou 95 % pourrait être atteint. Ces statistiques ont-elles été prises en compte lors de l'élaboration du plan Good Move ? Elles constituent un standard minimum et ledit plan ne pourrait avoir pour effet de les revoir à la baisse.

Comment articulez-vous les trajets effectués par les services de secours, qui doivent respecter des temps précis, et la fluidité du trafic sur la Petite ceinture, au vu des travaux dans le tunnel Trône ?

Enfin, le plan de circulation a-t-il fait l'objet d'une consultation en amont des services de secours concernés ainsi que des hôpitaux qui se trouvent en Région bruxelloise ? Quand aura lieu la première évaluation ? Des rencontres avec les services de pompiers et d'ambulances sont-elles prévues ?

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

¹¹³¹ **M. David Weytsman (MR).** - Nous avons longuement débattu hier, au conseil communal de la ville de Bruxelles, de l'implantation de cette maille.

Mon groupe a déposé, depuis une dizaine d'années, de nombreuses propositions qui visaient à rendre les rues plus agréables, plus calmes et moins polluées, à végétaliser davantage la ville et à créer de nouveaux espaces publics.

Sous la législature précédente, prenant connaissance du plan Good Move et de ses grandes ambitions, je m'étais largement retrouvé dans une partie de ses objectifs.

Aujourd'hui, les difficultés se situent au niveau de la mise en application de ce plan et du manque de coordination entre vos services et ceux de la Ville de Bruxelles. L'échevin de la mobilité, Bart Dhondt, renvoie régulièrement la responsabilité de l'application du plan dans le Pentagone sur vos services et, plus largement, sur la politique régionale.

Het circulatieplan dat sinds 16 augustus geldt, stuit op heel wat weerstand. Het Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt liet zich in de media bezorgd uit over de trajecten van brandweerwagens en ambulances, die door de nieuwe verkeerssituatie langer worden. Hij vreesde ervoor dat de situatie nog moeilijker zou worden na de vakantie. Hoe staan de zaken er nu voor?

Als de brandweer moet uitrukken, is hij in 86% van de gevallen binnen de acht minuten ter plaatse en 87% van de medische hulpdiensten is er na zeven minuten. Met strategischer geplaatste kazernes kunnen ze 95% halen. Is daar bij de uitwerking van Good Move rekening mee gehouden?

Hoe zorgt u ervoor dat de hulpdiensten op tijd ter plaatse raken en dat het verkeer op de Kleine Ring niet vastloopt tijdens de werken in de Troontunnel?

Wanneer wordt het plan geëvalueerd? Plant u overleg met de brandweer en de ambulancediensten?

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).* - *Mijn fractie heeft het voorbij decennium talrijke voorstellen ingediend om de stad aangenamer, rustiger, schoner en groener te maken en om openbare ruimte te creëren. Toen Good Move werd voorgesteld, was ik het grotendeels eens met de doelstellingen.*

Bij de uitvoering van het plan is echter een gebrek aan coördinatie gebleken tussen uw diensten en die van de stad Brussel. De schepenen van Mobiliteit legt de verantwoordelijkheid daarvan bij uw diensten en dus bij het gewest.

Minder dan 1% van de buurtbewoners en handelaars kon deelnemen aan de overlegondes over Good Move, terwijl velen zich zorgen maakten.

Hoe stuurt u aan op meer participatie? De buurtbewoners en handelaars, maar ook de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, de politie en de ziekenhuizen moeten betrokken worden bij de evaluatie van Good Move.

Le plan Good Move se caractérise par un passage en force et peu d'accompagnement : d'après les procès-verbaux, moins de 1 % des habitants et des commerçants - dont toute une série émettaient des craintes - ont pu participer aux réunions de concertation.

Que faites-vous pour renforcer cette participation et travailler main dans la main à l'évaluation de ce plan avec les habitants et les commerçants, mais aussi avec des acteurs aussi importants que le Siamu, les pompiers, la police ou les hôpitaux ?

¹¹³³ J'ai rapidement souligné que, contrairement à vos affirmations, ce plan n'était pas antitransit, mais tout bonnement antivoitures. En effet, les personnes qui en pâtissent le plus, avec lesquelles nous avons de fréquentes réunions dans tous les quartiers concernés, ce sont les habitants, les familles, les commerçants et les livreurs du Pentagone même. Si vous ne me croyez pas, consultez les nombreuses pétitions des habitants du centre-ville, dans les quartiers comme Anneessens, Senne ou Chicago, et celles des commerçants des rues Antoine Dansaert et d'Anderlecht. Ils y expliquent l'ampleur des conséquences de ce plan sur leur quotidien. J'espère que vous recevez les lettres comme nous les recevons à la Ville de Bruxelles.

Le Syndicat neutre pour indépendants abonde dans mon sens en exprimant à quel point la situation est dramatique pour les commerçants de Bruxelles, et du centre-ville en particulier. Deux tiers des indépendants pensent déménager, voire quitter Bruxelles, en partie en raison de cette politique de mobilité.

Le 17 août, j'ai demandé à Bart Dhondt d'organiser des réunions d'évaluation. Des réunions ont bel et bien été organisées, mais je n'ai toutefois pas reçu de réponse. Pour le quartier Dansaert, il rend vos services intégralement responsables de la situation : le quartier devrait ainsi ses embouteillages continus à un problème de phasage de feux sur la Petite ceinture. Ce phasage a pourtant été modifié à trois reprises, sans résultat. Il en va de même pour la porte de Ninove, pour la porte de Hal et pour la rue du Marais. Cette dernière pose problème à de nombreuses personnes souhaitant se rendre à la clinique Saint-Jean. Systématiquement, les usagers de la voie publique sont renvoyés à la Petite ceinture.

Depuis le début, j'ai demandé une coordination maximale avec les responsables régionaux pour l'application de ce plan, car nous savions qu'il y aurait un problème de saturation de la Petite ceinture. Cela a d'ailleurs été reconnu, notamment lors du débat tenu hier au conseil communal. Le collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles reconnaît que la Petite ceinture n'a pas la capacité d'absorber le trafic de transit que vous souhaitez renvoyer depuis le Pentagone. Tout cela était prévisible, nous en avons discuté et vous saviez, Madame la Ministre, que la Petite ceinture serait engorgée par des embouteillages et des nœuds de blocage. C'est inadmissible.

¹¹³⁵ Nous devons organiser l'évaluation de ce plan que vous présentez comme positif pour les riverains et les commerçants. Je vous invite à aller discuter avec eux pour prendre la mesure de leur

Het plan zou transitverkeer moeten tegengaan, maar eigenlijk is het gewoonweg tegen auto's gekant. Inwoners, handelaars en leveranciers hebben er het meeste last van, getuige de talrijke petitities uit meerdere wijken van de Vijfhoek. De initiatiefnemers klagen over de zware impact van het circulatieschema op hun leven.

Het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen wijst terecht op de dramatische situatie voor handelaars. Twee derde van de zelfstandigen overweegt om te verhuizen of zelfs om Brussel te verlaten, deels vanwege het mobiliteitsbeleid.

Op 17 augustus heb ik de schepen van Mobiliteit van de stad Brussel gevraagd om evaluatievergaderingen te organiseren. Hij wijst de voortdurende verkeersopstoppingen in de Dansaertwijk volledig aan uw diensten. De verkeerslichten op de Kleine Ring zouden slecht zijn afgesteld. Hetzelfde probleem stelt zich aan de Ninoofsepoort, de Hallepoort en de Broekstraat, waar veel mensen langskomen die naar het Sint-Jansziekenhuis willen. Steevast moeten weggebruikers de Kleine Ring op.

Van begin af aan drong ik in de gemeenteraad aan op samenwerking met het gewest, want de Kleine Ring was al overbelast en kan het transitverkeer dat u uit de Vijfhoek wilt weren, niet aan. Het is onaanvaardbaar dat u de Kleine Ring zo laat dichtslibben.

Gaat u eens praten met de omwonenden en de handelaars. Ongetwijfeld zijn er mensen die het plan genegen zijn. Daarom keurde de MR het in eerste instantie niet af. Het plan mag het

souffrance. Il y a forcément des gens qui voient ce plan d'un bon œil, raison pour laquelle, initialement, mon groupe ne s'y était pas opposé et je m'étais abstenu de tout commentaire. Mais il y a aussi de très nombreuses personnes qui en souffrent au quotidien. Il n'y a pas de raison d'hypothéquer la vie de riverains, commerçants ou livreurs pour pouvoir préserver celle des habitants d'autres quartiers. Nous devons avoir une vue d'ensemble de la situation et viser l'intérêt général. Or, aujourd'hui, nous sommes très loin de l'intérêt général avec la mise en œuvre de ce plan.

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

¹¹³⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je souhaite rappeler que le plan Good Move reprend les grandes orientations dans le domaine de la mobilité : fluidifier le trafic, favoriser l'intermodalité, apaiser les quartiers en les reliant par des axes structurants, améliorer la sécurité routière. Ce plan comporte six axes, une trentaine d'actions et, parmi elles, les mailles apaisées. Que l'on soit dans la majorité ou dans l'opposition, il s'agit là d'objectifs que tout le monde peut partager, comme vous l'avez d'ailleurs précisé en début d'intervention, Monsieur Weytsman.

Aujourd'hui, on met Good Move à toutes les sauces, chacun l'interprète selon son agenda politique et c'est ce qui brouille aussi parfois le message. Le volet participatif était bien présent en amont lors de l'élaboration du plan. Pour DéFI, il est essentiel que, lors de la mise en œuvre de Good Move, ce volet participatif soit également présent ; c'est bien le cas pendant les discussions à propos des mailles locales et des contrats locaux de mobilité. C'est fondamental.

Avant cette participation, mais aussi avant le déploiement des mesures, il est essentiel de les objectiver et de réaliser des simulations pour évaluer les reports de charges lors de la mise en œuvre des mailles apaisées. Après cette mise en œuvre, il est important d'évaluer les mesures et de les adapter sur la base des difficultés rencontrées, en n'ayant pas peur de revenir en arrière si nécessaire. Cela vaut pour le plan de circulation, mais aussi, par exemple, pour la ville 30, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire ici.

Au niveau de la Ville de Bruxelles, puisque c'est de la maille Pentagone dont il est question, DéFI est aussi dans la majorité de ce conseil communal et a obtenu que des voiries traversantes subsistent dans le Pentagone et que cette maille ne soit pas totalement hermétique. L'aspect économique doit aussi être évalué, dont évidemment l'impact sur les commerçants. Fabian Maingain, qui est échevin DéFI à la Ville de Bruxelles, a mis à disposition des outils pour les commerçants et leurs potentiels clients, qui montrent que les commerces restent accessibles.

¹¹³⁹ Quand on est dans l'opposition, il est facile de tenir un discours assez caricatural, mais aussi destructeur, quitte à sacrifier les commerçants que cette opposition prétend défendre en répétant inlassablement que le centre-ville est devenu inaccessible. Il faut changer de discours si l'on veut réellement protéger les

leven van de buurbewoners, handelaars en leveranciers in de Vijfhoek echter niet zuur maken ten gunste van inwoners van andere wijken. Het algemeen belang moet vooropstaan.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het Good Moveplan bevat doelstellingen waar zowel meerderheid als oppositie zich achter kunnen scharen. Tegenwoordig bekijkt elke fractie het door het prisma van haar politieke agenda, wat de boodschap vertroebelt.*

Burgerparticipatie maakte wel degelijk deel uit van de uitwerking van het plan. Voor DéFI is het cruciaal dat participatie ook een plaats krijgt tijdens de toepassing ervan.

Voordat een maatregel wordt uitgevoerd, moet een simulatie worden gemaakt. Zo kunnen we de gevolgen bestuderen die bijvoorbeeld de verkeersluwe mazen zullen hebben. Daarna moeten de maatregelen worden geëvalueerd, aangepast en desnoods worden teruggedraaid. Dat geldt voor het circulatieplan, maar net zo goed voor stad 30.

DéFI kon vermijden dat de Vijfhoek hermetisch afgesloten zou worden. De impact van het circulatieplan op de handelaars moet uiteraard worden gemonitord. Schepen Maingain heeft handelaars en hun klanten steun aangeboden. De handelszaken blijven bereikbaar.

De oppositie kan gemakkelijk een karikatuur schetsen, maar moet opletten dat ze de handelaars die ze zegt te beschermen, niet voor de bus gooit door als een mantra te herhalen dat het

commerçants et inciter les gens à se rendre dans le centre-ville de Bruxelles.

Ce plan est-il entièrement positif ? Non. Des adaptations sont bien entendu nécessaires. Il y a eu des couacs au démarrage, notamment lors du renvoi du trafic de transit vers la Petite ceinture alors que des tunnels sont en travaux. Comme je l'ai dit lors de la discussion précédente portant sur les tunnels, il est important de procéder à une évaluation du plan et d'apporter des modifications nécessaires.

Enfin, s'agissant des mailles, le groupe DéFI n'y est pas opposé. Bien sûr, chacun aimerait que son quartier ou sa rue soit protégé. Cependant, il faut développer ces mailles de manière équitable, sans créer d'injustices et de tensions entre les riverains des différents quartiers en déplaçant les nuisances chez les autres. Il s'agit également de ne pas confronter les différents types d'usagers : chacun doit pouvoir choisir son mode de transport en toute liberté et en fonction de ses besoins.

Enfin, vu la crise économique qui touche lourdement de nombreux ménages, je ne doute pas que chacun fait ses calculs et réalise des économies là où il le peut afin de boucler ses fins de mois. Si, pour certains, la voiture est davantage un luxe qu'un réel besoin, je ne doute pas qu'ils adapteront eux-mêmes leur comportement. Il n'est pas nécessaire que d'autres les y aident.

¹¹⁴¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je suis étonnée, ayant moi-même aidé à l'élaboration du plan Good Move, d'entendre que la participation n'était pas au rendez-vous. Je dois rappeler que ce plan a été élaboré pendant quatre ans, au fil de multiples réunions avec les parties prenantes.

Personne ne pouvait ignorer, à la Ville de Bruxelles comme au MR, que ce plan serait mis en œuvre : une enquête publique de quatre mois a eu lieu et plusieurs documents sont disponibles sur le site web de la Ville de Bruxelles, à savoir les diagnostics et les procès-verbaux de réunions, entre autres.

Je constate que l'on peut dépenser des sommes astronomiques dans les campagnes d'information, mais peiner à toucher le public malgré tout. Au sujet du volet Pentagone de Good Move, il y a eu cinq réunions publiques d'information, un millier de participants à la consultation en ligne et 400 participants présents aux réunions en présentiel.

Ce type de processus ne permet néanmoins pas d'épuiser les questions qui se posent sur le terrain quant à des enjeux très spécifiques comme l'organisation des livraisons. Nous devons repenser une culture de l'information et de la participation qui s'appuie davantage sur des outils de démocratie directs pour toucher les premiers acteurs concernés.

Il serait malhonnête de dire qu'il n'y a pas eu de participation.

¹¹⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Partout en Europe, et même ailleurs dans le monde, apparaissent des quartiers apaisés. Nous ne sommes donc pas isolés dans ce que nous faisons ici à

stadscentrum onbereikbaar is. Om klanten aan te trekken is een ander discours nodig.

Uiteraard moet het circulatieplan worden aangepast. Een paar kinderziekten moet worden weggewerkt.

De mazen moeten eerlijk worden ingedeeld om spanningen tussen bewoners van verschillende wijken te vermijden. Iedereen moet zijn vervoerswijze vrij kunnen kiezen. Verschillende weggebruikers mogen dus niet tegen elkaar worden opgezet.

In crisistijden probeert iedereen te besparen. Wie een auto heeft voor de luxe, eerder dan uit noodzaak, zal zelf zijn gedrag aanpassen.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Participatie had wel degelijk een plaats tijdens de ontwikkeling van het Good Moveplan. Het proces heeft vier jaar geduurd en omvatte meerdere vergaderingen met de betrokken partijen.*

Iedereen wist dat het plan in werking zou treden. Er is een openbaar onderzoek gevoerd en er is informatie beschikbaar op de website van de stad Brussel.

Blijkbaar kunnen er astronomische bedragen aan informatiecampagnes worden uitgegeven die het publiek amper bereiken. Voor de Vijfhoek zijn er vijf infosessies gehouden met 1.400 deelnemers. Zulke sessies kunnen niet altijd een antwoord bieden op specifieke vragen. Om de betrokkenen echt goed in te lichten en bij het proces te betrekken, moeten we in de richting van directe democratie denken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Overal ter wereld worden verkeersluwe wijken ingevoerd.*

Bruxelles. À Barcelone, on parle de « superblocs », à Londres, de « low traffic neighbourhoods », à Paris, de l'opération « Embellir votre quartier », etc. Plus près de nous, les villes de Gand et de Lille ont mis en place en 2016 des plans de circulation suivant la même logique. D'autres l'ont fait avant elles dès les années 1970, comme Göteborg, Groningue et Bologne.

Pourquoi Good Move ? Il s'agit tout d'abord d'offrir des solutions différentes à tous ceux qui voudraient prendre des transports publics qui arrivent à l'heure, sans être bloqués dans le trafic routier, ceux qui aimeraient marcher ou laisser leurs enfants aller à pied mais ne l'osent pas, ou ceux qui voudraient rouler à vélo mais ne se sentent pas encore en sécurité sur notre réseau.

Le second objectif, qui est également très important, consiste à améliorer la qualité de vie. Au cœur des quartiers, nous voulons donner la priorité à la qualité de vie des habitants, des visiteurs et de tous ceux qui y travaillent ou y séjournent. Un espace public élargi et amélioré, plus d'air pur, plus de sécurité, plus d'espaces verts, moins de pollution, plus de sécurité routière, moins de bruit, plus d'espace aussi pour les rencontres et le lien social. En un mot : un environnement apaisé pour une vie plus harmonieuse.

Il est très important de s'attaquer au trafic de transit, qu'il convient de distinguer du trafic de destination. Comme M. Loewenstein l'a dit, le Pentagone reste tout à fait accessible. Le plan concernant cette zone a été conçu de manière à ce que tous les parkings soient facilement accessibles, pour bien montrer que tout le monde y est le bienvenu, quel que soit son mode de transport.

Le trafic de transit est le trafic qui n'a ni sa destination ni son point de départ dans le quartier qu'il traverse, en l'occurrence, le Pentagone. Je suis sûre que tout le monde ici s'est déjà laissé guider - consciemment ou non - par l'application Waze à travers des rues trop petites à un moment ou à un autre. C'est encore facilement possible dans de nombreux endroits de la Région.

¹¹⁴⁵ Dans le cadre du diagnostic de la maille Pentagone de Good Move, nous avons constaté que 42 % du trafic dans la zone relevait du trafic de transit. Ce dernier entraîne des nuisances, tant pour les résidents que pour les commerçants, les écoles et d'autres acteurs du Pentagone. C'est pour cette même raison que le trafic a été supprimé sur le boulevard Anspach.

L'adaptation des sens de circulation, l'installation de sens uniques ou de filtres et d'autres mesures encore doivent permettre d'éviter que les petites rues n'aient à supporter le trafic de transit, c'est-à-dire les petits raccourcis pour gagner du temps.

Bien sûr, les automobilistes doivent adapter leur comportement, et cela demande du temps et de la patience lors de l'introduction d'un nouveau schéma de circulation. Si des itinéraires de transit bis sont adoptés pour contourner les filtres destinés à diminuer le trafic de transit, il faut modifier le schéma de circulation afin que ce nouvel itinéraire bis ne soit plus possible, et ainsi permettre

Sommige steden hebben al sinds de jaren zeventig een circulatieplan.

Good Move biedt oplossingen voor wie het openbaar vervoer wil nemen maar niet in het verkeer wil vastzitten, voor wie wil wandelen of zijn kinderen te voet wil laten gaan maar dat niet durft, en voor wie wil fietsen maar dat nu niet veilig vindt.

Een tweede doelstelling is om de levenskwaliteit te verbeteren dankzij een grotere en veiligere openbare ruimte met meer groen en zuivere lucht, en met minder vervuiling en lawaai.

Daarbij moet transitverkeer worden onderscheiden van bestemmingsverkeer. De Vijfhoek blijft bereikbaar. Alle parkings zijn vlot toegankelijk, wat aantoont dat alle weggebruikers welkom blijven.

Uit ons onderzoek bleek dat 42% van het verkeer in de Vijfhoek transitverkeer is. Vanwege de overlast die het veroorzaakt, is de Anspachlaan al verkeersvrij gemaakt. Om het transitverkeer uit kleine straatjes te weren, veranderen we de rijrichting, voeren we eenrichtingsverkeer in, kiezen we voor een verkeersfilter, enzovoort.

Na de invoering van een circulatieplan moeten chauffeurs zich uiteraard aanpassen. Dat vraagt tijd en geduld. Als bestuurders andere transitroutes kiezen om pas ingevoerde verkeersfilters te mijden, moet het circulatieplan worden aangepast om dat alternatief onmogelijk te maken. Op die manier bereikt het lokaal mobiliteitscontract zijn doel: een verkeersluwe wijk. Uiteraard moet het plan geëvalueerd worden, maar eerst moeten bestuurders wennen aan de nieuwe situatie. Handelszaken moeten bereikbaar blijven.

au contrat local de mobilité d'atteindre son objectif d'apaisement du quartier tel que voulu par Good Move.

Tels sont les objectifs. Il est un fait que l'évaluation du plan est nécessaire, qu'il faut laisser le temps aux automobilistes de s'y retrouver et qu'il faut veiller à l'accessibilité des commerces.

Quant à l'élaboration et au suivi actuel de la maille Pentagone de Good Move, l'étude de mobilité multimodale préalable a été réalisée par la Ville en concertation avec Bruxelles Mobilité et une série d'autres acteurs, sur lesquels que je reviendrai plus tard.

¹¹⁴⁷ Les questions techniques ou très spécifiques doivent donc être posées à la Ville de Bruxelles, étant donné que toutes les voiries à l'intérieur du Pentagone sont communales.

Plusieurs adaptations au niveau de la Petite ceinture ont été réalisées par Bruxelles Mobilité avant la mise en œuvre du plan, afin de fluidifier cette voie de circulation. Je suis bien consciente que les problèmes dus au chantier du tunnel Trône affectent aussi le trafic. J'espère que le week-end prochain, nous pourrions transférer le chantier de l'autre côté, de manière à rouvrir la sortie vers la rue Belliard, ce qui fera une nette différence. Il n'est malheureusement pas possible de reporter l'entrée en vigueur de la maille Pentagone à la fin des travaux dans les tunnels, étant donné les retards accumulés pendant des décennies dans la rénovation de ces ouvrages. Vous conviendrez, Monsieur Weytsman, qu'il faut mener à bien celle-ci.

Nous observons de près le nouveau schéma de circulation avec les services concernés pour réagir en temps réel, en tenant compte toutefois des obligations réglementaires reprises dans Good Move, comme le principe STOP, la sécurité des usagers, les éventuels effets sur les axes structurants, etc.

Quant aux incidences sur la STIB, celle-ci y gagne sur plusieurs axes. Les aménagements bénéfiques aux bus, en particulier sur le boulevard du Régent et l'avenue Marnix, permettent aux lignes 34, 54, 64, 71 et 80 de la STIB de conserver de bonnes performances au niveau de la Petite ceinture, même si la traversée de celle-ci est depuis toujours un point difficile du réseau de surface.

Le filtre à la rue Royale a des conséquences importantes sur les transports en commun. D'autres filtres, notamment rue de la Chapelle (le skatepark et la « petite rue Haute ») ou place de l'Yser, où des voitures étaient quotidiennement à l'arrêt sur les voies de tram, sont également bénéfiques aux transports publics et devraient conduire à une amélioration structurelle de la fluidité sur le parcours des lignes 33, 48 et 52 et 51.

¹¹⁴⁹ Je le dis avec beaucoup de prudence, car les transports en commun posent des problèmes à certains endroits, par exemple dans le quartier Dansaert ou dans la rue des Colonies. La rentrée vient seulement d'avoir lieu et le trafic continue d'évoluer. Nous avons besoin de plus de temps pour connaître l'impact sur la

De stad Brussel, Brussel Mobiliteit en een reeks andere actoren hebben een studie naar multimodale mobiliteit uitgevoerd. De conclusies werden gebruikt om het plan uit te stippelen.

Omdat alle wegen in de Vijfhoek beheerd worden door de gemeente, moet u alle technische of zeer specifieke vragen daarover aan de stad Brussel stellen.

Voordat het plan in werking trad, heeft Brussel Mobiliteit wijzigingen aangebracht aan de Kleine Ring om het verkeer er vlotter te laten verlopen. De werkzaamheden aan de Troontunnel hinderen nu wel het verkeer. Hopelijk kan de uitrit naar de Belliardstraat na volgend weekend weer open, wat een groot verschil maakt. We kunnen de invoering van de Vijfhoekmaas niet uitstellen tot de werkzaamheden aan de tunnels klaar zijn.

We houden de vinger aan de pols. Bij aanpassingen houden we wel rekening met het STOP-principe, de verkeersveiligheid, het effect op grote verkeersassen en andere verplichtingen in Good Move.

Voor de MIVB is het circulatieplan voordelig. Dankzij inrichtingen voor bussen op de Regentlaan en de Marnixlaan kunnen de bussen vlot op de Kleine Ring blijven rijden. De ringweg oversteken blijft wel een heikel punt.

De verkeersfilter op de Koningsstraat heeft grote gevolgen voor het openbaar vervoer. Ook de filters in de Kapellestraat en het IJzerplein, waar elke dag auto's stilstaan op de tramsporen, zouden het verkeer op de lijnen 33, 48, 52 en 51 vlotter moeten maken.

Ik blij voorzichtig, want onder andere in de Dansaertwijk en in de Koloniënstraat verloopt het openbaar vervoer niet vlot. De scholen zijn nog maar pas begonnen en het verkeer verandert nog. Zodra we de impact op de MIVB kennen, zullen we u erover inlichten.

STIB, entre autres, mais nous vous transmettrons les chiffres dès qu'ils seront stabilisés.

En ce qui concerne l'accès pour les habitants et les livraisons au sein du Pentagone, il est essentiel que tant les habitants que les commerçants et autres acteurs se trouvant dans une zone à accès limité y aient accès de manière permanente au moyen de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) couplée aux bornes amovibles. Les livraisons dans les zones d'accès limité gérées par une borne amovible sont autorisées et possibles au moyen d'un code ou de la reconnaissance de plaque. Dans les zones surveillées par une caméra ANPR, les livreurs ont la possibilité de rentrer une demande d'autorisation motivée. Des dérogations sont par conséquent accordées.

Quant au rôle du Siamu, nous avons pris acte, comme vous, des déclarations dans la presse d'un seul représentant syndical des pompiers - qui n'est pas contesté.

Notez que la maille Pentagone plus apaisée, avec une circulation plus locale, est plutôt bénéfique pour les services de secours, qui peuvent contourner les filtres de Good Move pour passer d'un quartier à l'autre. Le Siamu peut en effet franchir tant les zones surveillées par les caméras ANPR que les bornes amovibles.

Le schéma de circulation a été élaboré dès le départ en concertation étroite avec le Siamu, qui a rendu un avis favorable. Ses remarques et demandes ont été intégrées chaque fois que c'était techniquement possible. C'est aussi valable pour les autres contrats locaux de mobilité, où le Siamu est invité à chaque fois aux comités d'accompagnement (et y participe effectivement) et est également sollicité pour des avis sur chaque microprojet individuellement.

¹¹⁵¹ Tous les plans d'aménagement et de signalisation ont été conçus en concertation avec le Siamu, qui les a validés. Il a bien sûr été tenu compte des rayons de braquage des camions des pompiers, qui doivent pouvoir accéder à toutes les rues.

Sur le fond, il est à noter qu'une étude approfondie du groupe de réflexion Centre for London sur dix « low traffic neighbourhoods », très similaires à nos quartiers apaisés, ont démontré que ceux-ci n'avaient aucun impact négatif sur l'efficacité des services de secours.

La mise en place de ces quartiers fera évidemment l'objet d'un suivi et, si nécessaire, d'adaptations.

La Ville de Bruxelles et la Région sont en contact permanent avec le Siamu afin de suivre la situation et de tenir compte de leur retour de terrain.

Il est à noter que les services de secours mettent régulièrement à jour leurs fiches d'intervention, qui déterminent les itinéraires privilégiés à emprunter en fonction des conditions de circulation.

Beperkt toegankelijke zones moeten permanent bereikbaar zijn voor inwoners en handelaars. Dat kan dankzij vaste camera's met automatische nummerplatherkenning (ANPR). Leveranciers kunnen toegang tot de zone aanvragen.

De persverklaringen van een vakbondsafgevaardigde van de brandweer worden door anderen tegengesproken.

Als de Vijfhoek verkeersluwer is, is dat goed nieuws voor de hulpdiensten. De DBDMH mag de verkeersfilters namelijk negeren en kan binnen in gebieden met ANPR-camerabewaking.

Het circulatieplan is ontwikkeld in overleg met de DBDMH, die een positief advies verleende. Wanneer mogelijk zijn de opmerkingen van de dienst in het plan verwerkt. Hetzelfde geldt voor de lokale mobiliteitscontracten. De DBDMH neemt deel aan de begeleidingscomités en wordt voor elk project om advies gevraagd.

Alle inrichtingen en wegmarkeringen zijn goedgekeurd door de DBDMH, met aandacht voor de draaicirkel van brandweerwagens. Uiteraard staan de stad Brussel en het gewest voortdurend in contact met de DBDMH en houden we rekening met de feedback van de dienst.

De hulpdiensten passen hun interventiefiches regelmatig aan. In die fiches staan voorkeursroutes voor hulpdienstvoertuigen, die rekening houden met de verkeerssituatie.

De verkeerslichten en de uitritten in de Broekwijk en bij het Sint-Jansziekenhuis zullen aangepast worden. Andere wijzigingen worden nog onderzocht. We zijn ook op zoek naar oplossingen voor de problemen tijdens de avondspits in de Dansaertwijk.

In afwachting van de evaluatie volgen we de situatie nauwgezet op en voeren we al enkele aanpassingen door. Over een jaar zal een diepgaande analyse plaatsvinden. We zullen alle gegevens ter beschikking stellen. Burgerparticipatie maakt deel uit van het proces: alle begeleidingscomités zullen inspraak hebben in de wijzigingen.

Des adaptations spécifiques au niveau des feux de signalisation et des sorties sont prévues pour le quartier du Marais et la clinique Saint-Jean. D'autres sont à l'étude.

L'autre point problématique est le quartier Dansaert, en particulier à l'heure de pointe du soir. Des solutions sont recherchées à ce niveau-là également.

Des adaptations ont déjà été mises en œuvre dans les deux cas, et d'autres sont encore à l'étude.

En attendant l'indispensable évaluation, nous procédons à un suivi quotidien et mettons en place certaines adaptations au niveau des feux de signalisation et des problèmes importants. Une analyse en profondeur est prévue après un an. Les chiffres seront mis à disposition en toute transparence. Il va de soi que la participation citoyenne fera partie intégrante du processus et que tous les comités de suivi seront consultés, afin de procéder aux adaptations nécessaires.

¹¹⁵⁵ **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Je ne me suis pas basé sur la déclaration d'une personne, mais sur ce qu'elle représente. Des réactions sont remontées de la base, de ceux qui sont directement concernés au sein des services d'urgence.

J'entends que l'accessibilité dans le Pentagone est permise, grâce à des bornes, des sens interdits et des systèmes de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation notamment. Mais lorsque la circulation est bloquée en amont, les services d'urgence le sont également. C'est la circulation dans son ensemble qui est problématique.

Il est hors de question que la moyenne de 87 % d'interventions médicales dans les sept minutes soit revue à la baisse, la mission des services d'urgence étant de sauver des vies. Dans votre réponse, vous avez précisé qu'il a été tenu compte des remarques du Siamu là où c'était techniquement possible. Quand ce ne l'est pas, il faut évidemment trouver d'autres solutions pour leur permettre d'intervenir le plus rapidement possible.

S'agissant des hôpitaux, on me signale qu'un avis a été demandé à la clinique Saint-Jean, dont on n'aurait pas tenu compte. En arrivant par le boulevard du Botanique depuis la porte de Schaerbeek, le tourne-à-gauche rue du Marais permet d'accéder aux urgences, mais est aussi l'accès pour les personnes à mobilité réduite. En raison des blocs de béton actuellement installés, la rue des Marais n'est plus accessible de ce côté, alors que le sens de la circulation n'y a pas été modifié.

Il faut donc être attentif aux avis des services d'urgence d'une part, mais aussi à celui d'autres usagers comme les personnes à mobilité réduite et leur accès aux urgences hospitalières. J'espère donc que des adaptations seront réalisées.

¹¹⁵⁷ **M. David Weytsman (MR).**- Mes interventions ont toujours visé avant tout à vous faire comprendre que les habitants sont durement affectés. Je cherche à transformer ce plan antivoitures en un plan antitransit, partant du principe que si l'on l'arrive à

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *De verklaringen van de vakbondsafgevaardigde vloeien voort uit de reacties van het personeel van de hulpdiensten.*

De hulpdiensten hebben inderdaad toegang tot de Vijfhoek, maar ze moeten er wel eerst geraken. Ze zitten immers elders vast in het verkeer. De gemiddelde aanrijtijd mag in geen geval langer worden, want er staan levens op het spel.

Naar verluidt werd geen rekening gehouden met het advies van de Kliniek Sint-Jan. De ingang van de spoeddienst en die voor personen met een beperkte mobiliteit bevindt zich in de Broekstraat, maar sinds er betonblokken werden geplaatst, kan je op de Kruidtuinlaan niet meer links afslaan in die straat.

Ik roep u op om de opmerkingen van de brandweer en de ziekenhuizen ter harte te nemen en het circulatieplan bij te sturen waar nodig.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik ben voorstander van een plan tegen doorgaand verkeer, niet van een plan tegen de auto. De grootste slachtoffers van de huidige situatie zijn de bewoners. Sommige straten zijn een beetje*

se focaliser sur l'aspect antitransit, on parviendra à faciliter en partie le trafic sur la Petite ceinture, au bénéfice de tous.

Or, il ressort de tous les contacts que j'ai eus que les premiers touchés sont les habitants eux-mêmes. Leurs trajets sont allongés et leurs rues sont parfois davantage embouteillées, même si, j'en conviens, certaines rues sont un peu plus calmes. Ce sont encore les habitants qui éprouvent des difficultés à sortir de leur quartier et se retrouvent bloqués sur la Petite ceinture.

Depuis le début, je vous parle des livreurs et des commerçants à l'intérieur du Pentagone, car ce sont eux les premiers touchés. Et je ne parle pas des dérogations qu'ils n'arrivent pas à se procurer et qui ne sont pas accessibles à tous.

Quant à la problématique des pompiers, nous avons attiré très tôt votre attention sur ce point. Les pompiers vous ont demandé de privilégier les systèmes de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation et les bornes électriques : la Ville de Bruxelles a préféré déposer des blocs de béton. De ce fait, les pompiers sont bloqués à certains endroits et voient parfois leurs trajets allongés.

J'en viens aux problèmes liés à la Petite ceinture. Je vous avais imploré de reporter le projet de douze à dix-huit mois, le temps que les chantiers Trône et Arts-Loi soient achevés. Cela aurait aussi permis une meilleure concertation. Le plan pluriannuel d'investissement dont nous venons de débattre montre que, sauf erreur de ma part, plus aucun chantier n'aurait eu autant de conséquences pour la maille Pentagone. Pourquoi ne pas avoir accepté ce report ? Tout simplement parce que les élections de 2024 auraient été trop proches.

Pour le reste, pour chacun des quartiers - Dansaert, Marais, Porte de Namur, Senne, Chicago, Anneessens, Sablon -, je vous ai posé des questions précises pour vous expliquer qu'ils étaient embouteillés et je n'ai pas reçu de réponses de votre part. Aujourd'hui, on ne peut plus utiliser le terme « apaisé ». Tout le monde est énervé : les cyclistes qui doivent slalomer rue Dansaert, les piétons qui ne trouvent pas toujours agréable de se promener, etc.

1159 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- La participation est importante. Si la participation au processus global de Good Move a permis à chacun de donner son avis et que quatre réunions ont été organisées à la Ville de Bruxelles, cela n'exonère pas les décideurs locaux d'organiser une concertation lors du développement de la maille locale.

Mme Pauthier a rappelé le processus participatif global. Il est important d'avoir ce même souci au niveau local pour assurer une réelle concertation et permettre à chacun, quel que soit son profil, sa situation socioéconomique et bien sûr son âge, de donner son avis s'il le souhaite.

En ce qui concerne la Ville de Bruxelles, il y aurait eu 75 réunions citoyennes, selon mes informations, pour discuter de la maille Pentagone. Comme je n'y ai pas assisté, je ne sais pas comment

rustiger dan voorheen, maar in andere straten zijn er nu veel meer files. Ook de handelaars die in de Vijfhoek zelf gevestigd zijn, delen in de klappen, vooral ook omdat de vrijstellingsdocumenten op zich laten wachten.

Voorts adviseerde de brandweer van meet af aan om met automatische nummerplatherkenning en elektrische paaltjes te werken. Toch koos de stad Brussel voor betonblokken, waardoor de brandweer sommige routes niet meer kan nemen en daardoor langer onderweg is.

Ik had u ook met klem gevraagd om de werken uit te stellen, onder meer totdat de werken in de Troontunnel klaar zijn. Ik begrijp nog steeds niet waarom u dat hebt geweigerd. Allicht wilde u vermijden dat de werken net voor de verkiezingen van 2024 zouden plaatsvinden.

U hebt mijn gedetailleerde vragen over de verschillende wijken niet beantwoord. In ieder geval is er nergens sprake van verkeersluwte, ook niet voor de voetgangers en de fietsers.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Bij de totstandkoming van Good Move kon ieder zijn mening geven. Toch moeten plaatselijke besturen opnieuw overleg organiseren wanneer er een verkeersluwe maas wordt ingevoerd. Iedereen moet de kans krijgen om zich uit te spreken. Naar verluidt heeft de stad Brussel 75 burgervergaderingen belegd over de verkeersluwe maas in de Vijfhoek, al verliepen die misschien niet perfect.*

Verkeersluwe wijken zijn belangrijk, maar dat mag niet leiden tot plaatselijke verkeersinfarcten. In sommige gevallen blijft het gebruik van de auto onvermijdelijk.

elles étaient organisées, mais la concertation a été assurée. Peut-être y a-t-il eu des concertations avec des groupes ciblés et d'autres plus générales, mais il est faux de dire qu'il n'y en a pas eu.

Par ailleurs, il est certes important d'apaiser les quartiers, mais il importe tout autant de ne pas les paralyser. Certains conducteurs opteront pour d'autres modes de transport, mais d'autres seront forcés de continuer à circuler en voiture, pour des raisons tout à fait respectables. L'objectif est de ne pas les en empêcher.

¹¹⁶¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- En tant qu'usagère de cette maille, force est de constater qu'après un mois et demi de mise en œuvre, la situation s'améliore sur le terrain. On sait tous qu'il faut cinq à six mois pour que la situation se stabilise et que les usagers s'adaptent.

Du côté de la rue du Marais, cela dépend des travaux. Du côté de la rue Dansaert, l'écoulement du trafic se fait plus facilement, même s'il reste des difficultés de cohabitation au niveau du tourne-à-gauche et des conflits avec les piétons et les cyclistes.

Vous confirmez le maintien de l'accessibilité de tous les quartiers pour tous les modes et l'inversion des priorités. Vous confirmez des solutions sur mesure pour les livreurs, qui peuvent introduire des demandes de dérogation. Pour ce qui concerne les services de secours, nous sommes tous conscients qu'il ne faut pas tomber dans le piège des manœuvres d'intoxication d'une seule personne.

Le plan Good Move prévoit l'inversion des priorités, maintient l'accessibilité et le trafic de destination, vise à dissuader le trafic de transit et améliorera à terme - et c'est déjà visible - la vitesse commerciale des transports publics. Le temps d'aller chercher le pain en voiture est révolu, et il faut l'assumer.

- *Les incidents sont clos.*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *De situatie op het terrein is al een stuk beter dan in het begin. Het duurt doorgaans een zestal maanden alvorens de gebruikers zich hebben aangepast.*

U bevestigt dat alle wijken toegankelijk blijven voor alle weggebruikers en dat er uitzonderingsmaatregelen komen voor koeriersdiensten. Wat de hulpdiensten betreft, laat u zich niet afleiden door de misleidende verklaringen van één persoon.

Door de beperking van het doorgaand verkeer is de reissnelheid van het openbaar vervoer al merkbaar verbeterd. En ja, de tijd dat we de auto namen om een brood te kopen, ligt achter ons.

- *De incidenten zijn gesloten.*