



**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 24 JANVIER 2023**

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 24 JANUARI 2023**

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

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

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 M. Geoffroy Coomans de Brachène 6

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 aménagements sur l'avenue Delleur.

Question orale de M. Emmanuel De Bock 9

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

concernant la sécurisation du triangle drève de Lorraine - avenue du Haras - drève Saint-Hubert.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 11

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 gestion du réseau de la STIB dans le cadre des matchs de la Coupe du monde de football.

Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 14

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

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 6

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

betreffende de inrichting van de Delleurlaan.

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 9

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

betreffende het veiliger maken van de driehoek Lorrainedreef - Harasdreef - Sint-Hubertusdreef.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 11

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

betreffende het netwerkbeheer van de MIVB in het kader van de wedstrijden van het wereldkampioenschap voetbal.

Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 14

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen,

extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant le volet mobilité du nouveau règlement régional d'urbanisme.

Discussion – Orateurs :

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Ibrahim Dönmez (PS)

M. Youssef Handichi (PTB)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État

Question orale de M. Marc Loewenstein

28

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 nuisances subies par des riverains le long de la ligne de métro 5 à Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre.

Question orale jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

28

concernant les nuisances liées au passage du métro et les mesures pour y remédier.

Question orale de M. Marc Loewenstein

34

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 suivi des remarques de la Cour des comptes par parking.brussels.

Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende het mobiliteitsonderdeel van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

De heer Youssef Handichi (PTB)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

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

betreffende de overlast voor de omwonenden van metrolijn 5 in Anderlecht en in Sint-Pieters-Woluwe.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

betreffende de overlast in verband met de doortocht van de metro en de maatregelen om die te verhelpen.

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

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

betreffende de follow-up van de opmerkingen van het Rekenhof door parking.brussels.

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	37	Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	37
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le suivi de la résolution visant à lutter contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun.		betreffende de follow-up van de resolutie ter bestrijding van ongewenste intimiteiten in het openbaar vervoer.	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel	41	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel	41
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les conséquences pour la STIB des débordements de la Saint-Sylvestre.		betreffende de gevolgen van de verstoringen tijdens oudejaarsnacht voor de MIVB.	
Question orale de M. Marc Loewenstein	45	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	45
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le suivi de l'article 32 du contrat de gestion entre la Région et parking.brussels portant sur le jalonnement.		betreffende de follow-up van artikel 32 van de beheersovereenkomst tussen het gewest en parking.brussels betreffende de parkeerleiding.	

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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

1105 **QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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 les aménagements sur l'avenue Delleur.

betreffende de inrichting van de Delleurlaan.

1105 **Mme la présidente.**- Lors de sa convalescence, Mme la ministre Elke Van den Brandt sera remplacée par Mme la secrétaire d'État Barbara Trachte.

Mevrouw de voorzitter.- Tijdens haar ziekteverlof wordt minister Elke Van den Brandt vervangen door staatssecretaris Barbara Trachte.

1107 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- En 2020, lors de la crise sanitaire, le gouvernement bruxellois a aménagé en urgence un grand nombre de pistes cyclables alors que la circulation automobile s'était largement estompée. En effet, les mesures encourageant le télétravail et la fermeture des commerces, notamment, limitaient largement les déplacements.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Aan het begin van de coronacrisis liep het autoverkeer drastisch terug. De regering maakte van de gelegenheid gebruik om in 2020 in hoog tempo fietspaden aan te leggen.

Nu het weer veel drukker is op de weg, staat het autoverkeer bijna de hele dag stil op de Delleurlaan en de Terhulpssteenweg tussen Franklin Roosevelt- en Vorstlaan. Hoewel dat een belangrijke verbinding naar de Ring is, beschikt het autoverkeer daar maar over één rijstrook.

Enkele maanden geleden zei minister Van den Brandt dat ze van plan was het nieuwe, voorlopige fietspad op de rijbaan definitief in te voeren. De evaluatie was immers positief. Hoe is die evaluatie precies uitgevoerd? Wordt er nagegaan hoeveel auto's en fietsen deze weg en parallelwegen gebruiken? Hoeveel waren dat er voor de coronacrisis?

Is de luchtkwaliteit gemeten op dit stuk weg?

Hoe schat Brussel Mobiliteit de verkeerssituatie en de opstoppingen in?

Zijn er goede alternatieven voor wie hier via de Ring de stad binnenrijdt, zoals overstapparkings en een snelle verbinding met het openbaar vervoer tot in het centrum?

Er ontbreken nog altijd fietspaden tussen de Rooseveltlaan en de Terhulpssteenweg. Wordt er met Brussel-Stad een oplossing uitgewerkt? Bestaat het risico niet dat de verkeersdruk rond het Ter Kamerenbos nog toeneemt?

Is het idee al bestudeerd om een tweerichtingsfietspad achter de tramsporen aan te leggen? Dat zou veiliger zijn voor fietsers.

Hoe staat het met de aanplanting van ongeveer twintig bomen ter vervanging van de exemplaren die illegaal werden gekapt?

Le trafic semble à présent avoir repris un rythme bien plus soutenu, et certains nœuds de circulation sont largement sous pression. En témoignent les embouteillages quasi permanents sur l'axe de l'avenue Delleur et de la chaussée de La Hulpe, entre l'avenue Franklin Roosevelt et le boulevard du Souverain. Il est à souligner toutefois que, contrairement à l'avenue Franklin Roosevelt et au boulevard du Souverain, le tronçon en question ne prévoit qu'une seule bande pour les véhicules, malgré un accès important au ring, ce qui cause des remontées de files constantes durant la journée et une pollution probablement bien plus importante pour le quartier.

Il y a quelques mois, la ministre avait annoncé que le test de la piste cyclable en voirie avait été évalué positivement et qu'en concertation avec la commune, elle avait entrepris les démarches administratives pour pérenniser le marquage à cet endroit.

Comment l'évaluation de la piste cyclable a-t-elle été effectuée ? Quels sont à ce jour les chiffres de fréquentation sur ce tronçon, ainsi que sur les axes adjacents, tant pour les véhicules que pour les vélos ? Disposez-vous de chiffres comparatifs par rapport à la situation avant 2020, c'est-à-dire avant la crise sanitaire ?

Des analyses de la qualité de l'air ont-elles été effectuées à proximité immédiate du tronçon en question ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Si non, pourquoi ?

Comment les services de Bruxelles Mobilité évaluent-ils la situation des embouteillages durant la majeure partie de la journée ? Quelles sont les options proposées afin de soulager ce goulet d'étranglement ?

Disposez-vous de solutions de rechange crédibles dans cette zone pour les navetteurs en provenance du ring, à savoir des parkings

de dissuasion et des transports en commun efficaces et rapides vers le cœur de la ville ?

Pourriez-vous détailler les démarches administratives entreprises à ce jour pour pérenniser le marquage cycliste à cet endroit et obtenir un permis d'urbanisme ?

À cet égard, quelles sont les démarches entreprises auprès de la Ville de Bruxelles afin de trouver une solution pour le chaînon manquant d'une piste cyclable large entre l'avenue Franklin Roosevelt et la chaussée de La Hulpe ? Cela ne risque-t-il pas d'avoir des conséquences sur la mobilité à proximité du bois de la Cambre déjà sous pression lui aussi ?

L'option d'un scénario de piste cyclable bidirectionnelle derrière les voies de tram afin de mieux protéger les vélos a-t-elle fait l'objet d'une évaluation ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?

Qu'en est-il de la replantation de la vingtaine d'arbres le long de l'avenue Delleur que vous aviez annoncée il y a plus d'un an ? Seront-ils replantés avant la fin de la législature ? Et la taille des arbres sera-t-elle suffisante tenant compte des espèces de grande taille qui avaient été abattues illégalement ?

¹¹⁰⁹ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- À la suite de l'évaluation, une demande de permis d'urbanisme sera effectivement bientôt introduite afin de pérenniser les aménagements réalisés en 2020. Ces aménagements ne seront toutefois pas maintenus exactement tels qu'ils existent. Un certain nombre d'améliorations sont prévues pour améliorer le flux automobile.

En effet, vu la réduction de bandes de voitures, il est possible de se passer des feux de signalisation, ce qui améliorera fortement les temps de trajet. Comme nous le savons, ce n'est pas le nombre de bandes qui détermine la capacité automobile d'un axe, mais la fluidité aux carrefours. Les adaptations augmenteront fortement cette capacité.

Le centre de mobilité de Bruxelles Mobilité a procédé à une évaluation, tous modes confondus, fin 2020. Pour les piétons et les cyclistes, signalons d'abord que la situation avant le projet Covid était inférieure aux normes et même non réglementaire : le trottoir et la piste cyclable mesuraient entre 2,30 m et 2,50 m, là où il faudrait 2 m pour les piétons et minimum 2 m pour les cyclistes, plus une berme séparant cet aménagement du tram, soit plus ou moins 4,50 m. Par ailleurs, des comptages manuels de cyclistes ont montré que 75 % des cyclistes utilisaient le nouvel aménagement.

Pour la circulation automobile, les volumes de trafic ainsi que les temps de parcours ont fait l'objet d'un suivi selon plusieurs sources, notamment Google et TomTom. Les chiffres indiquent une augmentation de quelques minutes de temps de parcours. Comme expliqué, les améliorations sont prévues dans le cadre des procédures administratives destinées à pérenniser les aménagements visant précisément à fluidifier le trafic. À la

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *De regering wil inderdaad een vergunning aanvragen om de tijdelijke aanleg van fietspaden uit 2020 definitief te maken. Er komen wel een aantal verbeteringen voor het autoverkeer. Zo kunnen de verkeerslichten verdwijnen, waardoor het verkeer vlotter kan doorstromen.*

Eind 2020 heeft Brussel Mobiliteit tellingen uitgevoerd van alle vormen van vervoer op het traject. Ik wil wel even benadrukken dat de situatie voor 2020 ondermaats en zelfs onreglementair was: de fiets- en voetpaden waren veel te smal en onvoldoende afgescheiden van de tramsporen. Uit tellingen blijkt ook dat nu 75% van de fietsers het nieuwe fietspad gebruikt.

Automobilisten zijn tegenwoordig een paar minuten extra kwijt op het traject, maar we werken aan oplossingen. Minister Van den Brandt heeft geen weet van metingen van de luchtkwaliteit.

De nieuwe bomen worden mee opgenomen in de vergunningsaanvraag voor het fietspad, want dat is efficiënter.

Het fietspad in twee richtingen waarover u het had, komt er niet omdat het niet goed zou aansluiten op de eenrichtingsfietspaden in de Franklin Rooseveltlaan. We bekijken nog hoe we een veilige oplossing kunnen vinden voor het fietsverkeer tussen de Franklin Rooseveltlaan en de Terhulpsesteenweg.

connaissance de ma collègue, il n'y a pas eu de mesure spécifique de la qualité de l'air à cet endroit.

Afin de replanter les arbres, il est nécessaire d'introduire un permis d'urbanisme. À la demande d'urban.brussels, les arbres ont donc été intégrés au permis de marquage des pistes cyclables afin de rationaliser les démarches administratives. Les arbres seront replantés dès l'obtention du permis d'urbanisme.

Pour répondre à votre question concernant la piste cyclable bidirectionnelle, cette option n'a pas été prise en considération car elle n'aurait pas créé de continuité avec les aménagements existants sur l'avenue Franklin Roosevelt, qui sont unidirectionnels. Même dans cette option, il resterait nécessaire de réduire l'espace disponible pour la circulation automobile afin d'atteindre des normes de qualité pour les aménagements piétons, les aménagements cyclables et les quais de bus et de tram. Une solution pour le chaînon manquant entre l'avenue Franklin Roosevelt et la chaussée de La Hulpe reste à l'étude, afin de libérer de l'espace pour la continuité de l'aménagement cyclable.

¹¹¹¹ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Vouloir améliorer la fluidité, et dès lors aussi l'impact du trafic sur la qualité de l'air, peut être un aspect de la question. Aujourd'hui, matin, midi et soir, on observe un embouteillage permanent, qui n'est certainement pas bénéfique pour les riverains. Il ne faut pas être grand clerc pour deviner que c'est problématique.

J'espère que vous aurez à cœur - vous et votre collègue, dès son retour - de travailler sur cette question, parce que la fluidité me semble essentielle. Je comprends les réticences en matière de mobilité, mais il s'agit d'un double axe de pénétration dans la ville. Il permet d'accéder à la ville depuis le ring et les axes qui permettent de le faire depuis le sud de la ville ne sont pas très nombreux. Lorsque l'on veut délester le bois de la Cambre, les véhicules sont bien entendu renvoyés vers Watermael-Boitsfort. L'augmentation du trafic est donc très marquée de ce côté.

On ne peut pas bloquer le trafic d'un côté et de l'autre, sans proposer d'autre solution, sachant que les solutions sont extrêmement limitées au niveau des transports en commun adéquats, capables d'emmener les usagers dans un délai relativement court vers le centre-ville. Lorsque l'on prend un tram, un des rares bus, voire un train à cet endroit, le délai est notablement plus long qu'en voiture.

La comparaison mérite d'être faite. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle beaucoup refusent d'effectuer le changement modal. C'est regrettable, mais ils n'ont guère d'autre solution.

J'ai déjà posé à plusieurs reprises la question de la replantation. Je m'inquiète que l'on me réponde seulement maintenant qu'une demande de permis sera déposée. L'acte illégal de la Région consistant à abattre les arbres à la suite d'une erreur manifeste dans un chantier a été constaté depuis un an et demi. Je m'étonne

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Een vlotte doorstroming van het autoverkeer lijkt mij het allerbelangrijkste, ook voor de luchtkwaliteit. Dit is nu eenmaal een van de weinige invalswegen vanaf de Ring in het zuiden van het gewest. Wie het Ter Kamerenbos wil ontlasten, stuurt het verkeer automatisch richting Watermaal-Bosvoorde.*

Wie vanaf hier met de tram, met een van de schaarse bussen of zelfs met de trein naar het centrum wil, doet er aanzienlijk langer over dan met de auto. Zolang er geen behoorlijke alternatieven voor de auto zijn, zullen burgers echter niet overschakelen op andere vervoersmiddelen.

Sinds het Brussels Gewest anderhalf jaar geleden een aantal bomen illegaal liet vellen, is er niets ondernomen. Ik kreeg wel te horen dat er een vergunning zou worden aangevraagd om de situatie te regulariseren. Dit is een gevaarlijk precedent.

Veel fietsers, met name met kinderen, gebruiken het fietspad nu al in beide richtingen omdat ze zich daar veiliger voelen, ook al sluit het niet optimaal aan op andere fietspaden. Ik hoop dat de regering wil overwegen om een oplossing te zoeken die veilig is voor fietsers.

- Het incident is gesloten.

donc que l'on n'ait toujours pas fait le nécessaire. À mes yeux, cela constitue un grave précédent.

Concernant la circulation bidirectionnelle, sachez qu'aujourd'hui, un nombre considérable de cyclistes - notamment avec des enfants - empruntent cette piste cyclable en sens inverse, parce que cela les sécurise. Même si elle n'offre pas de continuité avec les aménagements existants, elle permet de combler le chaînon manquant. J'espère que vous aurez à cœur d'y réfléchir et de faire passer le message auprès de la ministre. L'objectif est de donner davantage de sécurité aux cyclistes.

- *L'incident est clos.*

1115 **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

1115 **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,**

1115 **concernant la sécurisation du triangle drève de Lorraine - avenue du Haras - drève Saint-Hubert.**

1117 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - À la frontière d'Uccle et de Rhode-Saint-Genèse, la drève de Lorraine, l'avenue du Haras et la drève de Saint-Hubert forment un triangle très emprunté reliant la capitale à la Région wallonne, en traversant un petit bout de la périphérie flamande. À chaque pointe de ce triangle se trouve un carrefour, parfois dangereux, dont on pourrait se passer. On pourrait organiser le trafic local en supprimant l'accès du côté de l'avenue du Haras, ou la partie sud de la drève de Lorraine et renvoyer le trafic vers l'avenue du Haras. Ce serait l'option privilégiée pour récupérer un espace boisé d'un seul tenant, mais aussi pour la sécurisation des voiries, l'avenue du Haras étant de surcroît la seule voirie à posséder une piste cyclable.

Dans ce second scénario, j'ai évalué l'aire de débitumisation à une vingtaine d'ares. Pas moins de 358 ares de bois d'un seul tenant seraient rendus aux promeneurs. La sécurisation des croisements se traduirait par un léger allongement de la distance, d'à peine 290 mètres pour ceux qui viennent du centre et rejoignent la chaussée de Waterloo ou inversement - soit un allongement de 20 secondes environ -, alors qu'il n'y a pas de changement pour celles et ceux qui viennent du ring ou de La Hulpe par l'avenue du Haras.

Le carrefour de la drève de Lorraine et de l'avenue du Haras est actuellement très dangereux dans sa disposition, puisqu'il comporte un passage pour piétons et une traversée pour chevaux, et un panneau signalisation indiquant qu'il faut céder le passage à la hauteur de la piste cyclable et de la traversée piétonne. Cette dernière est très mal indiquée et peu claire.

Au croisement de la drève Saint-Hubert et de la drève de Lorraine, il n'y a pas de traversée sécurisée pour les piétons pour atteindre le triangle enclavé, ni de piste cyclable. Le croisement

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende het veiliger maken van de driehoek Lorrainedreef - Harasdreef - Sint-Hubertusdreef.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*):- *De driehoek gevormd door de Lorrainedreef, de Harasdreef en de Sint-Hubertusdreef, op de grens van Ukkel en Sint-Genesius-Rode, is een druk verbindingspunt op de grens met het Waals Gewest. Een stukje van die verbinding doorkruist ook de Vlaamse Rand.*

Er liggen in die driehoek verscheidene kruispunten die gevaarlijk zijn voor voetgangers, fietsers of ruiters. Meerdere scenario's zijn mogelijk om die gevaarlijke punten weg te werken. Zo zou een deel van de Harasdreef of het zuidelijke deel van de Lorrainedreef kunnen worden afgesloten voor autoverkeer.

Op die manier komt er veel meer ruimte voor wandelaars, terwijl het autoverkeer amper moet omrijden.

Op dit moment is het kruispunt van de Lorrainedreef met de Harasdreef erg gevaarlijk, met onder meer een oversteekplaats voor voetgangers, een voor ruiters, en een slecht aangegeven en onduidelijk verkeersbord.

Ook het kruispunt van de Sint-Hubertusdreef met de Lorrainedreef is om meerdere redenen onveiliger. Het kruispunt van de Sint-Hubertusdreef met de Harasdreef zou dan weer beter een rotonde worden of met verkeerslichten worden uitgerust.

Ik stel voor om een veiligere route voor ruiters uit te werken, waarbij ze minder vaak moeten oversteken.

de la drève Saint-Hubert avec l'avenue du Haras est clair, mais pourrait se transformer en rond-point giratoire ou s'accommoder d'un feu lumineux pour sécuriser la traversée des piétons et cavaliers. La drève Saint-Hubert est, quant à elle, traversée en son milieu par une traversée pour chevaux peu visible, mais pas le moindre passage pour piétons.

La proposition que je vous soumetts permettrait aux cavaliers de remonter par le sentier et traverser une seule fois la route et son trafic automobile, au lieu de deux fois, ce qui constituerait une plus-value pour tout le monde.

Preuve que l'endroit est dangereux, tous les panneaux ont récemment été renversés par une voiture qui a, semble-t-il, manqué son virage.

¹¹¹⁹ Seule l'avenue du Haras dispose d'une piste cyclable. La drève Saint-Hubert n'en possède pas et la drève de Lorraine, uniquement sur sa première portion. L'intérêt est donc d'en créer une à la drève Saint-Hubert. À l'heure actuelle, il n'existe aucune traversée sécurisée à l'avenue du Haras, à hauteur de la drève Saint-Hubert, que ce soit pour les piétons ou les cavaliers.

Comment évaluez-vous la sécurité actuelle de la circulation de ce triangle ? Quels sont les scénarios actuellement étudiés pour sécuriser ces trois routes, notamment pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers ?

La fermeture de la partie sud de la drève de Lorraine, qui permettrait de rendre de l'espace aux piétons et aux cyclistes, avec une gêne minimale pour les automobilistes, est-elle actuellement étudiée ?

¹¹²¹ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.** - Sur la période de 2018 à aujourd'hui, nous relevons huit accidents sur le triangle formé par la drève de Lorraine, l'avenue du Haras et la drève Saint-Hubert, uniquement avec des blessés légers. Onze victimes sont à déplorer dont neuf en voiture, une à moto ou scooter et une à vélo.

Le carrefour entre la drève de Lorraine et l'avenue du Haras a connu cinq accidents depuis 2018, avec six victimes légèrement blessées, quatre en voiture, une à moto ou scooter et une à vélo. Le carrefour entre la drève Saint-Hubert et l'avenue du Haras a connu trois accidents, avec cinq blessés légers en voiture. Aucun accident n'est à déplorer sur le carrefour entre la drève de Lorraine et la drève Saint-Hubert.

Des adaptations des voiries ont été réalisées ces deux dernières années, notamment afin de garantir le respect des vitesses dans le cadre de la ville 30 aux abords des traversées de promenades longeant ou croisant la drève de Lorraine, d'autant que ces voiries ont été maintenues à 50 km/h.

Le carrefour entre la drève de Lorraine et l'avenue du Haras a fait l'objet d'un projet de sécurisation de la traversée, car il existe un

Hoe veilig is de huidige verkeerssituatie volgens u in de betrokken driehoek? Welke scenario's overweegt u om de drie wegen veiliger te maken voor voetgangers, fietsers en ruiters?

Overweegt u om het zuidelijke deel van de Lorrainedreef af te sluiten, zodat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen? Die ingreep zou weinig impact hebben voor automobilisten.

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans). - *In de periode van 2018 tot nu gebeurden er in de betrokken driehoek acht ongevallen. Daarbij vielen elf lichtgewonden, waarvan negen in de auto, één op een motor en één op een fiets.*

De voorbije twee jaar werd de weginrichting aangepast om ervoor te zorgen dat de snelheidsbeperking tot 50 km/u er beter wordt nageleefd. Daarnaast werd de oversteekplaats op het kruispunt van de Lorrainedreef en de Harasdreef beter beveiligd. De werkzaamheden werden begin november 2022 afgerond.

Op het kruispunt met de Sint-Hubertusdreef richting de Waterloosesteenweg werd de inrichting aangepast als begeleidende maatregel bij de testfase in het Ter Kamerenbos. Daarbij werd een van de rijstroken stadinwaarts vrijgehouden. Dat project is eind 2021 afgesloten.

Ik zal de komende maanden de invloed van die ingrepen op de verkeersveiligheid laten evalueren.

itinéraire cyclable régional sur l'axe de la drève de Lorraine. Le chantier a été clôturé début novembre 2022 par nos services.

Sur le carrefour avec la drève Saint-Hubert, en direction de la chaussée de Waterloo, un projet d'aménagement comme mesure d'accompagnement du test du bois de la Cambre, avec la réservation d'une des deux bandes en entrée de ville, a été réalisé et clôturé en 2021 par nos services.

Nous évaluerons l'impact de ces interventions sur la sécurité dans les mois à venir, notamment dans le cadre du travail réalisé sur l'évolution de la sécurité routière et des zones à concentration d'accidents.

1123 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je vous remercie de m'avoir communiqué les statistiques relatives aux accidents. Cette réponse de l'administration est quelque peu laconique et triste, d'autant que si des aménagements ont été prévus pour les cyclistes, aucun n'a eu lieu pour les piétons. Dès lors, je vous invite à vous rendre sur place afin de constater l'absence totale de sécurisation pour les piétons, ce qui est dramatique. Pourtant, à d'autres endroits de la drève de Lorraine, des feux de signalisation fonctionnent, par exemple à la demande du piéton. Autrement dit, une sécurisation plus poussée est possible.

J'avais évoqué l'idée de récupérer une partie du triangle enclavée par ces trois routes. Certaines communes agissent, pourtant, et réaménagent la voirie pour utiliser ainsi certains espaces verts. Or, ni la ministre, ni l'administration ne me répondent à ce sujet. Je ne constate aucune volonté politique marquée à cet égard. Je sais bien que vous remplacez la ministre, mais j'aurais aimé une réaction. Peut-être aurais-je dû préparer une proposition de résolution ? Quoi qu'il en soit, il est regrettable de ne pas creuser cette piste. Il est peut-être paradoxal qu'un député qui n'est pas écologiste plaide pour moins de bitume et davantage de vert, mais j'invite les ministres Ecolo et Groen du gouvernement à se saisir sans tarder de cette question.

- *L'incident est clos.*

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

1129 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1129 **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,**

1129 **concernant la gestion du réseau de la STIB dans le cadre des matchs de la Coupe du monde de football.**

1131 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- À la fin de l'année dernière, la STIB a été l'un des acteurs-clés de la gestion de la sécurité dans le centre de Bruxelles dans le cadre des matchs

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik vind uw antwoord laconiek en teleurstellend. Er zijn aanpassingen doorgevoerd voor fietsers, maar niet voor voetgangers. u moet maar eens ter plaatse gaan kijken hoe gevaarlijk het daar voor hen is. Op andere plaatsen staan er nochtans verkeerslichten langs de Lorrainedreef. Voetgangers kunnen die zelf bedienen.*

Over een heraanleg om de groene zone die wordt ingesloten door die driehoek weer open te stellen, hoor ik u evenmin. Ik weet wel dat u minister Van den Brandt vervangt, maar ik had toch op een reactie gehoopt. Het is toch al te gek dat ik bij ministers van Ecolo en Groen moet aandringen om meer ruimte te maken voor groen.

- *Het incident is gesloten.*

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

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 het netwerkbeheer van de MIVB in het kader van de wedstrijden van het wereldkampioenschap voetbal.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Eind 2022 speelde de MIVB een sleutelrol in de veiligheid in het stadscentrum tijdens en na wedstrijden van het WK voetbal.*

et des moments après les matchs de la Coupe du monde de la Fédération internationale de football association, Qatar 2022.

Le dimanche 27 novembre, en marge du match Belgique-Maroc, des troubles ont éclaté dans le centre de Bruxelles. Aux alentours de 17h, quelque 150 jeunes ont mis le feu à des poubelles, cassé du matériel urbain et endommagé des véhicules. Ils ont affronté les forces de l'ordre qui ont eu recours aux autopompes et aux gaz lacrymogènes pour tenter de les disperser. Ces incidents impromptus ont provoqué de gros embarras de circulation dans le centre de Bruxelles à la suite de la fermeture du quartier par la police, et ont eu un certain impact sur la circulation et l'utilisation des transports en commun. La STIB a indiqué que six stations de métro et de prémétro, à savoir les stations Étangs Noirs, Comte de Flandre, Beekkant, Anneessens, Lemonnier et Bourse, ont été fermées par ordre de police. Les trams et métros y passaient, mais sans s'arrêter. La décision avait été prise préventivement, pour éviter que le tumulte causé par le match en surface ne s'étende aux stations, a précisé la STIB. Les stations De Brouckère, Sainte-Catherine et Gare Centrale, qui avaient dû être fermées quelque temps, ont quant à elles été rouvertes peu avant 19h.

Par ailleurs, le réseau de la STIB a été perturbé en surface en raison des célébrations de supporters. Enfin, la station de métro Lemonnier était encore fermée au public le lundi matin à la suite des incidents et des débordements ayant eu lieu en marge de la rencontre. La station n'a rouvert ses portes que le lundi midi. Des dégradations semblent avoir été enregistrées au niveau des infrastructures de la station.

Lors des troubles du dimanche 27 novembre, quelle a été la procédure suivie, quelles mesures ont été prises, par qui et quels sont les moyens humains et actions qui ont été déployés ? Des trajets alternatifs étaient-ils proposés ? Si oui, lesquels ? Dans le cas contraire, pourquoi ?

Quels messages ont été diffusés afin d'éviter le quartier et les stations touchées ? Comment s'est organisée la coordination entre le nouveau Brussels Mobility Center, la STIB, les services communaux et la police ? Quels premiers enseignements pouvez-vous tirer de la gestion de cette crise par le Brussels Mobility Center ?

Le personnel de la STIB a-t-il été confronté à la violence ? Comment ? Quelle suite allez-vous donner à ces constats ? Y a-t-il eu des dégâts matériels à déplorer sur le réseau et quels coûts ont-ils occasionnés ? Les caméras de surveillance des stations ont-elles permis de confondre des casseurs ? Quelle est votre évaluation du système existant dans les stations concernées ? Faut-il le renforcer ?

Quelle a été l'incidence sur la STIB des retards cumulés dus aux troubles ainsi qu'aux célébrations ce jour-là ? Pendant combien de temps ? Quelles stations ont été fermées et quelles lignes, détournées ?

Qu'avez-vous mis en place pour améliorer la gestion de crise dans le cadre des matchs suivants pouvant donner lieu à des

Op zondag 27 november braken er na de match België-Marokko rellen uit in het centrum, met verkeershinder tot gevolg, ook op het MIVB-net. Zes metro- en premetrostations werden op politiebevel gesloten: Zwarte Vijvers, Graaf van Vlaanderen, Beekkant, Anneessens, Lemonnier en Beurs. Trams en metro's reden er nog wel door, maar stopten er niet. Ook de stations De Brouckère, Sint-Katelijne en Centraal Station gingen een tijdlang dicht, maar konden iets voor 19 uur weer opengaan. Anders was dat bij station Lemonnier, dat zwaar beschadigd raakte en pas maandagmiddag weer openging.

Welke procedure werd op 27 november gevolgd? Welke maatregelen werden genomen en wie kondigde die af?

Op welke manier werd opgeroepen om de buurt en de getroffen stations te vermijden? Hoe verliep de samenwerking tussen het nieuwe Brussels Mobility Center, de MIVB, de gemeenten en de politie?

Werden MIVB-personeelsleden slachtoffer geworden van geweld? Is er schade aan het net? Konden er relschoppers geïdentificeerd worden met beelden van bewakingscamera's?

Hoeveel vertraging veroorzaakten feestvierders en relschoppers op het MIVB-net? Welke stations gingen dicht? Welke lijnen werden omgeleid?

Hoe wilt u het crisisbeheer op het openbaar vervoer verbeteren tijdens toekomstige wedstrijden?

Hoe kijkt u terug op de genomen maatregelen?

problèmes d'insécurité sur le réseau et quel a été l'impact sur le réseau métro-tram-bus pour chacun des jours concernés ?

Quelle évaluation faites-vous des dispositifs mis en place ?

¹¹³⁵ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Avant même le premier match, des échanges d'informations ont eu lieu entre la STIB, Mobiris et la police. Lors de chaque match, un membre de la direction de la STIB était présent au centre de crise, tout comme des membres de Mobiris et de la police. En fonction des incidents en temps réel, les personnes présentes au centre de crise communiquaient les informations et les instructions de la police au Brussels Mobility Center, par exemple pour dévier les véhicules ou fermer des stations.

Ces mesures et ces réunions préparatoires ont permis à la STIB de préserver au maximum son personnel, ses clients, ses infrastructures et ses véhicules, même si elle déplore des vitres cassées à des bus, trams et abris ainsi qu'un volet forcé dans la station Lemonnier.

Au niveau du personnel, la STIB a renforcé ses équipes de terrain de manière à être réactive en cas de débordements, et cela a relativement bien fonctionné.

La STIB a systématiquement diffusé, en temps réel, les informations nécessaires aux voyageurs via ses différents canaux d'information : écrans aux arrêts et dans les stations, annonces vocales, réseaux sociaux, etc.

Certaines lignes de bus ont en effet dû être déviées ou interrompues en temps réel pour éviter les lieux de débordements. Il s'agit notamment des lignes de bus 33, 48, 52, 58 et 59 et des lignes de tram 3, 4, 25, 51, 55, 62 et 93. Certaines stations ont également dû être fermées sur l'axe nord-sud du prémétro et entre les stations Beekkant et Gare Centrale, pour ce qui est du métro.

Quant à l'exploitation des images pour retrouver les auteurs de troubles, il y a lieu de poser cette question aux forces de police.

Il n'est, enfin, pas possible, dans le cadre d'une question parlementaire, d'isoler les minutes de retard liées à un incident précis.

¹¹³⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- L'objet principal de ma question était le coût pour la STIB.

Je voudrais également savoir si des incidents affectant le personnel de la STIB ont eu lieu. Notre commission a tenu des auditions au sujet de l'amélioration de la qualité de vie et la sécurisation du travail des agents de la STIB sur le réseau. Vous n'avez cependant pas abordé ce point dans votre réponse.

Quels sont les différents enseignements tirés de la réaction en temps réel au centre de crise ? Une évaluation de la journée du

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Nog voor de eerste wedstrijd wisselden de MIVB, Mobiris en de politiediensten al informatie uit. Tijdens elke wedstrijd was een directielid van de MIVB aanwezig in het crisiscentrum. De informatie van het crisiscentrum stroomde ogenblikkelijk door naar het Brussels Mobility Center, zodat er meteen lijnen konden worden omgeleid of stations gesloten.*

Dankzij al die voorbereidingen en maatregelen kon de MIVB haar personeel, voertuigen en infrastructuur zo goed mogelijk beschermen, al sneuvelden er een aantal ruiten van voertuigen en wachthokjes en werd het rolluik bij de toegang van station Lemonnier vernield.

Reizigers werden zonder vertraging op de hoogte gehouden van ontwikkelingen op het net via sociale media, boodschappen die werden omgeroepen en op borden in en om de stations.

Een heel aantal bus- en tramlijnen moest worden omgeleid of stilgelegd en bepaalde premetro- en metrostations gingen dicht.

De vraag over de camerabeelden moet u aan de politie stellen.

Het aantal minuten vertraging als gevolg van de rellen valt buiten het bestek van een parlementaire vraag.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik wilde vooral weten hoe groot de financiële schade is voor de MIVB. U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag of er MIVB-personeel gewond raakte.*

Welke lessen vallen er te trekken uit de werking van het crisiscentrum op het moment zelf? Ook daarover gaf u weinig opheldering.

27 novembre a-t-elle pu améliorer la capacité de réaction dans le cadre des matchs suivants ? Je reste sur ma faim à ce sujet.

1137 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Il y a tout de même quelques éléments dans ma réponse.

1137 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Dix lignes de bus et de tram ont été déviées et quelques vitres ont été cassées dans des trams, des bus et un dépôt. Quel a été le coût de ces incidents pour la STIB ? Les agents ont-ils été exposés ? Je n'ai pas eu de réponses à ces questions et je demande à vos services de mieux étoffer leurs explications.

- *L'incident est clos.*

1145 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1145 **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,**

1145 **et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

1145 **concernant le volet mobilité du nouveau règlement régional d'urbanisme.**

1147 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Après l'échec douloureux de la participation citoyenne menée autour de la mise en œuvre des mailles de Good Move, vous avez organisé l'enquête publique au sujet de Good Living. Pendant six semaines, les citoyens ont eu la possibilité de donner leur avis sur le projet de modification du règlement régional d'urbanisme (RRU), qui affectera, lui aussi, la politique de mobilité et de stationnement menée à Bruxelles. Ces six semaines étant situées à cheval sur les vacances de Noël - une durée donc minimaliste, comme la qualifie Inter-Environnement Bruxelles -, ce délai et sa publicité ne semblent pas témoigner d'une méthode revue à la lumière des échecs de Good Move. Cela a de quoi interpellier.

Hier après-midi, le secrétaire d'État Pascal Smet a réalisé une présentation sur le RRU en général. À cette occasion, j'ai pu lui poser de nombreuses questions concernant le volet mobilité du RRU. Malheureusement, nous n'avons pas encore obtenu de réponses. Malgré tout, il me semble utile de faire également le point, dans cette commission de la Mobilité, sur ce qui concerne ce volet du plan.

Je me concentrerai sur les chiffres, avant d'aborder plus en profondeur les différents articles du RRU. Le plan Good Move vise à supprimer 65.000 emplacements de stationnement à l'horizon 2030, sans véritable tableau de bord. En plus de Good Move, il y a la volonté de supprimer le stationnement à

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb u nochtans informatie gegeven.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Tien lijnen moesten worden omgeleid en er sneuvelden meerdere ruiten. Hoeveel kost dat aan de MIVB? Is er MIVB-personeel getroffen? Uw administratie zou toch gedetailleerde antwoorden moeten kunnen verschaffen.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG 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,

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

betreffende het mobiliteitsonderdeel van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Tijdens het openbaar onderzoek over Good Living konden burgers zes weken lang hun stem laten horen over de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Die zal ook een impact hebben op het mobiliteits- en parkeerbeleid. Blijkbaar hebt u geen lessen getrokken uit de mislukte burgerparticipatie inzake Good Move, want de timing was volgens Inter-Environnement Bruxelles niet goed. Het openbaar onderzoek viel immers deels in de kerstvakantie.*

Over het mobiliteitsonderdeel van Good Living kon ik gisteren ook al staatssecretaris Pascal Smet ondervragen. In afwachting van zijn antwoorden ga ik er ook hier op in.

Afgezien van de 65.000 parkeerplaatsen die u met Good Move wilt afschaffen tegen 2030, wilt u parkeren in de buurt van kruispunten verbieden, gemeenten verplichten autoparkeerplaatsen te vervangen door fietsboxen of dropzones en de parkeerregels in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing strenger maken.

Alles samen is dat behoorlijk ingrijpend. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er sinds 2014 geschrapt? Dat is namelijk het referentiejaar voor Good Move. Hoeveel werden er geschrapt sinds het begin van deze regeerperiode?

proximité des carrefours, l'exigence formulée aux communes de supprimer des emplacements de stationnement automobile pour y installer des boxes à vélos ou des zones de dépôt, ainsi que le durcissement du volet stationnement du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie.

Ce qui interpelle, c'est le cumul des mesures. D'où cette question légitime : combien d'emplacements ont été supprimés depuis 2014 ? Je vous interroge sur cette année en particulier, car elle a servi de point de référence pour rédiger Good Move. Par ailleurs, combien d'emplacements ont été supprimés depuis le début de la législature ?

¹¹⁴⁹ Combien de places seront-elles supprimées si les mesures envisagées dans le RRU devaient être adoptées et comment avez-vous objectivé ce chiffre ?

Ce projet fixe des objectifs, mais quelle est la méthodologie qui sera adoptée par Bruxelles Mobilité quant aux places qui seront « en infraction » à l'avenir, comme celles qui se trouvent aux abords des passages pour piétons ?

Quel type de places doit-il être supprimé en priorité ? Celles situées sur les zones de retrait à proximité des carrefours ou celles en épi, par exemple ?

Quelles sont les solutions qui seront offertes aux citoyens pour compenser la suppression de ces emplacements, notamment hors voirie ?

Concernant l'application du principe STOP, confirmez-vous qu'un gestionnaire de voirie qui devra choisir entre un site propre et une piste cyclable devra nécessairement donner la priorité à une piste cyclable s'il s'agit d'une voirie qui accueille du trafic de transit ?

Au sujet de l'enquête publique qui vient de se clôturer, combien de réactions avez-vous reçues après six semaines d'enquête, et via quel canal ? Ma question est peut-être prématurée. Ces avis et remarques seront-ils publics, et comment seront-ils intégrés dans le projet de RRU ?

Pourquoi limiter les boxes à vélos à 20 m², comme le prévoit le RRU ? Ils prennent une place de stationnement et ces places sont parfois plus longues dans les communes. Il est aussi possible de placer les boxes dans des espaces situés hors voirie, afin de répondre à un nombre plus important de demandes de la part des cyclistes. Ils sont près de 8.000 à vouloir bénéficier de tels espaces à Bruxelles.

Concernant les pistes cyclables, le choix de l'aménagement doit, selon le texte, tenir compte entre autres des particularités locales. Comment interpréter cette donnée ? La largeur maximale de la piste est fixée et peut être réduite en présence d'un obstacle isolé. Sur l'avenue de Tervuren, la piste cyclable se fait attendre depuis des années entre le square maréchal Montgomery et le square Léopold II. Ce projet défendu par les riverains et la commune semble se heurter à un problème de métrage soulevé

Hoeveel parkeerplaatsen zullen er worden geschrapt als Good Living in deze vorm wordt doorgevoerd? Op welke objectieve grond hebt u dat cijfer bepaald?

Good Living legt doelstellingen vast, maar hoe zal Brussel Mobiliteit die afdwingen? Wat zal het bijvoorbeeld doen als er parkeerplaatsen vlak bij oversteekplaatsen voor voetgangers blijven bestaan?

Welke plaatsen wilt u bij voorkeur schrappen? Gaat het om parkeerplaatsen in de nabijheid van kruispunten of bijvoorbeeld schuine parkeervakken?

Welke alternatieven biedt u de burgers zodat ze elders kunnen parkeren, met name buiten de openbare weg?

Bevestigt u dat krachtens het STOP-principe een wegbeheerder altijd de voorkeur moet geven aan een fietspad boven een eigen bedding voor openbaar vervoer als het om een weg met doorgaand verkeer gaat?

Kunt u al zeggen hoeveel reacties het openbaar onderzoek heeft opgeleverd en langs welke weg die werden doorgegeven? Zult u ze openbaar maken? Hoe zult u ze verwerken in de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, beter bekend als Good Living?

Waarom beperkt Good Living de grondoppervlakte van fietsboxen tot 20 m²? De parkeerplaatsen die ervoor geschrapt worden, zijn in sommige gemeenten immers groter. Er kunnen ook fietsboxen buiten de openbare weg geplaatst worden, want de vraag is groot: bijna 8.000 fietsers zijn vragende partij.

De tekst stelt dat voor de aanleg van fietspaden rekening moet worden gehouden met lokale omstandigheden. Hoe moeten we dat interpreteren? De maximumbreedte ligt vast en kan beperkt worden als er een geïsoleerd obstakel is. Op de Tervurenlaan wachten we al jaren op het fietspad tussen het Montgomeryplein en de Leopold II-square, maar blijkbaar doet zich daar een meettechnisch probleem voor. Kunt u dat toelichten?

par la Région. Nous souhaiterions y voir plus clair dans cette problématique.

¹¹⁵¹ Concernant le stationnement en épi, 13.000 places ont été répertoriées en Région bruxelloise, aussi bien en épi avant qu'arrière. D'une commune à l'autre, le recensement de ces places est très divers. Les états généraux de la sécurité routière recommandent plutôt des places alignées, mais savez-vous que cela va poser des problèmes dans plusieurs quartiers ? Par exemple à Koekelberg, 20 % des places sont en épi. J'aimerais avoir une réponse à ce problème.

Concernant la marchabilité de la ville, nous disposons d'un état des lieux du confort acoustique et vibratoire non seulement des voiries, mais aussi des trottoirs. J'imagine que cela fait allusion aux pavés qui posent parfois des problèmes acoustiques. Le gouvernement a-t-il réfléchi à offrir la meilleure solution à cet égard dans le RRU ?

¹¹⁵³ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Ce sujet a déjà fait couler beaucoup d'encre. Il est évident qu'adoptée en 2006, l'ancienne version du règlement régional d'urbanisme (RRU) nécessitait un toilettage. Le RRU n'est pas un outil comme un autre. Ce document fondamental encadre la forme urbaine de notre Région et contient les règles relatives à l'instruction des demandes de permis d'urbanisme, mais aussi aux actes et travaux qui en sont dispensés.

Je sais que beaucoup de communes ont demandé un délai supplémentaire pour remettre leur avis, ce qui prouve la difficulté d'appréhender un tel texte, qui aura des implications importantes pour les Bruxellois, mais aussi pour les pouvoirs locaux. Comme ma collègue, je suis assez perplexe quant à cette volonté de culpabiliser une fois de plus les propriétaires d'un véhicule. Si bon nombre de notions de ce nouveau projet de RRU sont floues, en revanche, les choses sont assez claires en matière de mobilité. En effet, le projet interdit le stationnement en épi, chevrons ou perpendiculaire à l'axe de la chaussée.

Comment en êtes-vous venue à déterminer que ce type de stationnement était dangereux ? Disposez-vous de statistiques sur le nombre d'incidents ou d'accidents dus à ce type de stationnement, et même à tous les types de stationnements, y compris celui préconisé ?

Combien d'emplacements envisagez-vous de supprimer par cette mesure ? Quelles solutions proposez-vous aux Bruxellois pour compenser les places supprimées, notamment hors voirie ? Savez-vous comment cette mesure a été accueillie lors de l'enquête publique ?

Le projet interdit également, en son article 15, le stationnement devant les entrées accessibles au public des monuments classés - parcs, établissements scolaires, crèches, lieux de culte et équipements culturels. Combien d'emplacements envisagez-vous de supprimer par cette mesure ? Comment ces lieux ont-ils été déterminés, et par qui ? S'agit-il uniquement des places de stationnement devant les entrées carrossables, devant les entrées

U stelde een vraag over schuine parkeervakken. Daarvan zijn er in het hele gewest 13.000 geteld, maar de spreiding over de gemeenten is ongelijk. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid raadt parkeerplaatsen in een rechte lijn aan, maar hoe zult u een oplossing vinden voor de problemen die dat in bepaalde wijken geeft? In Koekelberg bijvoorbeeld zijn 20% van de parkeerplaatsen schuin aangelegd.

De beoogde voetgangersvriendelijkheid van de stad stuit soms op geluids- en trillingshinder, bijvoorbeeld langs kasseiwegen. Biedt u daar met Good Living een goede oplossing voor?

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) is een essentieel document dat bepaalt hoe de stad eruit zal zien. Zo staan er regels in voor de behandeling van stedenbouwkundige aanvragen. De laatste versie dateert van 2006 en is aan een update toe.*

Heel wat gemeenten willen meer tijd om zich uit te spreken over het nieuwe ontwerp. Het is opvallend dat vele bepalingen in deze tekst nogal vaag zijn, maar niet die inzake mobiliteit. Zoals mijn collega al heeft aangehaald, is de autobezitter eens te meer het zwarte schaap. Het nieuwe plan voorziet in een verbod op schuine parkeerplaatsen, visgraatparkeerplaatsen en parkeerplaatsen die loodrecht op de as van de weg staan.

Hoe bent u tot de conclusie gekomen dat al die parkeerplaatsen gevaarlijk zijn? Hebt u cijfers over incidenten of ongevallen die er het gevolg van zijn?

Hoeveel parkeerplaatsen wilt u op die manier schrappen? Welke alternatieven biedt u de Brusselaar, met name buiten de openbare weg? Hoe is die maatregel tijdens het openbaar onderzoek onthaald?

Verder wordt het op grond van artikel 15 verboden om te parkeren voor de ingang van beschermde monumenten, parken, scholen, crèches, gebedshuizen en culturele voorzieningen. Over hoeveel plaatsen gaat het? Hoe en door wie zijn ze bepaald? Gaat het alleen om parkeerplaatsen voor opritten, voor publiek toegankelijke ingangen of langs de gevels?

Hoe wilt u het aantal parkeerplaatsen voor omwonenden buiten de openbare weg laten toenemen?

accessibles au public ou le long des façades ? Je pose la question pour éviter tout malentendu.

Quant aux places de stationnement pour véhicules automobiles dans les espaces ouverts privés, comment envisagez-vous d'augmenter l'offre hors voirie destinée aux riverains, alors que le nouveau projet de RRU envisage de supprimer cette possibilité ?

¹¹⁵⁵ Cela devient parfois risible. Cela me fait penser à « Tartuffe ou l'imposteur », la comédie de Molière datant de 1665, où il écrivait : « Couvrez ce sein que je ne saurais voir. Par de pareils objets les âmes sont blessées, et cela fait venir de coupables pensées. » En voyant ce qui se passe aujourd'hui à Bruxelles, Molière aurait certainement dit : « Cachez ces voitures que je ne saurais voir. » Arrêtons cette hypocrisie !

Jean Jaurès disait que, quand on fait de la politique, il faut partir du réel et tendre vers une société rêvée. En aucun cas, nous ne devons cependant faire comme si les voitures n'avaient pas de raison d'être. Pour la majorité des Bruxellois, ce n'est pas un plaisir d'avoir une voiture en 2023. C'est plutôt une source de tracas et une charge financière.

L'arrêté du gouvernement du 18 juillet 2013 conférait un mandat légal à parking.brussels sur la question des compensations. Préalablement à tous travaux entraînant une suppression d'emplacements en voirie, les gestionnaires de voirie ou autres intervenants étaient censés prévenir l'agence. Or, actuellement, on nous impose des règles, on ne cesse de nous enlever des places, et la situation devient catastrophique.

¹¹⁵⁷ **M. Youssef Handichi (PTB).**- Après Molière et Jaurès, je vais oser citer Rajae Maouane, la coprésidente d'Ecolo qui était présente ce matin sur les plateaux de BX1 : « L'écologie, si ce n'est pas social, c'est du jardinage. »

Madame la Secrétaire d'État, pouvez-vous nous expliquer où est la dimension sociale dans les mesures prises dans le cadre du règlement régional d'urbanisme et de Good Living ? Il est important d'avoir aussi ce débat au sein de la commission de la Mobilité.

L'un des objectifs majeurs du plan Good Move est de supprimer plus de 65.000 emplacements de stationnement d'ici 2030. Où en sommes-nous à ce stade de la législation ? Quelle est la méthode utilisée pour recenser ces emplacements ? Nous rejoignons les interrogations de mon collègue du PS.

L'objectif semble être principalement de supprimer des places de stationnement pour le plaisir. Pouvez-vous nous démontrer la logique qui sous-tend le plan de la ministre ? Où sont les solutions alternatives solides, de qualité et confortables pour les Bruxellois et les travailleurs ?

Ce matin, j'ai donc écouté la coprésidente d'Ecolo et je ne vois pas du tout où est le côté social. Au contraire, je ne vois que le

Het wordt een klucht. Er moet een einde komen aan deze hypocriete toestand. We moeten niet doen alsof auto's geen bestaansredenen hebben. Voor de meeste Brusselaars is autobezit in 2023 geen plezier maar een last, ook op financieel gebied.

Krachtens het besluit van 18 juli 2013 is parking.brussels bij elke schrapping van parkeerplaatsen op de openbare weg in nieuwe plaatsen te voorzien. Nu komen er echter nieuwe regels en verdwijnen er almaar meer plaatsen. De toestand wordt dramatisch.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Net zoals mevrouw Majouane, covoorzitter van Ecolo, vind ik dat een milieubeleid altijd sociaal moet zijn. Kunt u zeggen in welk opzicht Good Living sociaal is?*

Good Move is bedoeld om meer dan 65.000 parkeerplaatsen te schrappen tegen 2030. Wat is de huidige stand van zaken? Hoe worden die plaatsen geteld? We sluiten ons aan bij de vragen van onze PS-collega.

Het lijkt wel alsof u voor het plezier parkeerplaatsen afschaft. Welke logica zit er achter het plan van de minister? Welke degelijke en comfortabele alternatieven biedt u aan de Brusselaars en de pendelaars?

Enkel wie een privéparking of -garage kan betalen, zal in de toekomst nog kunnen parkeren. Kunt u ons geruststellen dat het niet de bedoeling is om alle geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg te vervangen door dure privéparkeerplaatsen?

côté antisocial. Rassurez-nous : la ministre n'est-elle pas en train de faire du jardinage ?

Les personnes qui pourront encore se garer seront celles qui peuvent se payer un garage privé ou qui détiennent un parking privé. À moins que vous ne comptiez enfouir tous ces emplacements dans des parkings privés, qui coûtent cher ? Pouvez-vous nous rassurer sur ce point ?

¹¹⁵⁹ Au PTB, nous voulons, nous aussi, une ville qui soit plus propre, apaisée, avec plus de fluidité et un air plus sain, ainsi que plus d'espace pour tous. Au sein de cette commission, nous visons les mêmes objectifs, mais nous n'avons pas les mêmes moyens de les atteindre.

Le plan vise en outre à réduire l'espace occupé par les voitures dans l'espace public. Il s'agit de limiter à 50 % la surface de voirie disponible pour les véhicules automobiles, sans aucune prise en considération du territoire en particulier. Qu'en est-il alors de l'accessibilité en transports publics, de l'existence de parkings hors voirie et d'une offre de véhicules partagés publics dans les quartiers ?

Comment les habitants vont-ils se déplacer s'ils n'ont pas de solution autre que la voiture et s'ils ne peuvent plus stationner près de chez eux ? Il faudrait une règle claire. Toutes les suppressions de places en voirie doivent être compensées par un autre type de parking sans que cela coûte plus cher aux riverains et qu'ils doivent parcourir de trop longues distances pour y avoir accès.

Il existe déjà de très nombreux parkings hors voirie. Pourquoi ne pas en tenir compte et faire le lien avec le RRU ? À défaut, ce seront à nouveau les ménages et les travailleurs qui ne pourront faire autrement que seront pénalisés.

On voit clairement que vous établissez un ordre de priorité entre les modes de déplacement. Cela figure même à l'article 11 concernant la répartition entre les modes de déplacement. On y voit que la voiture occupe la dernière position. Oui, il faut réduire son usage, mais ce n'est possible que s'il existe d'autres options, ce qui n'est toujours pas le cas, vu le peu d'investissements dans les transports en commun.

Vous répétez que vous y investissez un milliard d'euros, mais il faut aller beaucoup plus loin. Pour relever le défi de la mobilité et de la qualité de l'air, cela ne suffira pas. Aujourd'hui encore, on construit à Bruxelles des quartiers sans penser aux transports en commun. C'est le cas, notamment, du quartier Biestebroek.

Pour offrir une autre solution que la voiture, il faut une autre hiérarchie - transports en commun, vélo, marche et voiture - et être certain que les quartiers seront desservis en transports en commun.

¹¹⁶¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- Dans toutes les matières, ce gouvernement a pour ambition d'améliorer la

Ook de PTB wil een stad met vlotter verkeer en schonere lucht, alsook meer ruimte voor iedereen. Over de doelstellingen zijn we het eens, maar niet over de manieren om die te bereiken.

In Good Living komt de ambitie tot uiting om het deel van de openbare weg waar auto's mogen staan of rijden, tot 50% te beperken. Daarbij wordt helemaal geen rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden, zoals de beschikbaarheid van openbaar vervoer, de aanwezigheid van parkeerplaatsen buiten de openbare weg enzovoort.

De PTB wil dat alle parkeerplaatsen die verdwijnen, gecompenseerd worden met een alternatief dat niet te duur of te ver is voor de buurtbewoners.

Waarom wordt er in Good Living geen rekening gehouden met de reeds beschikbare parkeerplaatsen buiten de openbare weg? Waarom wordt de link niet gelegd met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening?

Van alle vervoersmiddelen komt de wagen voor u duidelijk op de laatste plaats. Als u het gebruik van de wagen wilt beperken, moet u burgers echter wel degelijke alternatieven bieden en dat doet u te weinig. U investeert ruim onvoldoende in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de nieuwe wijken die gebouwd worden. Volgens de PTB moet het openbaar vervoer bovenaan de mobiliteitspiramide staan.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is duidelijk dat de hele regering de ambitie heeft om de levenskwaliteit van alle Brusselaars te verbeteren, ongeacht of het om huisvesting,

qualité de vie des Bruxellois. Des quartiers plus sains et une ville plus accessible s'inscrivent dans cette logique.

Ce débat tourne en réalité autour du manque d'espace public en ville. Aujourd'hui, celui-ci est aménagé à raison de 70 % exclusivement pour les voitures. Il faut rétablir un équilibre et donner plus d'espace aux personnes précarisées, qui ont le plus besoin d'un cadre de vie sain.

Les automobilistes sont bien représentés, également dans le monde politique et parmi les parlementaires. Seule la moitié des ménages bruxellois possède une voiture, mais certains partis préfèrent prendre fait et cause pour les automobilistes plutôt que pour les personnes les plus fragiles, qui n'ont pas les moyens d'acheter ou d'utiliser une voiture. Je m'étonne que des députés fassent fi dans la discussion de la situation de ces personnes.

¹¹⁶³ *C'est tout le mérite du gouvernement de vouloir mieux répartir l'espace public, même si ce n'est pas une tâche aisée dans la pratique. Les communes rechignent ainsi à supprimer les places de stationnement situées, par exemple, devant des passages pour piétons. Elles sont pourtant illégales.*

Est-il exact que les règles ne sont appliquées qu'en cas de réaménagement de la voirie avec permis d'urbanisme ? Comment éviter qu'elles ne soient contournées ? L'octroi de subsides est-il couplé à un aménagement dans le respect des directives ?

¹¹⁶⁵ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).** - Je commencerai par exprimer ma surprise quant à notre discussion, très positive au demeurant : quand le nouveau règlement régional d'urbanisme sera adopté, il ne s'appliquera qu'au fur et à mesure des demandes de

mobilité ou stedenbouw gaat. Het is en blijft de bedoeling om gezondere wijken en een aangename en vlotter bereikbare stad tot stand te brengen.

Het debat gaat eigenlijk over de schaarse openbare ruimte in de stad. Voor fundamentele behoeften, zoals wonen, is er te weinig beschikbare ruimte in Brussel. Veel grote gezinnen wonen krap.

Iedereen heeft baat bij openbare ruimte waar kinderen kunnen spelen, mensen op een bank kunnen verpozen, vrienden wat kunnen drinken op een terras, waar de lucht gezond is en bomen voor schaduw zorgen. Vandaag is de openbare ruimte voor meer dan 70% uitsluitend voor auto's aangelegd, een no-gozone voor wie niet met de auto rijdt. Het komt erop aan het evenwicht te herstellen. De kwetsbaarste mensen, die de grootste behoefte hebben aan een gezondere leefomgeving en meer ruimte, moeten die krijgen. De gemeenschappelijke ruimte moet weer beschikbaar worden voor iedereen.

Het is bekend dat autobezitters erg mondig en goed vertegenwoordigd zijn, ook onder politici en parlementsleden. Het gaat zelfs zover dat partijen die beweren op te komen voor wie het kwetsbaarst is, probleemloos de voorkeur geven aan autobezitters boven arme gezinnen, die geen geld hebben om een auto te kopen of zelfs maar te gebruiken. Dat zijn er nochtans veel, want slechts de helft van de Brusselse gezinnen heeft een auto.

Het verbaast me dat sommige parlementsleden de moeilijke situatie van kwetsbare gezinnen zo vlot negeren in die discussie. Het is de verdienste van de hele regering en de socialistische staatssecretaris om de ambitie duidelijk te maken en de regels aan te passen om de openbare ruimte beter te verdelen.

Ik wil ingaan op de manier waarop dat moet gebeuren, want ook in het verleden waren er duidelijke regels, bijvoorbeeld in verband met illegale en gevaarlijke parkeerplaatsen, maar het blijkt moeilijk om die in de praktijk af te dwingen.

Zo maken gemeenten nog altijd geen werk van het schrappen van parkeerplaatsen vlak voor zebrapaden, op straathoeken en op minder dan 20 meter van een verkeerslicht. Die parkeerplaatsen zijn illegaal, maar bestaan nog altijd.

Klopt het dat de regels alleen worden toegepast bij de heraanleg van wegen met een stedenbouwkundige vergunning? Hoe vermijden we dat wegbeheerders de wantoestand laten bestaan om te vermijden dat ze een vergunning moeten aanvragen en rekening moeten houden met de regels. Met andere woorden, hoe vermijden we dat de regels omzeild worden? Wordt de toekenning van subsidies gekoppeld aan een uitvoering die volgens de richtlijnen gebeurt?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans). - *De regels van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening worden slechts toegepast naarmate er vergunningsaanvragen*

réaménagement introduites notamment par les communes, qui gardent la maîtrise de 85 % de la voirie de la Région bruxelloise.

Je suis heureuse d'entendre parler mon collègue du PS de la charge sociale et financière liée à la possession d'une voiture. Posséder un véhicule, l'entretenir, le remplir de carburant, l'assurer de sorte qu'une tonne et demie de carrosserie puisse déplacer en moyenne 70 kilos, tout en occupant 70 % de l'espace public pour rester immobile 96 % du temps, revient à environ 400 euros par mois.

(Remarques de M. Handichi)

Quand on lit le Focus de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse n°53, on constate que la plupart des voitures occupant l'espace public bruxellois viennent de la périphérie. Je me demande quels sont les intérêts défendus au sein de cette enceinte.

Je voudrais, en outre, revenir sur la dangerosité du stationnement en épi. La visibilité sur les véhicules en approche du conducteur ou de la conductrice en sortie est, en effet, quasi nulle. En 2003, les états généraux de la sécurité routière avaient recommandé de ne plus installer ce type de stationnement. Les véhicules stationnés masquent les traversées piétonnes et le porte-à-faux, courant, peut empiéter sur le trottoir et mettre les usagers faibles en insécurité. N'oublions pas la dimension patrimoniale de l'espace public. Certaines communes ont la chance de disposer d'un espace public de qualité dans certains quartiers, qui peut être rétabli si l'on y supprime le stationnement en épi.

¹¹⁶⁷ Je voudrais renvoyer également à l'Observatoire de la mobilité qui montre bien que l'on pourrait affecter à d'autres fonctions la partie considérable de l'espace public réservée aux automobiles. Le principe STOP prévoit d'assigner aussi l'espace public aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, dont notre commission ne cesse de déplorer, à juste titre, la stagnation de la vitesse commerciale.

Quelle est la base légale du stationnement en épi ? Quelles sont les statistiques de l'accidentologie de ce mode de stationnement ? Je pense pour ma part qu'il est nuisible, en particulier pour les usagers actifs et pour les enfants, qui peuvent ne pas être perçus par le véhicule en manœuvre.

¹¹⁶⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Le règlement régional d'urbanisme (RRU) fait en effet actuellement l'objet d'une consultation. Les communes ont reçu un délai supplémentaire jusqu'au 28 février pour remettre leur avis. Il est important de prendre toute la mesure des avis rendus par le public, les différentes instances, les associations consultées et, prochainement, les communes, et d'en tenir compte dans les futures discussions du RRU au sein du gouvernement. J'espère que le gouvernement prouvera ici dans ce dossier que la concertation a tout son sens.

Je ne vais pas ici faire la critique de tous les points liés à la mobilité, mais il me paraît important que le RRU soit en phase

voor de heraanleg van de openbare weg worden ingediend en die zijn veelal afkomstig van gemeenten.

Een wagen bezitten kost ontzettend veel geld voor particulieren, terwijl wagens 96% van de tijd niet rijden en 70% van de openbare ruimte innemen.

(Opmerkingen van de heer Handichi)

Op de koop toe wordt de Brussels openbare ruimte voornamelijk ingenomen door wagens die van buiten Brussel afkomstig zijn. Dan vraag ik me af voor welke belangen sommige collega's hier opkomen als ze het opnemen voor auto's.

Voorts is schuin parkeren ronduit gevaarlijk, onder meer omdat bestuurders die uit een schuin parkeervak rijden, het verkeer op de weg niet kunnen zien. Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2003 werd dan ook aanbevolen om geen schuine parkeervakken meer aan te leggen. Bovendien gaat de kwaliteit van de openbare ruimte erop vooruit door schuine parkeervakken te schrappen.

Een deel van de openbare ruimte dat nu nog voorbehouden is aan auto's, zou bovendien aan de andere weggebruikers kunnen worden toegewezen. Dat zal bijvoorbeeld de reissnelheid van het openbare vervoer ten goede komen.

Wat is de wettelijke basis voor schuine parkeervakken? Zijn er cijfers over het aantal ongevallen dat voortvloeit uit zulke parkeerplaatsen?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).* - Tot 28 februari kunnen gemeenten advies uitbrengen over de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Ik hoop dat de regering die adviezen, net als die van de bevolking en de andere geraadpleegde partijen, werkelijk ter harte zal nemen.

Voor de DéFI-fractie is het van belang dat de GSV strookt met de doelstellingen van Good Move, waaronder de doelstelling om 20.000 bijkomende parkeerplaatsen te creëren buiten de openbare weg.

De GSV moet ook aansluiten bij de geest van Good Move. De maatregelen van het plan zijn immers bedoeld om aan

avec les objectifs de Good Move. Certains ont abordé à juste titre le stationnement en épi ou chevrons qui serait supprimé, et je rejoins leurs inquiétudes. Je voulais, pour ma part, revenir sur la création d'emplacements de stationnement hors voirie pour compenser leur suppression en voirie. Pour rappel, Good Move prévoit 65.000 places de moins en voirie et 20.000 places de plus hors voirie. Il faut que le RRU soit en phase avec Good Move et que le mode de calcul des emplacements de parking hors voirie permette la création et la mise à disposition de places de stationnement supplémentaires hors voirie.

Le RRU doit aussi être en phase avec la philosophie de Good Move. Pour rappel, l'objectif du plan de mobilité est de tendre vers une ville agréable et sûre, constituée de quartiers apaisés, reliés par des axes structurants intermodaux et centrés sur des transports en commun efficaces et une circulation plus fluide. Les mesures du plan visent à « assurer à chaque usager des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, lui permettant d'opter pour le mode de déplacement le plus approprié à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un instant donné ».

Restons respectueux de chaque mode de transport. Je n'ai pas d'objection à ce que les modes actifs reçoivent plus de place, mais nous devons rester pragmatiques. Les voiries ne sont pas extensibles et certains principes repris dans le projet actuel du RRU ne peuvent pas être appliqués linéairement partout.

¹¹⁷¹ Veillons par ailleurs à préserver les communes de l'impact financier, qu'il soit direct ou indirect, de l'actuel projet de RRU.

Enfin, ne compliquons pas non plus leur travail. Face aux contraintes de ce projet, tant pour les communes que pour les usagers, les premières risquent de se cantonner à refaire les voiries à l'identique.

J'espère que le gouvernement tiendra compte de toutes les remarques formulées et que nous pourrions encore discuter des futures versions du RRU.

¹¹⁷¹ **Mme la présidente.-** Il y a eu beaucoup de questions supplémentaires. Vous comprendrez qu'il sera difficile, pour la secrétaire d'État, d'y répondre.

¹¹⁷⁵ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.-** J'ai beaucoup d'éléments de réponse à vous transmettre et nous avons essayé d'adapter ceux-ci en fonction des questions que vous avez ajoutées.

J'en profite pour rappeler les objectifs principaux du règlement régional d'urbanisme (RRU), à propos duquel l'enquête publique vient de s'achever. Comme ma collègue a souvent l'occasion de vous le dire, Bruxelles ne peut plus attendre ! Nous devons nous inscrire dans la vision de la ville de demain, dans laquelle la sécurité et le confort des usagers, en priorité des modes actifs, sont des évidences.

iedere gebruiker aangepaste oplossingen aan te reiken, zodat hij voor al zijn verplaatsingen kan kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze, afhankelijk van zijn bestemming en van zijn behoeften op een welbepaald moment.

We moeten rekening houden met alle vervoermiddelen. Het is goed dat er meer ruimte komt voor actieve weggebruikers, maar laten we pragmatisch blijven: bepaalde beginselen uit het ontwerp van GSV kunnen niet overal naar de letter worden toegepast.

We moeten de gemeenten ook vrijwaren voor de financiële gevolgen van het voorliggende ontwerp en hun werk niet ingewikkelder maken dan het al is. Anders dreigen ze wegen gewoon identiek opnieuw aan te leggen en daar is niemand bij gebaat.

Mevrouw de voorzitter.- Ik weet niet of de staatssecretaris in staat zal zijn om de talrijke bijkomende vragen te beantwoorden.

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb alleszins heel wat informatie die ik kan meedelen.*

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) is erop gericht om van Brussel een toekomstbestendige stad te maken waar de veiligheid en het comfort van de gebruikers van de openbare ruimte, en in het bijzonder van actieve weggebruikers, vooropstaan.

De regering wil bouwen aan een veerkrachtige stad die bestand is tegen hittegolven, overstromingen en vervuilingsspieken. Ze wil werk maken van een stad op mensenmaat, waar de openbare ruimte niet alleen dient om je te verplaatsen of je wagen te parkeren, maar ook om mensen te ontmoeten en waar het

Il s'agit d'une ville résiliente, qui peut faire face aux vagues de chaleur, aux inondations, aux pics de pollution ; une ville où l'espace public permet autre chose que la fonction de déplacement ou de stationnement de véhicules, à savoir des fonctions de séjour, de rencontre ou de récréation ; une ville où l'espace public permet la circulation de tous et toutes dans de bonnes conditions ; une ville à taille humaine, à la taille de personnes à mobilité réduite et à la taille de nos enfants ; une ville fluide, qui offre d'autres possibilités, efficaces et sûres, que la mobilité automobile ; enfin, une ville agréable et dynamique pour les habitants, les navetteurs et les visiteurs de Bruxelles, et donc attractive économiquement. Les règles du projet de RRU permettront d'évoluer vers ceci et d'offrir une meilleure qualité de vie pour tous les Bruxellois dans les quartiers.

Faisons aussi un point complet sur, d'une part, la répartition des usages de la voirie, et d'autre part, le stationnement des véhicules automobiles, qui semblent cristalliser beaucoup d'inquiétudes. Ils amènent surtout bien souvent à des conclusions qui ne reflètent pas la réalité du règlement sur la table.

Les chiffres de 2014 montrent que 58 % de l'espace public étaient dédiés au trafic motorisé (circulation + stationnement), 2 % aux transports publics en site propre, 1 % au vélo (stationnement + pistes cyclables) et 37 % aux piétons (trottoirs + piétonniers). Rappelons que l'ambition de la Région de Bruxelles-Capitale, à travers la mise en œuvre du plan Good Move, est de faire passer la proportion de déplacements effectués en véhicule individuel à un quart d'ici 2030.

La proposition sur la table est donc de réduire la place réservée exclusivement à la voiture à 50 % maximum, ceci permettant de rétablir petit à petit un équilibre entre les usages réels de la voirie, et surtout d'établir un équilibre prospectif par rapport aux objectifs que le gouvernement a fixés et approuvés. Cela libérera ainsi de l'espace utilisé actuellement avec peu de valeur ajoutée, la ville organisera mieux les flux des différents modes et offrira des solutions plus confortables et sûres pour tous les modes.

¹¹⁷⁷ Quant au stationnement, la suppression de places n'est en aucun cas un but en soi du RRU, mais bien un moyen de récupérer de l'espace public utilisé avec peu de valeur ajoutée pour l'affecter à un usage qui en offre plus à la collectivité. Cela peut être en améliorant la qualité de vie ou l'espace public (végétalisation, lieu de rencontre, etc.) ou les flux de mobilité (espace pour les piétons ou cyclistes, ou transports publics). Dans le cas d'un réaménagement de voirie, il s'agira de d'abord répondre aux besoins premiers cités, l'espace restant peut continuer à accueillir du stationnement de véhicules. Cela dépendra également du contexte local et des contraintes de chaque projet. Il s'agit avant tout de rationaliser l'espace occupé par le stationnement en voirie et de favoriser le stationnement hors voirie.

Cette tendance n'est pas propre à Bruxelles, d'autres villes ont déjà pris cette direction bien avant nous. Si le plan Good Move - et non pas le RRU - propose une suppression de 60.000 places d'ici à 2030, il explique également la nécessité d'un transfert d'une partie de ces places en voirie vers des places hors voirie.

aangenaam toeven is. Met de GSV streven we naar een stad die aantrekkelijk is voor bewoners, pendelaars en bezoekers.

Uit gegevens van 2014 blijkt dat 58% van de openbare ruimte voorbehouden is aan het gemotoriseerde vervoer, tegenover 2% aan het openbaar vervoer, 1% aan fietsers en 37% aan voetgangers.

In Good Move staan doelstelling om het aantal ritten met privéwagens tegen 2030 terug te dringen tot 25% van alle verplaatsingen. Dat wil de regering onder meer bereiken door het deel van de openbare ruimte dat uitsluitend bestemd is voor de wagen, terug te brengen tot maximaal 50%.

Het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg is geen doel op zich, maar een manier om een deel van de openbare ruimte een nieuwe bestemming te geven met meer gemeenschappelijke meerwaarde. Wanneer een weg opnieuw wordt ingericht, zal er eerst gekeken worden naar de behoeften van de actieve weggebruiker. De overige ruimte kan nog steeds dienen als parkeerruimte voor auto's. Bij elk project zal er ook rekening worden gehouden met de plaatselijke context. Het komt er vooral op aan de parkeerruimte op de openbare weg te rationaliseren en het parkeren buiten de openbare weg te stimuleren.

Andere steden nemen gelijkaardige maatregelen. In de GSV staat dan ook expliciet dat een deel van de geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg gecompenseerd moet worden met parkeerruimte buiten de openbare weg. Parking.brussels is die strategie nader aan het uitwerken en de hervorming van de Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing zal

Parking.brussels travaille sur la concrétisation de cette stratégie. Notez que la révision du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie nous aidera justement à trouver plus de places hors voirie.

La collecte de données sur le nombre de places de stationnement, en voirie comme hors voirie, reste un exercice complexe. De nombreux acteurs, publics et privés, sont impliqués de près ou de loin dans la gestion de ces places (gestionnaires de voirie, propriétaires de bâtiments, exploitants de parking et opérateurs divers), ce qui rend difficiles l'accès aux données, leur intégration et leur suivi. L'année de référence est 2020, date du dernier relevé exhaustif réalisé à l'échelle régionale. Le nombre de places en voirie y a été estimé à 275.000 (hors accès carrossables). Il est difficile d'estimer avec suffisamment de précision le nombre d'emplacements supprimés en voirie depuis ce dernier relevé. Le recensement de 2020 fera l'objet d'une actualisation en 2023.

¹¹⁷⁹ (poursuivant en néerlandais)

Le calcul du nombre de places de stationnement supprimées en raison du nouveau RRU est complexe et ne peut être réalisé que par des experts en traitement de données cartographiques.

Le RRU ne s'appliquera qu'en cas de rénovation ou d'adaptation de voiries. Puisque seuls 2 % environ de l'espace public sont réaménagés chaque année, cela laisse aux Bruxellois le temps de chercher une solution pour remplacer la voiture. Les particuliers recourent d'ailleurs déjà davantage aux autres modes de déplacement. Le transfert modal est donc sur la bonne voie.

¹¹⁸¹ (poursuivant en français)

Il convient de distinguer les emplacements où le Code de la route interdit aux usagers de stationner leur véhicule (par exemple à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton ou à moins de 20 mètres en amont d'un carrefour avec signalisation lumineuse), des emplacements que le RRU exclut de l'aménagement futur de la voirie.

La législation actuelle interdit donc déjà le stationnement à des endroits primordiaux pour nous permettre d'atteindre notre vision zéro pour la sécurité routière, le projet de RRU ne faisant que clarifier l'aménagement qui devrait y être opéré pour éviter ce stationnement illégal.

ons ook helpen om meer ruimte buiten de openbare weg te vinden.

Gezien de vele betrokken partijen is het echter niet eenvoudig om gegevens te verzamelen over het aantal parkeerplekken en bijgevolg ook om de ontwikkelingen te volgen. In 2020 waren er naar schatting 275.000 parkeerplaatsen op de openbare weg. De volgende telling heeft plaats in 2023 en dan zullen we kunnen vergelijken.

(verder in het Nederlands)

De berekening van het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt ten gevolge van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), is door de vele beïnvloedende factoren zo complex dat alleen experts in de verwerking van cartografische gegevens ze kunnen maken.

In het milieueffectenrapport bij het ontwerp van de nieuwe GSV staan een aantal cijfers en de schrappingspercentages naargelang van de wegbreedte en het aantal rijstroken na de heraanleg. De GSV zal enkel gelden met betrekking tot de renovatie of aanpassing van wegen. Elk jaar zal een beperkt aantal wegen worden heraangelegd.

Volgens urban.brussels wordt jaarlijks maar ongeveer 2% van de openbare ruimte gerenoveerd. Dat trage tempo geeft Brusselaars de tijd om een alternatief voor een eigen auto te zoeken. Dat gebeurt ook, zo blijkt uit de tendenzen: particulieren kopen minder auto's en het gebruik van fiets, openbaar vervoer en autodeelsystemen zit in de lift. We zijn op de goede weg naar een modal shift.

(verder in het Frans)

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen plaatsen waar het volgens de Wegcode verboden is om te parkeren en plaatsen die door de nieuwe GSV onmogelijk worden gemaakt.

Zo is het sowieso wettelijk verboden om een parkeerplaats aan te leggen op minder dan 5 m van een oversteekplaats. In de GSV wordt alleen maar verduidelijkt hoe de weg er dan wel ingericht moet worden om illegaal parkeren tegen te gaan.

Brussel Mobiliteit gaat door met de systematisch beveiliging van oversteekplaatsen voor voetgangers op de gewestwegen en moedigt gemeenten aan om dat ook te doen. Daarbij kan er

À ce propos, Bruxelles Mobilité va continuer la sécurisation systématique des traversées piétonnes sur les voiries régionales, et encourage les communes à faire de même. Cette sécurisation se fait en priorité, même s'il n'y a pas de réfection de la voirie, puisque qu'elle sauve des vies. Elle permet dans le même mouvement de créer du stationnement pour les deux-roues et des zones de dépôt pour trottinettes sur la voirie pour désencombrer les trottoirs, élément crucial pour permettre les déplacements des personnes à mobilité réduite, en particulier. Par ailleurs, l'installation de boxes pour vélos en voirie est nécessaire, en complément de la création de stationnement pour vélos hors voirie, car elle peut convaincre les Bruxellois de choisir le vélo comme mode de transport, sachant qu'un tel box peut servir à plusieurs familles à la fois.

Mme d'Urse, la dimension de 20 m² des boxes à vélos est une simple reproduction de la règle actuelle.

En ce qui concerne les mesures additionnelles prévues dans le RRU mais non contraires au Code de la route, le réaménagement se fera principalement lors de la réfection des voiries, donc en deuxième priorité, à un rythme moins soutenu. Le stationnement sera, à terme, effectivement interdit devant les entrées ouvertes au public des établissements que vous citez. C'est bien logique, les entrées ouvertes au public de ces établissements génèrent des flux piétons importants. Un élargissement ponctuel du trottoir à ces endroits a donc été jugé pertinent. Le stationnement en épi et perpendiculaire sera également interdit. C'est, avant tout, à nouveau, une question de sécurité routière. Cette configuration ne permet pas au chauffeur d'avoir une vue suffisante des autres usagers de la route au moment de la manœuvre de sortie du stationnement.

Comme expliqué, les objectifs fixés à parking.brussels dans son contrat de gestion d'ici à 2026 sont de mettre à disposition l'équivalent de 20.000 places de stationnement hors voirie, par priorité au travers de la valorisation d'emplacements existants, afin de compenser en partie la diminution du stationnement en voirie. Cette disposition n'exclut pas la possibilité de développer des projets de mise à disposition d'emplacements de stationnement hors voirie sans lien avec un projet d'aménagement de l'espace public.

¹¹⁸³ Parking.brussels devra également contribuer à la création de 10.000 emplacements de stationnement sécurisés pour vélos et de 10.000 emplacements de stationnement de courte durée de type arceaux. Ces objectifs s'inscrivent dans le cadre de sa mission d'étude et d'objectivation du besoin de compenser hors voirie les emplacements supprimés en voirie. Conformément à son contrat de gestion, l'Agence du stationnement pourra accompagner des communes et la Région à l'occasion de projets d'aménagement de l'espace public impliquant la suppression d'au moins vingt places de stationnement en voirie, lorsque leur taux d'occupation nocturne dépasse 85 %.

Si un besoin est objectivé, des sites potentiels sont repérés et le département hors voirie procède alors à la prospection des propriétaires pour la mutualisation de leur emplacement

meteen ook voorzien worden in parkeerruimte voor fietsen en steps, zodat de stoepen vrij blijven.

Als we Brusselaars willen overtuigen om vaker te fietsen, moeten we ook meer fietsboxen plaatsen op de openbare weg. De afmetingen van 20 m² voor de fietsboxen zijn gewoon een voortzetting van de huidige regels.

De aanvullende maatregelen van de GSV op de Wegcode zullen geleidelijk aan toegepast worden naarmate de wegen worden vernieuwd, tegen een minder strak ritme dus. Op termijn wordt het inderdaad verboden om te parkeren voor de ingang van plaatsen waar veel voetgangers naartoe gaan. Daar zal het voetpad worden verbreed.

Schuin en haaks parkeren wordt ook verboden, want dat is ronduit gevaarlijk doordat de bestuurder de andere weggebruikers niet kan zien wanneer hij zijn parkeerplek verlaat.

De beheersovereenkomst van parking.brussels bevat de doelstelling om tegen 2026 20.000 parkeerplaatsen buiten de weg ter beschikking te stellen. Dat zal het verlies aan plaatsen op de openbare weg gedeeltelijk compenseren.

Daarnaast moet parking.brussels bijdragen aan de aanleg van 10.000 beveiligde fietsparkeerplaatsen en 10.000 rekken om fietsen voor een korte periode te stallen. De beheersovereenkomst bepaalt verder dat de gemeenten en het gewest de hulp kunnen inroepen van parking.brussels bij projecten voor de inrichting van de openbare ruimte waarbij ten minste twintig parkeerplaatsen op de openbare weg worden geschrapt met een nachtelijke bezettingsgraad van meer dan 85%.

Als blijkt dat er behoefte is aan parkeerplaatsen buiten de openbare weg, zal parking.brussels op zoek gaan naar mogelijke locaties en de eigenaars vragen of ze hun parkeerruimte willen delen met buurtbewoners. In 2023 zal parking.brussels

avec les riverains. En 2023, parking.brussels lancera le service parksharing.brussels dont l'objectif est de créer un environnement facilitant et stimulant le partage d'emplacements privés et leur référencement pour les riverains.

Le projet de RRU n'oblige en aucun cas de choisir entre un site propre ou une piste cyclable séparée dans le cas d'une rue avec du transit. L'article prévoit que « toute voirie publique est aménagée de manière à permettre la circulation aisée, sécurisée et confortable des cyclistes et assimilés. L'aménagement est réalisé soit avec une piste cyclable séparée, soit avec une piste cyclable marquée en chaussée, soit avec un espace partagé avec d'autres modes ». Le choix de l'aménagement cyclable spécifiquement se fait sur la base du principe STOP, de la spécialisation modale de la voirie dans le réseau vélo de Good Move, de son rapport aux réseaux des autres modes, des mesures de circulation proposées pour apaiser le trafic automobile, de la sécurité du cycliste au regard de la vitesse et du volume du trafic motorisé et, enfin, des particularités locales - une rue en pente, par exemple. Dans le cas hypothétique que vous citez, on peut aussi bien imaginer de combiner le site propre d'un moyen de transport en commun et une piste cyclable, mais chaque réaménagement aura son propre contexte et ses contraintes. Il n'y a pas de formule parfaite qui puisse être édictée dans le RRU et qui s'appliquerait à l'ensemble de la Région.

Bruxelles Mobilité travaille actuellement à un guide sur le bon aménagement cyclable au bon endroit ; il sera aligné sur les principes actuellement développés dans le futur manuel des espaces publics préparé par urban.brussels. Les deux guides serviront d'outil d'aide à la prise de décisions entre parties prenante lors d'un réaménagement d'une voirie.

La consultation publique a lieu conformément aux règles du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, notamment en matière de publicité. Le 17 janvier, urban.brussels avait déjà reçu 437 réactions à l'adresse électronique prévue à cet effet. Les réactions recueillies par les communes ne sont pas encore comptabilisées, puisque urban.brussels les recevra cette semaine. L'enquête publique s'est terminée le 20 janvier.

¹¹⁸⁵ Ces réactions sont transmises à un bureau d'études externe, chargé d'en faire une synthèse sans en réduire le contenu, afin de faciliter le traitement. La synthèse reprendra également les avis des instances et des conseils communaux, lorsque nous les aurons reçus. Chaque remarque sera analysée et trouvera réponse, soit par une adaptation de la règle, soit par un argumentaire expliquant pourquoi la recommandation n'est pas suivie.

Enfin, les conseils communaux sont consultés. Les demandes d'avis sont parties début décembre. Le délai légal est de 75 jours. Cependant, en accord avec les communes, ma collègue a prolongé ce délai jusqu'au 28 février afin que chaque commune puisse mener son analyse sereinement et programmer le point au conseil communal de février, quelle qu'en soit la date.

overigens een dienst parksharing.brussels in het leven roepen om gedeeld parkeren te faciliteren.

Het ontwerp van GSV verplicht een wegbeheerder niet om te kiezen tussen een strook voor het openbaar vervoer en een vrijliggend fietspad op wegen met doorgaand verkeer. Bij de heraanleg moet er ofwel een vrijliggend fietspad worden aangelegd, of een fietspad met wegmarkering op de grond ofwel een strook die fietsers delen met andere vervoermiddelen. Het is dus perfect mogelijk om een eigen bedding voor het openbaar vervoer te combineren met een fietspad. Voor elke herinrichting zal er gekeken worden naar de specifieke context.

Brussel Mobiliteit stelt momenteel een gids op met richtlijnen voor de aanleg van fietspaden. Die wordt ook afgestemd op de principes uit de handleiding voor de openbare ruimte, die urban.brussels momenteel voorbereidt. Die twee gidsen kunnen gebruikt worden als hulpmiddel om beslissingen te nemen bij de herinrichting van de openbare weg.

De openbare raadpleging verloopt volgens de regels van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening. Het openbaar onderzoek liep tot 20 januari. Op 17 januari had urban.brussels al 437 reacties ontvangen per mail. Deze week zal het daarbovenop de reacties ontvangen die de gemeenten hebben verzameld.

Een extern adviesbureau zal al die reacties, alsook de adviezen van de gemeenten en andere instellingen, in een synthese gieten. Er zal op elke opmerking worden gereageerd ofwel door de regel aan te passen, ofwel door onderbouwd uit te leggen waarom de aanbeveling niet wordt gevolgd.

Begin december werd het advies gevraagd van de gemeenten. We hebben ze meer tijd gegeven om te reageren, met name tot 28 februari, zodat ze hun onderzoek grondig kunnen voeren en het punt op de gemeenteraad agenderen.

Het debat is hiermee allicht niet afgerond en u zult hier ongetwijfeld nog op terugkomen bij mijn collega's Smet en Van den Brandt.

Je suis consciente que les éléments apportés ne clôturent pas le débat. Une partie de vos questions concernent mon collègue Pascal Smet, d'autres Mme Van den Brandt. Je ne peux répondre personnellement à tout aujourd'hui, mais je ne doute pas que vous reviendrez soit vers M. Smet, soit vers Mme Van den Brandt.

1187 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'observe une charge lourde contre le RRU au sein de l'opposition, mais également dans le chef d'éminents membres de la majorité.

Le groupe MR vous demande depuis le début de la législature un tableau de bord des places de stationnement supprimées et une clé de compensation de celles-ci. On peut cependant constater aujourd'hui que vous ignorez toujours combien de places ont été supprimées. Vous annoncez même qu'on ne le saura qu'en 2023. Ce ne sera donc qu'après des prises de décision concernant des aspects extrêmement importants de ce règlement.

On remarque que votre attitude relève du dogme, car dans ce RRU, vous ne tenez pas compte de la réalité vécue par les citoyens, les familles, les commerçants, les indépendants, les classes moyennes et les familles les plus précarisées. Ce que nous vous demandons, c'est une analyse fine, rue par rue, quartier par quartier. Nous voulons faire évoluer la ville, mais avec les habitants et non pas contre eux.

Je citerai l'exemple des places en épi. Je reconnais qu'il faut une attention particulière pour les places en épi et perpendiculaires, mais différentes communes vont vivre un enfer en raison de ce que vous leur imposez à ce niveau. Souvent, ces places en épi sont placées dans les noyaux commerciaux comme Sainte-Alix, Stockel ou le Chant d'Oiseau dans ma commune de Woluwe-Saint-Pierre, où elles ne constituent pourtant que 3 % des places de stationnement.

Ces places sont souvent le fruit d'un long consensus entre habitants et communes, qui convient à tout le monde. Vous allez remettre cela en cause. Un gouvernement est pourtant fait pour simplifier la vie des gens, pas pour la compliquer.

1189 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je remercie mes collègues qui ont rappelé l'accord de gouvernement au sujet de Good Move. Il est en effet très important d'avoir des espaces beaucoup plus apaisés, une présence moins visible de la voiture et plus de place pour les citoyens bruxellois. Je remercie également le collègue qui a rappelé les 20.000 places censées être créées hors voirie, selon l'accord.

Un projet nous arrive en cette dernière année de législature et, lors des travaux budgétaires, parking.brussels a reçu un peu de moyens pour examiner - enfin, dernière année ! - comment compenser ces emplacements de stationnement. C'est regrettable !

À ceux qui aiment tweeter très tôt le matin, se pensant les prophètes de la question environnementale, j'oppose des doutes et je rejoins Mme Rajae Maouane, coprésidente d'Ecolo : sans la question sociale, l'écologie, c'est du jardinage. On le voit une

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) oogst blijkbaar niet alleen kritiek bij de oppositie, maar ook bij de meerderheid.*

De MR-fractie vraagt de regering al sinds het begin van de regeerperiode een overzicht van het aantal geschrapte parkeerplaatsen en een compensatiesleutel. Ik stel echter vast dat u nog steeds niet weet hoeveel plaatsen er precies verdwenen zijn, terwijl er wel al zeer belangrijke beslissingen worden genomen.

Het is duidelijk dat het dogma regeert, want u houdt geen rekening met de dagelijkse realiteit van burgers, gezinnen en handelaars. Ook wij willen dat de stad evolueert, maar niet ten koste van de bewoners.

Ik begrijp dat schuine en haakse parkeervakken bijzondere aandacht vereisen, maar met de verplichtingen die u oplegt op dat vlak, maakt u het bepaalde gemeenten wel heel erg moeilijk. De schuine parkeervakken bevinden zich immers vaak in handelskernen en zijn doorgaans het resultaat van een moeizaam vergelijk tussen inwoners en gemeenten. Dat komt nu allemaal op losse schroeven te staan.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Het is goed dat we nog eens terugblikken op de doelstellingen van Good Move die in het regeerakkoord werden opgenomen. Zo heeft de regering zich ertoe verbonden te zorgen voor 20.000 bijkomende parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Het is betreurenswaardig dat daar nu pas een begin mee wordt gemaakt.*

Vanochtend zei mevrouw Rajae Maouane, covoorzitter van Ecolo, dat ecologie die niet sociaal is, neerkomt op tuinieren. Ik ben het daarmee eens: milieumaatregelen mogen sociale ongelijkheid niet in de hand werken. De PS-fractie wil ook een schonere leefomgeving, maar dat moet gepaard gaan met sociale rechtvaardigheid.

fois de plus aujourd'hui. La cause environnementale ne peut pas conduire à un renforcement des inégalités sociales. Mon groupe est partisan d'un cadre de vie moins pollué, tout en assurant une justice sociale. La question environnementale et la question sociale ne vont pas l'une sans l'autre.

¹¹⁹¹ **M. Youssef Handichi (PTB).**- Si j'ai bien entendu les députés qui se sont exprimés ce matin, qu'ils appartiennent à l'opposition ou à la majorité, nous aurions le même scénario qu'à Schaerbeek : si nous étions amenés à voter ce texte, vous n'obtiendriez pas de majorité.

Pour revenir à l'intervention de la coprésidente d'Ecolo ce matin, je n'en peux plus d'entendre l'arrogance que montre de plus en plus ce parti. Sur les réseaux sociaux, d'aucuns transforment son slogan « Plus vert, plus juste » en « Plus vert, plus cher ». Ce matin, ce que j'ai entendu est « Plus vert, plus méprisant ».

¹¹⁹³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Les chiffres que vous avez communiqués sont intéressants et diffèrent de ceux sur lesquels sont basés les plans Good Move et Iris 2.*

Il faudra accélérer le rythme des réaménagements et éviter que les communes et les gestionnaires de voiries ne contournent les règles en faisant en sorte de ne pas devoir demander de permis d'urbanisme.

Je constate que les opposants au RRU profèrent des slogans, mais n'avancent aucun argument de fond.

¹¹⁹⁵ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- On peut le regretter, parce que le véhicule électrique n'est pas la solution, mais à partir de 2035, la vente de véhicules à moteur thermique sera interdite. Cette décision a été votée par le Parlement européen. Ne nous refaites pas le coup du dossier nucléaire ! Ne venez-pas nous dire : « On n'a pas été prévenus, on n'est pas prêts. » Il faut se préparer à la réduction de la place prise par les voitures. Les problèmes de congestion et de sécurité routière ne seront pas résolus par la voiture électrique.

En ville, nous avons la chance de disposer d'autres solutions. Les victimes de la place excessive prise par les voitures sont les usagers actifs, les enfants et les transports publics englués dans le trafic. Je regrette que mes collègues soient partis, car je pense qu'ils sont dans une forme de déni. Notre rôle est avant tout d'améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des Bruxellois, de réduire le bruit - principal facteur poussant au déménagement dans la périphérie - et de lutter contre le dérèglement climatique. Il est plus facile que chacun se demande quel moyen de transport

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans)*.- *Het is duidelijk dat u nu geen meerderheid hebt voor deze tekst.*

Ik kan de arrogantie van Ecolo niet meer aanhoren. De partij zegt te ijveren voor meer rechtvaardigheid, maar haar groene maatregelen komen burgers letterlijk duur te staan.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Als het de bedoeling is om platvloerse beledigingen uit te wisselen, is het natuurlijk gemakkelijk om het kort te houden.

Mevrouw de staatssecretaris, u gaf interessante cijfers, die ik zal bestuderen. Ze wijken af van de cijfers waarop Good Move en het Iris 2-plan zijn gebaseerd. Jaarlijks wordt 2% van de wegen heraangelegd. Dat betekent dat het 50 jaar duurt voor de nieuwe ambitie volledig in de praktijk is gebracht.

We moeten bekijken hoe we het tempo kunnen opvoeren en voorkomen dat gemeenten en wegbeheerders de regels omzeilen door systematisch te kiezen voor werken van geringe omvang, waar geen stedenbouwkundige vergunning aan te pas komt.

Het valt me op dat de tegenstanders vooral met slogans komen. Ik heb duidelijk uitgelegd waarom kwetsbare mensen belang hebben bij de uitvoering van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en ik heb geen enkel inhoudelijk tegenargument gehoord.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Of u het nu wilt of niet, wagens met een verbrandingsmotor mogen vanaf 2035 niet meer worden verkocht. Het Europees Parlement heeft dat verbod goedgekeurd. We kunnen ons daar maar beter op voorbereiden in plaats van een struisvogelpolitiek te voeren. De auto moet en zal in de toekomst minder plaats innemen.*

In de stad hebben we het geluk dat we over alternatieven beschikken. De grootste slachtoffers van de buitensporige ruimte die de wagen inneemt, zijn de actieve weggebruikers, kinderen en het openbaar vervoer. Velen in dit parlement verkeren blijkbaar nog in de ontkenningfase.

Het is onze taak om de Brusselaars een betere leefomgeving te bieden en dat impliceert dat we moeten zorgen voor schonere lucht en minder lawaai en dat we de klimaatverandering moeten tegengaan. Huurders in minder goeie wijken hebben daar overigens het meeste baat bij.

il doit utiliser pour faire un trajet donné plutôt que de mobiliser des fonds pour isoler les maisons, surtout que les locataires sont dans la situation la plus précaire et davantage exposés à la pollution. Il suffit de regarder les cartes de Bruxelles Environnement pour s'en convaincre.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 les nuisances subies par des riverains le long de la ligne de métro 5 à Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

concernant les nuisances liées au passage du métro et les mesures pour y remédier.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Depuis le dépôt de ma question orale, le 13 décembre dernier, son titre aurait pu évoluer, puisque les nuisances communiquées à ce moment-là à Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre se sont, depuis, étendues à d'autres zones des lignes de métro 5 et 1. Je vais donc adapter mon texte à ces développements.

Pour rappel, à la mi-décembre, la presse révélait les importantes nuisances sonores et vibratoires subies par des riverains de l'avenue Gounod à Anderlecht. Des bruits émanant de la ligne de métro 5 desservant la station Veeweyde se font entendre à longueur de journée, interrompent le sommeil des habitants dès 5h30 le matin et le perturbent en soirée et en début de nuit. Outre ces bruits et vibrations, certains riverains ont vu apparaître des fissures dans leur bien et suspectent qu'elles ont générées par les vibrations liées au trafic anormal du métro dans la zone. L'article consulté juste avant le dépôt de ma question mentionnait d'autres nuisances à Woluwe-Saint-Pierre, le long de l'itinéraire de cette même ligne 5 de métro.

Depuis, via la presse et divers témoignages, j'ai pu constater que des nuisances similaires étaient également subies par des habitants d'Auderghem, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Etterbeek et de Molenbeek-Saint-Jean. Elles seraient apparues il y a entre un an et dix mois et surgissent essentiellement lorsque circulent les nouvelles rames de métro M7 sur les lignes 1 et 5.

La STIB semble prendre le problème au sérieux et en étudie les sources, notamment en collaboration avec le constructeur des nouvelles rames. Elle a effectué un meulage des roues de certaines rames et a déclaré avoir réparé le système de graissage et entamé un reprofilage des roues. Certains habitants interrogés déclarent pourtant ne constater aucun changement, d'autres indiquent bel et bien une amélioration, mais temporaire

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de overlast voor de omwonenden van metrolijn 5 in Anderlecht en in Sint-Pieters-Woluwe.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

betreffende de overlast in verband met de doortocht van de metro en de maatregelen om die te verhelpen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*):- *Half december 2022 vernamen we in de pers dat omwonenden zware hinder ondervonden van de doortocht van metrolijn 5 ter hoogte van metrostation Veeweide in Anderlecht en aan de andere kant van diezelfde lijn, in Sint-Pieters-Woluwe. Van 's ochtends vroeg tot 's nachts hadden ze last van lawaai en trillingen; er verschenen zelfs scheuren in woningen. Ik stelde de minister daarover toen al een vraag.*

Sindsdien zijn er ook klachten uit Oudergem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Etterbeek en Sint-Jans-Molenbeek, ook op de lijnen 1 en 5. Blijkbaar ontstonden de problemen toen de nieuwe M7-stellen daar werden ingezet.

De MIVB neemt de klachten ernstig en zoekt samen met de constructeur van de M7-metro's naar oplossingen. De wielen van de voertuigen zijn ondertussen gesmeerd en bijgeslepen. Sommige omwonenden merken een verschil, maar helaas slechts tijdelijk. Anderen zien helemaal geen verbetering.

In Sint-Lambrechts-Woluwe en Anderlecht zijn er al buurtvergaderingen met de MIVB geweest. In Oudergem staat er een gepland op 26 januari. Naar verluidt zijn de buurtbewoners niet overtuigd van de aanpak. Ik besef dat het probleem complex is, maar de getroffen mensen verliezen stilaan hun geduld.

et ponctuelle, ne dépassant pas le mois et demi. En d'autres termes, les actions entreprises ne satisfont pas. Les riverains attendent davantage de la STIB et certains ont les nerfs à vif, ce que l'on comprend soi-même aisément si l'on a subi de telles nuisances.

Plusieurs édiles communaux se sont adressés à la STIB et à la ministre pour demander des réponses concrètes et satisfaisantes, tant concernant la cessation des nuisances que la réparation des dommages causés aux habitations par ces dysfonctionnements.

Des rencontres entre la STIB et les habitants de certains quartiers touchés, à Woluwe-Saint-Lambert et Anderlecht, ont été organisées, et une réunion est prévue à Auderghem, ce jeudi 26 janvier. Des retours que j'ai eus, il semble néanmoins que les participants ne sont pas convaincus par les solutions apportées. Je suis, certes, conscient que la situation n'est pas facile à gérer.

Ce n'est pas la première fois que j'interroge la ministre de la Mobilité sur les nuisances subies par les riverains qui perdent patience et craignent pour leurs habitations.

¹²⁰⁵ La qualité de vie en ville doit être assurée pour chacun, sans distinction de quartiers, de communes, de revenus. Le bruit peut devenir une torture pour des familles entières. La lutte contre les nuisances est une question de santé publique. Je me permets de rappeler que l'article 30.3 du contrat de gestion de la STIB prévoit que « les parties poursuivent leurs efforts de réduction des nuisances sonores et vibratoires des transports publics, notamment dans le cadre des conventions conclues entre la Région, y compris Bruxelles Environnement, et la STIB ». Dans ce dossier, je rappelle que cinq plaintes collectives, venant de différentes communes, ont été adressées à Bruxelles Environnement.

Les causes exactes des bruits et des vibrations dont se plaignent les habitants des quartiers parcourus par les lignes de métro sont-elles maintenant connues ? Quelles sont-elles ? La STIB ou Bruxelles Environnement mènent-elles actuellement des analyses des bruits et des vibrations ? Peuvent-elles être communiquées au public, demandeur de plus de transparence dans ce dossier ?

Combien de plaintes d'habitants vous sont-elles revenues ? Des capteurs de bruits et de vibrations ont-ils été installés chez les habitants qui se plaignent ? Que donnent les relevés ?

Les mesures mentionnées par la STIB ont-elles été exécutées ? Que donne le suivi de ces mesures ? D'après les témoignages reçus, il semblerait que le meulage a des résultats, surtout pour le bruit, mais pas pour les vibrations. Ces résultats ne seraient toutefois que temporaires et il n'est pas possible de meuler à des fréquences trop rapprochées.

Quelles solutions sont envisageables à court et à moyen termes ? Quelles réponses ont été données aux habitants touchés par ces nuisances lors des premières réunions d'information ?

De strijd tegen geluidsoverlast is een zaak van algemeen belang. Niet voor niets bepaalt artikel 30.3 van het MIVB-beheerscontract dat de impact van geluidsoverlast en trillingen op het net zo klein mogelijk moet zijn. Leefmilieu Brussel ontving in dat verband vijf collectieve klachten uit verschillende gemeenten.

Zijn de precieze oorzaken van de geluidsoverlast en de trillingen bekend?

Hoeveel klachten van omwonenden hebt u al gekregen? Wordt bij de klagers thuis meetapparatuur geïnstalleerd?

Welke maatregelen heeft de MIVB genomen, en wat leverde dat op? De wielen bijslipen heeft blijkbaar wel effect op het lawaai, maar niet op de trillingen. Bovendien is dat effect tijdelijk en kunnen de wielen niet al te vaak geslepen worden.

Wat zijn mogelijke oplossingen op korte en middellange termijn?

Is er een contactpersoon bij de MIVB aangesteld? Werkt die voldoende laagdrempelig?

Dekt de verzekering van de MIVB de schade aan de huizen? Wat als er stabiliteitsproblemen zouden opduiken? Volgens de MIVB zouden de scheuren in de woningen niet veroorzaakt worden door de metro. Zal de MIVB een onafhankelijk expert aanstellen om dat te bevestigen of te ontkrachten?

Als de problemen inderdaad blijken samen te hangen met de M7-metrostellen, zou het dan een oplossing kunnen zijn om vóór de ochtend- en na de avondspits weer de oude metrostellen op lijn 1 en 5 te laten rijden? Zo krijgen de geplaagde omwonenden toch wat meer rust.

Une personne de contact de la STIB a-t-elle été désignée et est-elle clairement identifiable par les habitants concernés ?

S'il apparaissait que des fissures sont dues à des vibrations souterraines provoquées par le métro, un système de compensation pour les riverains concernés est-il prévu ? L'assurance de la STIB est-elle activée ? Qu'est-ce qui est prévu pour assurer la stabilité et l'intégrité des immeubles touchés ?

En complément à ma question initiale, j'ai lu que la STIB ne constatait pas de lien entre la circulation du métro et les fissures apparues dans certaines habitations. La STIB envisage-t-elle de mandater un expert indépendant pour confirmer, ou infirmer, ses conclusions et rassurer les riverains ?

Enfin, si les nuisances sont générées par la circulation des nouvelles rames M7 sur les lignes 1 et 5, la STIB peut-elle envisager de ne faire rouler ces rames problématiques qu'en journée et réinjecter les anciennes rames de métro le matin, avant les heures de pointe, et le soir, après les heures de pointe, afin d'offrir un peu de tranquillité aux riverains, dont certains sont aujourd'hui à bout de nerfs ?

¹²⁰⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- M. Loewenstein a très bien exposé le problème.

Si je crois résolument que le métro est un atout indispensable pour la mobilité de demain, à Bruxelles, il me paraît tout aussi indispensable d'assurer une gestion irréprochable de son réseau, de ses infrastructures et de ses externalités négatives. Après les métros en retard ou annulés récemment en raison de travaux, ces nuisances doivent être résolues urgemment, si l'on veut convaincre les Bruxellois d'opérer le report modal tant désiré.

Quand les vibrations ne constitueront-elles plus une nuisance pour les Bruxellois concernés ? Quelles mesures sont prises pour y remédier ?

Depuis quand ces nuisances existent-elles et quelles en sont les causes ?

Comment la STIB fait-elle pour objectiver les nuisances liées aux vibrations de ses rames de métro, avec ou sans plainte préalable d'un tiers ?

Les lignes 1 et 5 sont-elles les seules à causer des problèmes ? Si oui, pourquoi ?

Quel est le nombre de citoyens touchés par ces nuisances au sein des quartiers concernés ? De quelle façon la STIB en a-t-elle eu connaissance ?

Quelles sont les mesures et procédures décidées en matière de dédommagement ?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De metro is een onmisbare schakel in de mobiliteit van morgen, maar als we echt willen dat de Brusselaars de modal shift maken, dan moeten de problemen op het net dringend opgelost raken.*

Sinds wanneer is er hinder en wat zijn de oorzaken?

Stellen de problemen zich enkel op de lijnen 1 en 5?

Hoeveel Brusselaars ondervinden hinder door deze problemen? In welke wijken?

Wanneer zullen de trillingen tot het verleden behoren? Hoe wilt u dat bereiken?

Waaruit bestaat de compensatie voor de geleden schade?

Waarom is er geen beter periodiek onderhoud? Er wordt weleens geklaagd dat de MIVB kampt met een gebrek aan middelen en reserveonderdelen. Verklaart dat de problemen met de slechte wielprofielen?

Overweegt de MIVB de snelheid te verlagen op de problematische stukken van de lijn?

Pourquoi des mesures ne sont-elles pas mises en œuvre périodiquement pour assurer une utilisation irréprochable des véhicules ?

Certains dénoncent une forme de « cannibalisme » pratiquée sur les véhicules à la STIB, par manque de pièces ou de moyens. Est-ce que cette pratique explique pour tout ou partie les vibrations causées par des roues mal profilées ?

La STIB a-t-elle envisagé de réduire la vitesse de ses véhicules dans les quartiers concernés ? Quelles autres pistes sont-elles étudiées ?

¹²⁰⁹ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Ma collègue m'indique qu'elle a déjà répondu à plusieurs reprises à des questions à ce sujet. Je vous invite donc à consulter également la réponse à la question écrite n° 1433 de décembre 2022, qui concernait les nuisances du métro avenue de Broqueville, ainsi que la question écrite n° 1354, qui concernait plutôt Anderlecht.

La STIB a effectivement été alertée à l'automne de nuisances lors du passage des métros dans certains quartiers, plus spécifiquement à Anderlecht, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem, sur le tracé des lignes de métro 1 et 5. Il est clair que ces nuisances pour les riverains ne sont pas acceptables. C'est pourquoi, dès réception des premières plaintes, la STIB a procédé à des examens du réseau de métro, afin d'objectiver les problèmes, d'en identifier les causes et de trouver des solutions le plus rapidement possible.

Elle a constaté à certains endroits du réseau une usure des voies, causée par le passage fréquent et intense des rames de métro. Vu le nombre de plaintes, elle a modifié le calendrier des opérations de maintenance et a réalisé un meulage des voies de métro aux endroits identifiés comme problématiques. Elle a également programmé de nouvelles opérations de meulage, à titre préventif, tout au long des prochains mois. Elle continue par ailleurs ses opérations régulières d'observation du réseau et planifie des opérations de maintenance corrective en fonction de ces observations.

Complémentairement, constatant que certaines usures ondulatoires étaient anormalement importantes, elle a vérifié sur le matériel roulant le fonctionnement des systèmes de graissage embarqué. Elle a détecté des avaries qui ont été réparées au cours du mois d'octobre. Elle a également constaté que sur certaines rames, les roues n'étaient plus suffisamment rondes, ce qui peut générer des vibrations et du bruit de roulement. Afin d'éviter d'utiliser du matériel roulant dont les roues ne sont pas parfaitement rondes, elle a introduit un programme de reprofilage systématique de toutes les roues des métros tous les 60.000 kilomètres. Une ovalisation des roues causée par des imperfections de l'ordre de 0,3 millimètre sur le diamètre des roues cause une signature de bruit et de vibrations différente de la normale. Il s'agit donc de déformations de très petite amplitude.

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *In het najaar van 2022 vernam de MIVB dat bepaalde wijken in Anderlecht, Sint-Pieters-Woluwe en Oudergem hinder ondervonden van de doortocht van metro's op de lijnen 1 en 5. Zodra de eerste klachten binnenliepen, heeft de MIVB het metronet onder de loep genomen om de problemen te objectiveren, de oorzaken te achterhalen en zo snel mogelijk een oplossing te bieden.*

Op sommige plekken bleken de sporen beschadigd door intensief gebruik. De onderhoudsplanning werd meteen omgegooid en waar de sporen problemen gaven, werden ze bijgeslepen. De komende maanden wordt er ook preventief geslepen. Daarnaast blijft het net als vanouds gemonitord worden en wordt er ingegrepen waar nodig.

Gezien de ernst van de slijtage werd ook het smeersysteem van het rollend materieel nagekeken. Defecten werden in oktober 2022 gerepareerd. Ook werd vastgesteld dat sommige wielen afgeplat waren, wat trillingen en lawaai kan veroorzaken. Om perfect ronde wielen te kunnen garanderen, krijgen voortaan alle wielen van de metro's om de 60.000 km systematisch een nieuw profiel. Kleine afwijkingen worden nu preventief opgespoord, zodat er meteen ingegrepen kan worden.

La STIB a mis au point une détection préventive de ces imperfections, afin de pouvoir intervenir de façon précoce dès qu'un défaut apparaît. Ce système est en cours de peaufinage.

¹²¹¹ La maîtrise de ces différents paramètres permettra de ramener les niveaux de vibration et de bruit au passage du métro aux niveaux historiquement constatés sur le réseau. Les effets ne seront pas immédiats, mais nous reviendrons progressivement aux mêmes niveaux de bruit qu'auparavant dans les prochains mois, au fur et à mesure que ces mesures seront appliquées. Étant donné l'ampleur de la tâche, cela prendra toutefois un peu de temps. La STIB a néanmoins profité des congés de fin d'année pour meuler cinq trains problématiques, ce qui a évidemment un effet positif sur la réduction des vibrations.

Étant donné que le problème concerne la totalité de l'axe 1-5, il n'est pas possible de réduire la vitesse des métros, sans quoi le temps de parcours s'en verrait allongé et la capacité réduite. En effet, la STIB ne dispose pas de rames de métro de réserve pour maintenir la fréquence. Or, les rames sont déjà très remplies. Cela étant, la STIB mettra tout en œuvre pour faire circuler en priorité les rames dont les roues ont été meulées. Ce meulage a précisément eu lieu lorsque les fréquences peuvent être réduites, à savoir durant les heures creuses.

Des mesures complémentaires sont également prévues. Dans le cadre de son programme d'amélioration continue, la STIB s'apprête à tester, sur un tronçon de test du réseau de métro, de nouveaux systèmes de fixation des rails sur les traverses. Ces nouveaux systèmes ont été développés par la STIB avec ses fournisseurs d'équipements ferroviaires en vue de réduire le bruit du roulement des trains transmis à travers la voie. Ils n'ont pas d'impact sur les vibrations transmises. Ce projet, dont la mise en œuvre à titre d'essai est planifiée fin janvier 2023, vise à réduire le bruit entendu en surface au passage des trains. Les résultats seront objectivés au cours du mois de février 2023.

Le service clientèle de la STIB a réceptionné quelques dizaines de plaintes relatives à des nuisances sonores ou vibratoires aux environs de l'avenue de Broqueville et du côté d'Anderlecht. Certains riverains se sont directement adressés à leurs autorités locales, qui ont relayé leurs doléances à la STIB. En réponse à ces messages, la STIB a communiqué les différentes mesures prises et analyses réalisées ou en cours. D'après les mesures effectuées, les seuils qui pourraient affecter les bâtiments ne sont pas atteints. Le problème peut être lié à d'autres facteurs, comme le sol, et nécessitera, le cas échéant, d'être objectivé par une expertise indépendante.

Vu que les nuisances se concentrent principalement sur l'axe avenue de Broqueville-Montgomery à Woluwe-Saint-Lambert, du côté de Veeweyde à Anderlecht et à Molenbeek-Saint-Jean, ainsi qu'à Auderghem, la STIB a organisé trois réunions publiques avec les autorités communales concernées pour leur fournir les explications en décembre et en janvier (le 20 décembre à Molenbeek-Saint-Jean, le 16 janvier à Woluwe-Saint-Lambert et le 17 janvier à Auderghem). Une quatrième réunion est prévue le 26 janvier à Auderghem. Dans l'intervalle,

Door al die ingrepen zullen de trillingen en het geluid in de komende maanden weer op het oude niveau zitten. Tijdens de kerstvakantie werden alvast vijf probleemstellen bijgeslepen.

Aangezien het probleem zich voordoet over de hele lengte van de lijnen 1 en 5, kan de snelheid niet worden verlaagd. Dan zou het traject veel langer duren en de capaciteit verminderen. De MIVB heeft onvoldoende reservevoertuigen om die vermindering op te vangen. Uiteraard zet ze bij voorkeur de toestellen in die al onder handen zijn genomen.

De MIVB test ook andere manieren uit om de rails op de bielzen te bevestigen. Daardoor zou de metro stiller moeten rijden, maar op de trillingen heeft het geen impact. Eind januari 2023 gaat er een proefproject van start, in februari volgen de resultaten.

De MIVB heeft enkele tientallen klachten over geluidsoverlast of trillingen uit Woluwe en Anderlecht ontvangen. Andere klachten kwamen bij de gemeenten terecht, die ze doorstuurden naar de MIVB.

Volgens de metingen blijken de trillingen niet intens genoeg te zijn om scheuren te kunnen veroorzaken. Mogelijk spelen er andere factoren, zoals de ondergrond, maar dat zal een onafhankelijk onderzoek moeten uitmaken.

De MIVB heeft drie openbare bijeenkomsten belegd op de plekken waar zich de meeste problemen voordoen: op 20 december in Sint-Jans-Molenbeek, op 16 januari in Sint-Lambrechts-Woluwe en op 17 januari in Oudergem. Wie een klacht indiende bij de MIVB, wordt via e-mail op de hoogte gehouden. Meer informatie wordt ook verspreid via de gemeentebesturen, en sinds kort is er een pagina op de website van de MIVB met alle informatie over het dossier, die geregeld wordt geüpdatet.

les riverains qui ont contacté la STIB ont été informés par voie électronique de l'avancée des analyses et des mesures prises.

Les responsables communaux sont également en contact régulier avec la STIB, ce qui leur permet de transmettre les informations reçues aux habitants. Par ailleurs, une page dédiée vient d'être créée sur le site internet de la STIB. Elle reprend toutes les informations communiquées lors de ces réunions. Ces dernières seront régulièrement actualisées pour faire état de l'évolution de la résolution du problème.

¹²¹⁵ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je me réjouis que la STIB prévoie de mandater un expert indépendant, notamment pour infirmer ou confirmer ses propres conclusions et rassurer les riverains sur le lien entre la circulation des métros et les fissures. Je suis bien conscient qu'en l'absence de la ministre compétente, et je ne la mets pas en cause, il vous est compliqué de répondre à des questions complémentaires. Je vais tout de même les poser, quitte à ce qu'il y soit répondu ultérieurement, l'essentiel étant, pour nous tous, que des solutions concrètes et pérennes soient trouvées pour les habitants concernés.

Premièrement, la STIB peut-elle envisager de faire rouler ses rames problématiques en journée et d'injecter dans le réseau les anciennes rames le soir, après les heures de pointe, de manière à offrir un peu de tranquillité aux riverains, dont certains sont à bout de nerfs ?

Par ailleurs, il semble que ces nouvelles rames soient incompatibles avec les rails. Avant la mise en service de ce matériel, des essais ont-ils été réalisés ? A-t-on constaté des anomalies à cette occasion ? Comment ce problème peut-il être résolu, sachant que les livraisons de ce type de rame se poursuivent ? Que prévoit le cahier des charges ? A-t-il été respecté ? Des adaptations pourront-elles être réalisées sur le matériel roulant devant encore être livré ? Qu'en est-il de la garantie du constructeur ?

Toutes ces questions me semblent légitimes et je les poserai par écrit.

Enfin, les riverains, mais aussi certains bourgmestres et échevins demandent la transparence sur les analyses réalisées. Pourriez-vous les rendre publiques ? Est-il prévu que des analyses complémentaires soient effectuées par un bureau indépendant ? Je ne parle pas ici des fissures, mais de la problématique elle-même.

¹²¹⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me joins aux questions de mon collègue.

La STIB a, certes, pris le problème à bras-le-corps, mais je suis sidérée qu'il ait fallu attendre les plaintes des riverains pour réagir. Je suis étonnée qu'il n'y ait pas eu de contrôle continu permettant d'identifier ces vibrations. Vous annoncez la mise en place d'un contrôle préventif, ce dont nous nous réjouissons. Il

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat de MIVB een onafhankelijk expert zal aanstellen. Ik verwijt de minister niets, en ik begrijp dat het voor u als vervangster moeilijk is om bijkomende vragen te beantwoorden, maar ik zal ze toch stellen.*

Kan de MIVB de oude metrostellen niet opnieuw inzetten na de avondspits, om de veelgeplaagde buurtbewoners ten minste wat avondrust te gunnen?

Zijn de nieuwe metrostellen wel vooraf getest? Het lijkt erop dat ze niet goed passen op de sporen. Hoe kan dat probleem worden opgelost, wetende dat er nog stellen van dit type geleverd worden? Wat staat er in het bestek? Kunnen de stellen van een nieuwe levering aangepast worden, voordat ze in circulatie komen?

De omwonenden en de gemeentebesturen eisen klaarheid. Maakt u alle bevindingen openbaar?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik vind het verbijsterend dat de MIVB wacht tot er klachten binnenlopen om actie te ondernemen. Het hele net zou veel meer preventief gemonitord moeten worden.*

De grootste problemen moeten dringend worden aangepakt, namelijk rond de de Broquevilleaan en het Maarschalk Montgomeryplein.

devrait être programmé à travers tout le réseau pour éviter que d'autres problèmes nuisent à la qualité de vie des habitants.

Si c'est la conjonction de l'usure des voies et de l'ovalisation des roues qui pose un problème, pourquoi ne met-on pas ces trains sur d'autres voies ?

Il est important d'intervenir très rapidement aux endroits où les problèmes sont les plus criants, donc notamment dans la zone de l'avenue de Broqueville et du rond-point Montgomery.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE 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 le suivi des remarques de la Cour des comptes par parking.brussels.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Agence du stationnement pour la période 2022-2026 ambitionne d'être central dans la relation entre l'agence et la Région bruxelloise. Il contient des objectifs accompagnés d'échéances, d'indicateurs de performance et de résultats mesurables à atteindre.

Ce contrat « fixe les règles et les conditions particulières selon lesquelles l'agence exerce les missions qui lui sont confiées et règle les obligations des parties au contrat ». Parmi ses annexes, je mentionnerai ici les annexes 1 et 2, qui fixent respectivement les délais de mise en œuvre des engagements et les indicateurs de suivi, de résultat et de performance. Les annexes du contrat de gestion prévoient une série d'échéances sur lesquelles je souhaite vous interroger.

L'article 83 du contrat de gestion prévoit que « l'agence s'engage à résoudre avant fin 2022 les remarques formulées par le réviseur d'entreprises et par la Cour des comptes relatives aux comptes annuels 2020 et antérieurs, de sorte à ce que l'approbation des comptes 2022 débouche sur un avis favorable (avec réserves éventuelles) ».

Dans son 27e cahier, la Cour des comptes a émis trois réserves sur le compte général 2021 de l'Agence du stationnement :

- sous-évaluation des dépenses (5,9 millions d'euros), consécutive à des problèmes de césure ;

- surévaluation du résultat budgétaire à hauteur de 3,7 millions d'euros résultant d'annulations de créances non imputées budgétairement ;

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de follow-up van de opmerkingen van het Rekenhof door parking.brussels.

De beheersovereenkomst tussen het gewest en parking.brussels voor de periode 2022-2026 bevat doelstellingen met deadlines en prestatie- en resultaatindicatoren. Over de deadlines heb ik een paar vragen.

Bij de jaarrekeningen voor 2020 en daarvoor hadden de bedrijfsrevisor en het Rekenhof opmerkingen. Artikel 83 van de beheersovereenkomst bepaalt dat parking.brussels voor het einde van 2022 rekening moest houden met die opmerkingen, zodat de jaarrekening voor 2022 een positief advies zou kunnen krijgen.

Het Rekenhof heeft een advies met drie punten van voorbehoud geformuleerd voor de jaarrekening voor 2021: het parkeeragentschap heeft zijn uitgaven met 5,9 miljoen euro onderschat omdat het bedrag in het verkeerde boekjaar was geboekt, het begrotingsresultaat is met 3,7 miljoen euro overschat vanwege de annulering van oninbare vorderingen, en de opbrengsten en ontvangsten liggen naar schatting 2,3 miljoen euro te laag omdat gemeenten de parkeerinkomsten te laat overmaken aan het parkeeragentschap.

Voorts merkt het Rekenhof op dat de controleur van de vastleggingen en de vereffeningen het samenvattende jaaroverzicht van de vastleggingen niet aan het Rekenhof heeft bezorgd voor de boekjaren 2018, 2019, 2020 en 2021.

Parking.brussels beschikt nog altijd niet over een schriftelijke verbintenis met het Tentoonstellingspark van Brussel (Brussels Expo) over het gebruik van de som van 4 miljoen euro die in 2016 werd gestort in het kader van de aanleg van de ondergrondse parking op de plaats van de huidige parking C van de Heizel.

- sous-estimation des produits et recettes à hauteur de 2,3 millions d'euros résultant des retards de transmission des relevés annuels des communes.

Elle relève en outre : « Le relevé récapitulatif annuel des engagements n'a pas été transmis par le contrôleur des engagements et liquidations à la Cour des comptes pour les exercices 2018, 2019, 2020 et 2021. » Elle remarque également que parking.brussels ne dispose toujours pas d'un engagement écrit du Parc des expositions de Bruxelles (Brussels Expo) sur l'utilisation de la somme de 4 millions d'euros versée en 2016 dans le cadre de l'aménagement d'un parking souterrain à l'emplacement de l'actuel parking C du Heysel.

Elle relève aussi que parking.brussels accorde à un membre du personnel de grade A4+ une voiture de fonction, pour laquelle un avantage en nature est retenu fiscalement. Cependant, la Cour des comptes constate qu'il n'existe pas de base réglementaire pour l'octroi de cet élément accessoire à la rémunération.

Une surévaluation du résultat budgétaire, des créances considérées comme irrécouvrables par les huissiers de justice, des retards coûteux dans la transmission de leurs relevés annuels des coûts et recettes par les communes qui exercent directement les missions de contrôle et de perception des redevances de stationnement. Voilà autant de problèmes qui persistent chez parking.brussels et sur lesquels j'aimerais vous interroger.

¹²²⁵ L'Agence du stationnement a-t-elle bien répondu dans les délais impartis aux obligations contractuelles contenues dans l'article 83 de son contrat de gestion ?

Comment réagit-elle aux réserves de la Cour des comptes pour son compte général 2021 ? Qu'en est-il de l'engagement écrit de Brussels Expo à propos de la somme de 4 millions d'euros, versée en 2016 dans le cadre de l'aménagement d'un parking souterrain à l'emplacement de l'actuel parking C du Heysel ?

Enfin, une voiture de fonction est mise à disposition d'un collaborateur de parking.brussels sans base réglementaire. Cette dernière remarque n'est pas neuve. Comment cette situation sera-t-elle réglée ? Dans quel délai ?

¹²²⁷ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La clôture des comptes annuels de 2021 a débouché pour la première fois sur un avis encourageant du commissaire aux comptes. Ce dernier s'est prononcé favorablement et sans réserve sur la tenue de la comptabilité du bilan. Il s'est abstenu pour la partie des comptes de résultats en précisant qu'il devait suivre l'avis de son prédécesseur en vertu des règles de l'Institut des réviseurs d'entreprises.

La Cour des comptes a, quant à elle, remis un avis sans abstention. Les deux avis indépendants rendus par ces auditeurs sont révélateurs d'une amélioration sensible de la tenue des comptes et d'un travail opéré en profondeur au sein de l'organisation. Cela devrait conduire à ce que les comptes

Tot slot kende parking.brussels aan een personeelslid van graad A4+ een bedrijfswagen toe, waarvoor fiscaal een voordeel in natura wordt afgehouden. Het Rekenhof stelt echter vast dat er geen reglementaire grondslag bestaat voor de toekenning van dat element als aanvulling op de bezoldiging.

Het is duidelijk: parking.brussels worstelt nog steeds met een pak problemen.

Heeft het parkeeragentschap de deadlines uit artikel 83 van de beheersovereenkomst gehaald?

Hoe reageert parking.brussels op het voorbehoud van het Rekenhof? Wat is de stand van zaken in verband met de schriftelijke verbintenis van Brussels Expo over het gebruik van het bedrag van 4 miljoen euro?

Het is niet de eerste keer dat het Rekenhof aanklaagt dat een personeelslid van parking.brussels zonder reglementaire grondslag een bedrijfswagen krijgt. Hoe en tegen wanneer zal de situatie worden rechtgezet?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Bij de jaarrekening voor 2021 verstrekte de rekeningcommissaris voor het eerst een positief advies over de boekhouding. Over de resultatenrekening sprak hij zich niet uit en volgde hij het advies van zijn voorganger, in overeenstemming met de regels van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren. Het Rekenhof heeft zich over het volledige document uitgesproken.*

Uit de twee onafhankelijke adviezen blijkt dat de boekhouding van parking.brussels gevoelig is verbeterd, waardoor de jaarrekening voor 2022 zonder onthoudingen of voorbehoud goedgekeurd zou moeten kunnen worden.

annuels 2022 de parking.brussels ne fassent plus l'objet d'une abstention ni même de réserve pour leur clôture.

L'article 83 du contrat de gestion a donc bien été respecté. La Cour a relevé, pour 2021, trois anomalies que parking.brussels s'est engagée à corriger au plus vite.

La première est celle de la sous-évaluation des dépenses inscrites au budget. Il s'agit là d'un problème lié aux factures comptabilisées en « factures à recevoir », qui affectent le budget de l'année suivante au lieu du budget de l'année en cours. Ce problème concerne toutes les institutions qui tiennent les deux comptabilités, dont les clôtures ont lieu à des dates différentes. La comptabilité budgétaire est arrêtée au 31 décembre, tandis que la comptabilité générale s'arrête au moment de l'approbation des comptes annuels, soit en avril de l'année suivante. Certaines écritures passées en comptabilité générale ne peuvent dès lors plus être passées en comptabilité budgétaire. Ce problème survient en fin d'année et vise notamment des factures portant sur l'année en cours, mais réceptionnées et comptabilisées l'année suivante.

Pour répondre à cette observation, les services de l'Agence du stationnement ont dressé en 2022 la liste de toutes les factures à recevoir et battu le rappel des fournisseurs pour obtenir ces factures avant le 31 décembre de telle sorte qu'elles puissent être comptabilisées sur le plan de la comptabilité budgétaire, mais aussi de la comptabilité générale.

La deuxième remarque relative à la surévaluation du résultat budgétaire repose sur la même problématique. Les huissiers transmettent à l'agence la liste des redevances frappées d'irrecouvrabilité une fois l'année écoulée, après le 31 décembre. Ces créances peuvent dès lors être encore inscrites dans la comptabilité générale de l'année écoulée, mais ne peuvent plus l'être dans la comptabilité budgétaire de l'année écoulée.

Le développement d'une interface entre les outils de gestion huissier et l'outil comptable SAP régional est en cours. Il devrait permettre à l'avenir d'automatiser la comptabilisation des créances irrécouvrables à mesure de leur occurrence.

Dans l'intervalle, il est convenu, avec les huissiers, d'une transmission des données au 1er décembre au lieu du 31 décembre afin de pouvoir les comptabiliser à temps sur le plan budgétaire. La comptabilisation des créances irrécouvrables de 2022 a ainsi été réalisée le 16 décembre dernier.

¹²²⁹ La troisième remarque porte sur les communes non délégantes qui ne transmettent pas les relevés permettant de comptabiliser les 15 % de recettes du stationnement dues à parking.brussels. De fait, les retards mis par les communes non délégantes à communiquer à l'agence les informations relatives au calcul de sa quote-part de 15 % sur les bonis nets relatifs au stationnement engendrent une sous-évaluation des droits constatés, de sa trésorerie et des créances.

Artikel 83 is dus nageleefd. Parking.brussels zet zich in om de drie afwijkingen die het Rekenhof voor 2021 aankaartte, zo snel mogelijk weg te werken.

De uitgaven zijn onderschat doordat enkele te ontvangen facturen op zo'n manier geboekt zijn dat ze de begroting van het volgende boekjaar beïnvloeden in plaats van de begroting van het lopende boekjaar. De afsluitermijnen verschillen: de begrotingsboekhouding wordt afgesloten op 31 december, terwijl de algemene boekhouding stopt bij de goedkeuring van de jaarrekening in april van het jaar daarop. Sommige boekingen uit de algemene boekhouding kunnen dus niet meer in de begrotingsboekhouding worden opgenomen. Het probleem betreft voornamelijk facturen voor het lopende jaar die worden ontvangen en verwerkt in het daaropvolgende jaar.

In 2022 heeft parking.brussels zijn leveranciers verzocht om hun facturen voor 31 december over te maken, zodat ze tijdig konden worden geboekt.

Dezelfde verklaring ligt ten grondslag aan de overschatting van het begrotingsresultaat. De deurwaarders maken hun lijst met oninbare schulden pas na 31 december over aan parking.brussels. Bijgevolg kunnen de vorderingen worden ingeschreven in de algemene boekhouding, maar niet in de begrotingsboekhouding.

Er wordt gewerkt aan een kruising tussen de programma's van de deurwaarders en de gewestelijke boekhoudingssoftware SAP om de oninbare schulden automatisch te kunnen boeken. In afwachting stenden de deurwaarders ermee in om hun gegevens al op 1 december door te sturen. Doordat waren de oninbare schulden voor 2022 vorig jaar allemaal geboekt op 16 december.

De laatste opmerking betreft de gemeenten die 15% van hun parkeerinkomsten te laat overmaken aan parking.brussels. Die vertraging leidt tot een onderschatting van de ontvangsten.

Krachtens de ordonnantie van 6 juli 2022 is het gewest verantwoordelijk voor de overdracht van informatie in het kader van het toezicht op de lokale besturen. Parking.brussels heeft een spreadsheet opgesteld, gebaseerd op de gemeentelijke boekhouding, waarmee de verschuldigde sommen snel kunnen

Pour contourner cette difficulté, l'ordonnance du 6 juillet 2022 confie la responsabilité de la transmission des informations à la Région, plus particulièrement à la tutelle sur les pouvoirs locaux. L'agence a, de son côté, mis au point un tableur basé sur la comptabilité des communes qui facilite le calcul des droits constatés, des non-valeurs, des dépenses et des amortissements d'actifs liés à la fonction stationnement dans la comptabilité communale. Ce tableur devrait pouvoir s'interfacer avec l'outil comptable communal, à des fins d'automatisation. Ce modèle a été testé auprès de quatre communes. Sa mise en œuvre nécessite encore un arrêté d'exécution, qui est en cours de rédaction et devrait entrer en vigueur dans les mois qui viennent.

Concernant la somme de 4 millions d'euros versée en 2016 dans le cadre de l'aménagement d'un parking souterrain à l'emplacement de l'actuel parking C du Heysel, il est difficile d'apporter aujourd'hui des explications sur la signature d'une convention négociée il y a des années, sous la précédente législature. Toutefois, le gouvernement poursuit l'éclaircissement de la situation relative aux conditions et modalités de cet échange entre parking.brussels et Brussels Expo.

Concernant la dernière question, sur la voiture de fonction, la remarque de la Cour des comptes a déjà été prise en considération et le problème a entre-temps été résolu : une base réglementaire a été créée dans l'arrêté du 15 septembre 2022 relatif aux statuts des agents de parking.brussels.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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 suivi de la résolution visant à lutter contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Sous la législature précédente, notre Parlement a adopté une résolution visant à lutter contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun. Déjà à l'époque, les chiffres relatifs aux faits de harcèlement sexuel étaient interpellants. Force est de constater que la situation ne s'est pas vraiment améliorée.

Dans le cadre de son programme « Safer Cities », Plan International Belgique a publié, en juin 2021, les chiffres d'une étude sur le sujet. En septembre 2019, près de 700 jeunes, âgés de 15 à 24 ans, avaient ainsi été interrogés à Anvers, Bruxelles et Charleroi. L'étude démontre que les types de harcèlement les plus fréquents subis par les filles interrogées sont les sifflements et les commentaires sexistes : plus de quatre filles sur cinq en ont déjà été victimes. Toutefois, plus d'une fille sur trois a déjà subi des attouchements non consentis.

worden berekend. Die zou geïntegreerd moeten worden in de gemeentelijke boekhoudingsprogramma's, zodat het werk geautomatiseerd kan worden. Het model is in vier gemeenten getest. Het kan pas worden ingevoerd als het uitvoeringsbesluit is goedgekeurd. Dat zou over een paar maanden in werking moeten treden.

U vroeg naar het bedrag van 4 miljoen euro dat in 2016 is overgemaakt om een ondergrondse parking aan te leggen bij parking C op de Heizel. Het is moeilijk om uitspraken te doen over een overeenkomst waarover jaren geleden is onderhandeld. Desondanks doet de regering inspanningen om de voorwaarden uit te klaren.

Met de opmerking van het Rekenhof over de bedrijfswagen werd al rekening gehouden. Er is een reglementaire basis gecreëerd in het besluit van 15 september 2022, waardoor het probleem is opgelost.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende de follow-up van de resolutie ter bestrijding van ongewenste intimiteiten in het openbaar vervoer.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- Ondanks de resolutie van de vorige regering ter bestrijding van ongewenste intimiteiten in het openbaar vervoer blijkt de situatie niet echt verbeterd.

Uit een onderzoek van Plan International België uit 2019 blijkt dat meer dan vier meisjes op de vijf nagefloten werden of seksistische opmerkingen te horen kregen; één op de drie had te maken met ongewenste aanrakingen. Het onderzoek werd uitgevoerd bij meisjes tussen 15 en 24 jaar in Antwerpen, Brussel en Charleroi.

In Brussel gebeurt dit in 20% van de gevallen in het openbaar vervoer, vooral 's avonds.

À Bruxelles, 29 % des cas de harcèlement ont lieu dans la rue et 20 % dans les transports publics. C'est principalement le soir que se produisent les faits de harcèlement, selon 27 % des personnes interrogées. Quelque 23 % d'entre elles déclarent que cela peut arriver à tout moment. À titre comparatif, les faits de harcèlement dans les transports publics s'élevaient à 15 % à Anvers et à 12 % à Charleroi.

Le mois de novembre 2022 a marqué le début de la campagne « Join the fam », pilotée entre autres par la secrétaire d'État à l'Égalité des chances et par le ministre-président de la Région bruxelloise. Jusqu'au 2 janvier 2023, des visuels ont été diffusés sur les réseaux sociaux et le réseau d'affichage de la STIB (valves, flancs de bus et de tram). C'est une initiative que nous saluons, d'autant plus que l'une des demandes figurant dans la résolution allait dans ce sens.

Quel est l'état d'avancement des dispositions prévues par la proposition de résolution susmentionnée ? En particulier, qu'en est-il de l'application sur le harcèlement, HandsAway, financée par equal.brussels mais suspendue à la fin de la législature précédente, alors qu'elle s'était pourtant avérée utile ?

Possédez-vous des données chiffrées actualisées quant aux cas de harcèlement sexuel dans les transports en commun bruxellois ?

Depuis l'adoption de la résolution, quelles actions de sensibilisation ont-elles été menées au sein de la STIB ?

L'action 17 du plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes, auquel la ministre de la Mobilité a participé, prévoit la « formation du personnel de la STIB en matière de harcèlement sexuel dans les transports en commun ». Où en est cette action ?

En outre, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, dans son rapport intermédiaire, insistait sur l'importance de sensibiliser le personnel de la STIB au respect et au non-harcèlement, en externe mais également en interne. Cette remarque a-t-elle été prise en considération dans la réalisation de l'action ?

¹²³⁷ En 2019, le gouvernement bruxellois a confié à la STIB le développement d'une application mobile, intitulée MaaS (« mobility as a service », mobilité tout-en-un), pour la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'une application mobile multimodale qui proposera au voyageur une solution de mobilité sur mesure et devrait améliorer particulièrement la mobilité des femmes. L'une des dispositions de la résolution prévoit le développement d'une application permettant de rapporter les comportements de harcèlement sexuel et de passer des appels d'urgence. Cette fonctionnalité sera-t-elle proposée par MaaS ?

¹²³⁹ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.** - Agressions physiques, menaces et intimidations ; les femmes se sentent souvent en insécurité dans l'espace public et les transports en commun. Les études sociologiques urbaines démontrent que le sentiment d'insécurité contraint les déplacements des femmes

Van november 2022 tot begin januari 2023 liep de campagne Join the fam via de sociale media en de afficheborden van de MIVB.

Wat is de stand van zaken omtrent de voorschriften in de resolutie? De app HandsAway, die gefinancierd werd door equal.brussels, werd op het einde van de vorige regeerperiode stopgezet, ook al bleek die nuttig.

Hebt u recente cijfers over grensoverschrijdend gedrag in het openbaar vervoer?

Wat heeft de MIVB ondernomen? Welke opleidingen krijgt het MIVB-personeel hieromtrent? Het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen heeft gewezen op het belang van bewustmaking van het personeel.

In de resolutie stond dat slachtoffers of getuigen met de MaaS-app (Mobility as a Service) ongewenste intimiteiten moesten kunnen melden en noodoproepen doen. Zal dat mogelijk zijn?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans). - *Vrouwen voelen zich, meer dan mannen, vaak onveilig in de publieke ruimte en in het openbaar vervoer. Dat gevoel van*

d'avantage que ceux des hommes. Les femmes sont les plus grandes utilisatrices des transports en commun et pourtant, elles les évitent parfois.

Parmi les obstacles identifiés, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure si les femmes utilisent ou pas les transports en commun : 43 % des femmes, contre 38 % des hommes, invoquent la sécurité comme raison de leur évitement des transports en commun.

À ce jour, la STIB ne dispose pas de chiffres exhaustifs concernant les agressions et faits de harcèlement. En effet, les personnes victimes d'une agression ne font pas automatiquement un signalement auprès de la STIB et portent directement plainte auprès de la police.

La STIB est bien entendu très concernée par la problématique du harcèlement sexuel et tente de tout mettre en œuvre pour augmenter le sentiment de sécurité et la sécurité réelle de tous ses usagers dans les transports en commun, ainsi qu'aux arrêts et dans les gares.

Différentes mesures ont déjà été prises et appliquées pour ce faire.

La STIB a ainsi lancé, en mars 2021, une campagne de sensibilisation de son personnel à la lutte contre le sexisme en entreprise. Cette campagne s'est déclinée en de nombreux formats : vidéos, apprentissage en ligne, articles, posters, dépliants et actions physiques sur le terrain, notamment avec le « bus social cohésion ».

Cette campagne s'accompagne d'une formation en ligne qui inclut des éléments légaux, des situations de harcèlement types, ainsi que des réponses et comportements à adopter en tant que témoin et victime.

Notons également la distribution d'un mémo reprenant les différents canaux vers lesquels le personnel peut se tourner s'il est victime ou témoin de ce type de faits.

Une présentation a, par ailleurs, été organisée pour les collaborateurs avec des spécialistes externes et internes.

Une lettre de la direction générale a été adressée à l'ensemble des collaborateurs, indiquant sans équivoque la tolérance zéro au sein de l'entreprise par rapport aux comportements sexuellement transgressifs.

Une préformation de deux jours a été dispensée par le Centre d'entraînement aux méthodes d'éducation active à l'ensemble du personnel dont la mission est d'accueillir les victimes de harcèlement sexiste au sein de l'entreprise : conseillers sociaux, représentants syndicaux, personnes de confiance, etc.

Outre cette campagne de sensibilisation, la STIB intègre la problématique du sexisme et du harcèlement sexuel dans plusieurs de ses formations : formation à la diversité pour

onveiligheid bepaalt in grote mate of vrouwen al dan niet gebruikmaken van het openbaar vervoer.

Slachtoffers van agressie of intimidatie dienen rechtstreeks klacht in bij de politie en melden de feiten niet altijd aan de MIVB.

De vervoersmaatschappij stelt echter alles in het werk om het veiligheidsgevoel op het openbaar vervoer, aan de haltes en in de stations te verhogen.

In maart 2021 liep een interne campagne met filmpjes, een presentatie, affiches en folders over seksisme op de werkvloer. Via onlineopleidingen wordt stilgestaan bij de juridische aspecten, bij de verschillende soorten ongewenste intimiteiten en bij een goede attitude als getuige of slachtoffer. Ook de aansprekpunten waar slachtoffers en getuigen terecht kunnen werden meegedeeld. Binnen het bedrijf geldt een nultolerantiebeleid voor ongewenste intimiteiten.

In diverse opleidingen voor het personeel en het management komt de problematiek aan bod, met specifieke aandacht voor de slachtoffers.

les managers ou formation sur les risques psychosociaux, par exemple.

¹²⁴¹ Ces mesures et actions se poursuivent. La STIB continue à suivre cette problématique de très près, en étant à l'écoute de son personnel, des conseillers sociaux, personnes de confiance et représentants syndicaux, et en travaillant avec les conseillers en prévention externes.

En ce qui concerne la formation du personnel de terrain par rapport aux faits de harcèlement dont sont victimes des voyageurs ou voyageuses, en plus des formations en ligne existantes, la STIB a développé, sur la base des sessions dispensées par le Centre d'entraînement aux méthodes d'éducation active, une formation spécifique réservée aux agents en contact direct avec la clientèle (personnel de conduite, agents de sécurité, agents multimodaux et agents de vente). Cette formation fera partie de l'écolage de base fourni par la STIB, sera dispensée à l'ensemble du personnel concerné en service et sera incluse à la formation continue. Cette formation vise à sensibiliser les agents au phénomène, à les aider à bien accueillir les victimes, à les informer sur les procédures à suivre, etc.

En plus de la formation et de la sensibilisation de son personnel, la STIB investit dans la sécurité de son réseau, un point important dans la lutte contre les violences à l'encontre de tous les voyageurs, hommes et femmes. Ces dernières années, la STIB a consenti de gros investissements pour renforcer la présence humaine sur son réseau, en particulier dans les stations : engagement de patrouilleurs « sécurité station » et internalisation de plus de 100 agents de sécurité.

Les plans directeurs « stations » intègrent déjà depuis longtemps les principes destinés à rendre les stations plus sécurisantes et plus accueillantes afin de prévenir les problèmes (éclairage plus puissant, matériaux plus clairs). La STIB dispose, par ailleurs, du plus grand réseau de caméras de Bruxelles. Elle est toujours prête à collaborer avec les services de sécurité de la Région et des communes concernant les plans et actions qu'ils entreprennent en matière de lutte contre le harcèlement dans l'espace public, dont font partie les transports en commun.

L'application de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ne prévoit pas la fonctionnalité de passer des appels d'urgence sous la forme, par exemple, d'un bouton d'alerte au harcèlement. Par contre, l'application 112 BE - déjà téléchargée plus d'un million de fois - permet, en un clic ou presque, de contacter les services de secours et la police. Ces derniers reçoivent alors directement vos coordonnées préremplies et votre localisation, sans devoir passer par un numéro intermédiaire. Il n'est même pas nécessaire d'avoir du réseau ou d'être connecté à Internet.

L'application appelle directement la centrale d'urgence : pas besoin d'écrire un message, pas de perte d'un temps précieux et vous êtes directement en contact avec la bonne personne. En outre, vous pouvez l'utiliser si vous ne pouvez pas ou n'osez pas parler. La police explique sur son site internet qu'elle peut

De MIVB volgt de problematiek van nabij op en luistert daarbij naar het personeel, vertrouwenspersonen, vakbondsafgevaardigden en externe preventieadviseurs.

Voor het personeel dat contact heeft met de reizigers (bestuurders, veiligheidsagenten en verkoopmedewerkers) is er een specifieke vorming uitgewerkt, in samenwerking met het Centre d'entraînement aux méthodes d'éducation active. Die zal deel uitmaken van de basisopleiding en wordt aan het volledige personeel aangeboden. Zo leren de medewerkers het fenomeen onderkennen, beter omgaan met de slachtoffers, en welke procedures ze moeten volgen.

De laatste jaren heeft de MIVB veel geïnvesteerd om de veiligheid op het netwerk en in de stations te verhogen. Dat doet men door meer menselijke aanwezigheid, veiligheidspatrouilles, maar ook door een betere verlichting en camera's. De MIVB beschikt over het grootste cameranetwerk in Brussel en is altijd bereid om samen te werken met de gewestelijke veiligheidsdiensten en de lokale besturen.

Via de MaaS-app kun je geen noodoproepen doorgeven. Dat kan wel met één klik op een alarmknop via 112.be, dat al meer dan een miljoen keer gedownload is. De hulpdiensten beschikken dan meteen over je gegevens en locatie, zelfs zonder bereik of internetverbinding, en je bent meteen met de juiste persoon verbonden. Je kunt de toepassing ook gebruiken als je niet kunt of durft praten. Door de locatiebepaling kan dan meteen een ploeg ter plaatse gestuurd worden.

souvent savoir ce qui se passe, sans avoir besoin d'échanger un mot, et que, dans tous les cas, elle peut directement écouter ce qui se passe. Étant donné qu'elle connaît la position exacte de la personne en détresse, elle peut directement envoyer une équipe sur place.

¹²⁴³ La STIB dispose aussi d'un numéro spécifique pour les situations suspectes. Le 1707 a été créé à la suite des attentats du 22 mars 2016, afin d'offrir une possibilité supplémentaire de signaler des comportements ou colis suspects dans les transports publics. Il n'est pas prévu que ce numéro se substitue aux numéros d'urgence de la police ou des services de secours dans le cas où une aide ou intervention urgente serait nécessaire.

Le cas échéant, les numéros d'urgence 100, 101 et 112 restent les plus indiqués pour solliciter une intervention directe de la police ou des services de secours. Cela reste leur mission principale.

¹²⁴⁵ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Vous dites que l'application 112 BE a été téléchargée plus d'un million de fois. S'agit-il de cas typiques de harcèlement ou est-ce plus large ?

¹²⁴⁵ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Il s'agit de toutes les situations d'urgence.

¹²⁴⁵ **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Je ne dis pas que rien n'est fait, mais une prise de conscience s'impose.

Concernant l'application HandsAway, qui est très spécifique, le dispositif n'a pas été renouvelé. La STIB pourrait-elle envisager de répondre positivement à la demande ? Au vu de son succès, elle dépasse le cadre de l'espace public et pourrait être aussi utilisée dans les transports en commun et aux arrêts. Pourriez-vous relayer la demande de la voir remise en service et financée ?

J'entends bien que la STIB ne dispose pas de chiffres actualisés. Néanmoins, pourriez-vous transmettre au secrétariat de la commission les chiffres en sa possession ? Il serait déjà utile d'avoir des indications sur le harcèlement sexiste dans les transports publics. Cette donnée devrait intéresser les associations et le gouvernement. Il conviendrait que la STIB communique les chiffres dont elle dispose. Il serait inquiétant qu'elle n'en dispose pas. Je comprends que ses chiffres ne soient pas toujours liés à ceux de la police, mais il serait néanmoins intéressant de les connaître.

- *L'incident est clos.*

¹²⁵⁷ **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹²⁵⁷ à **Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

De MIVB beschikt ook over een specifiek nummer voor verdachte situaties, 1707, ingevoerd na de aanslagen van 2016. Het is niet de bedoeling dat dit de noodnummers van de hulpdiensten, 100, 101 en 112, vervangt.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *De toepassing 112.be is meer dan een miljoen keer gedownload. Gaan die noodoproepen telkens om gevallen van ongewenste intimiteiten?*

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Nee, om alle noodgevallen.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) *(in het Frans).*- *Ik zeg niet dat er nog niets is gebeurd, maar er is toch nog meer bewustwording nodig.*

De app HandsAway was erg succesvol. Zou die niet opnieuw in gebruik kunnen worden genomen?

Zou de MIVB de cijfers waarover ze beschikt, misschien toch kunnen bezorgen aan het secretariaat van de commissie? Zo hebben we toch al een idee van het aantal seksistisch getinte feiten.

- *Het incident is gesloten.*

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,**

1257 **concernant les conséquences pour la STIB des débordements de la Saint-Sylvestre.**

1259 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La STIB a transporté 115.000 personnes la nuit du Nouvel An, soit plus qu'avant la pandémie. Malheureusement, à l'heure où beaucoup fêtaient le passage à la nouvelle année en levant leur verre et en étreignant leurs proches, certains décidaient de célébrer le passage à la nouvelle année en se laissant aller à la violence, à la casse et à la provocation.

Si ces faits se répètent d'année en année, cela ne les rend pas moins graves. Surtout lorsqu'ils sont dirigés contre des femmes et des hommes qui assurent une mission de service public au lieu d'être auprès des leurs. Le phénomène étant largement prévisible, j'aimerais faire le point avec vous sur ce que vous avez mis en place depuis que je vous ai interrogée à ce sujet il y a un an.

Pour rappel, vous indiquiez l'année dernière que cinq trams et trois bus avaient été endommagés. En 2020, on parlait d'un bus et d'un tram et de neuf cas de vandalisme dans le métro. En 2019, c'étaient trois bus et trois trams qui étaient vandalisés, auxquels s'ajoutaient onze incidents dans le métro. Le nombre d'incidents semble en baisse pour cette année. Le trafic de plusieurs lignes de tram et de bus a toutefois dû être interrompu.

Nous abordons fréquemment la question de la sécurité sur le réseau de la STIB, notamment celle de ses agents, qui subissent de plus en plus de violence. Si nous souhaitons voir encore le nombre de voyageurs transportés à la Saint-Sylvestre augmenter, nous devons poursuivre les efforts entrepris.

Quelles ont été les conséquences, cette année, des débordements évoqués sur le personnel, le matériel roulant ou les infrastructures de la STIB ? Pouvez-vous évoquer le bilan financier de ces débordements, ainsi que la nature des dégâts constatés ? Où ont été commises les dégradations ?

Combien de flagrants délits ont-ils été rapportés par des agents de la STIB auprès de la police ? Combien de plaintes ont-elles été déposées ?

La STIB travaille avec safe.brussels lors de réunions préparatoires afin de déterminer le dispositif de sécurité qui doit être appliqué la nuit du Nouvel An, par exemple en fermant l'accès de certaines stations ou en déviant certaines lignes. Quelles ont été les mesures décidées cette année ? Quelles lignes de tram ont-elles dû être déviées, pendant combien de temps et pourquoi ? Est-ce que la mise en service du centre de crise régional a permis d'améliorer l'analyse d'images vidéo et l'identification des auteurs de violence, notamment dans les stations ?

Un Conseil bruxellois de la nuit a vu le jour, notamment pour mieux préparer les mesures à prendre pour faciliter le

betreffende de gevolgen van de verstoringen tijdens oudejaarsnacht voor de MIVB.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Tijdens de voorbije oudejaarsnacht heeft de MIVB liefst 115.000 reizigers vervoerd. Helaas zaten er onder de feestvierders weer enkelingen die per se rel wilden schoppen. Dat is erg, zeker als het geweld en de provocaties gericht zijn tot de vrouwen en mannen die werken voor het algemeen belang, terwijl ook zij misschien liever feest hadden gevierd met hun naasten.*

Al die ongeregelheden waren natuurlijk ruimschoots te voorzien. Daarom had ik graag met u de balans opgemaakt, net zoals ik dat precies één jaar geleden ook deed.

Dit jaar leek het aantal vandalismegevallen nog mee te vallen. Toch moesten meerdere bus- en tramlijnen stilgelegd worden.

Wat waren de gevolgen van de verstoringen voor het MIVB-personeel, de voertuigen en de infrastructuur? Hoeveel bedragen de kosten? Waar is er schade gemeld?

Hoeveel vanden hebben de MIVB-medewerkers op heterdaad kunnen betrappen? In hoeveel gevallen werd er aangifte gedaan?

De MIVB werkt vooraf samen met safe.brussels een veiligheidsprotocol uit voor oudejaarsnacht, waarin onder meer staat welke stations wanneer dicht moeten of welke lijnen omgeleid worden. Hoe zag dat plan er dit jaar uit? Is het nieuwe Brussels Gewestelijk Crisiscentrum een aanwinst gebleken voor de analyse van de videobeelden en de identificatie van de geweldplegers?

Sinds kort bestaat er een Brusselse Nachtraad. Is de MIVB daarin vertegenwoordigd?

In 2019 legde een werkgroep voor het eerst vast in welke zones extra waakzaamheid geboden was om de hulpdiensten hun werk te kunnen laten doen en hoe de communicatie zou verlopen. Een draaiboek werd naar alle betrokkenen gestuurd. Is de MIVB de laatste jaren betrokken bij dat draaiboek?

Waar zou de MIVB graag politieversterking zien?

déroulement de grands événements. La STIB y est-elle associée ? Si oui, comment ?

Un groupe de travail avait permis, dès 2019, de mieux identifier les zones de vigilance où l'engagement du Siamu pouvait s'avérer compliqué en raison de désordres urbains, et de mieux préciser les canaux de communication à utiliser entre les différents services, ainsi que le cadre et les lieux où les interventions du Siamu pourraient être appuyées par un dispositif policier. Cela avait donné naissance à une feuille de route nommée « Saint-Sylvestre 2019 – dispositions multidisciplinaires », transmise à l'ensemble des partenaires concernés. La STIB a-t-elle été associée à l'élaboration de cette feuille de route pour les années ultérieures ? Si non, pourquoi ?

Quels sont les endroits où la STIB souhaite voir une présence policière renforcée ?

¹²⁶³ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Après mise à jour du bilan initial, la STIB déplore des dégâts sur quatre trams et six abris lors de la nuit du Nouvel An. Il est toutefois difficile d'isoler les coûts spécifiquement liés à cette nuit, étant donné que le rapportage sur les coûts liés au vandalisme est établi sur une base mensuelle. Soulignons toutefois que les dégâts restent très limités au regard de l'étendue du réseau de la STIB.

Un flagrant délit a été constaté, avec intervention de la police. Étant donné que la personne était identifiable, la STIB a porté plainte.

La STIB a pris des mesures préventives - comme décidé lors des réunions préparatoires avec différents acteurs, dont la STIB et la police - avec des déviations de lignes et des fermetures de stations, soit totales, soit pour certains accès uniquement. À 17 heures, certains accès ont été fermés dans les stations Comte de Flandre et Étangs Noirs. À 20 heures, la station Parc a été totalement fermée. Les stations Trône et Étangs Noirs ont suivi à 22 heures. À 22h30, certains accès ont été fermés aux stations Porte de Namur et Arts-Loi. Des déviations et interruptions de ligne ont également été prévues au vu des festivités organisées, sur les lignes de tram 92 et 93 ainsi que sur les lignes du bus 12, 34, 38, 54, 64, 71, 80 et 95.

Outre ces déviations prévues, certaines lignes de trams ont été perturbées lors de la nuit du Nouvel An en raison d'incidents :

- les lignes 25 et 62, avenue Rogier : les trams ont été interrompus une trentaine de minutes entre 22h10 et 22h40 en raison d'une collision entre tiers ;

- la ligne 7, à hauteur de l'arrêt Hôpital Paul Brien : elle a été déviée entre Docks Bruxsel et Meiser de 23h20 jusqu'à la fin de service en raison de jets de projectiles ;

- la ligne 81 à Saint-Antoine : elle a été limitée à Flagey en direction de Montgomery de minuit à 2h20 en raison d'actes de vandalisme et d'émeutes ;

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Tijdens de oudejaarsnacht werden vier trams en zes wachthokjes vernield. We weten nog niet hoeveel dat zal kosten, aangezien de kosten voor vandalisme per maand worden bijgehouden.*

Eén relschopper werd op heterdaad betrapt. De politie werd erbij gehaald en de MIVB deed aangifte tegen de betrokkene.

Er golden verscheidene preventieve maatregelen waarover afspraken waren gemaakt tijdens voorbereidende vergaderingen met de MIVB, de politie en andere betrokken instanties. Lijnen werden afgeschaft of omgeleid, bepaalde stations gingen geheel of gedeeltelijk dicht.

Naast die geplande ingrepen waren er ook incidenten op de lijnen, waardoor er ingegrepen moest worden. Zo werd lijn 7 een tijdlang omgeleid nadat er projectielen waren gegooid, waren trams 25 en 62 een halfuur onderbroken ter hoogte van de Rogierlaan na een aanrijding en werden tramlijnen 51 en 81 ingekort na gevallen van vandalisme en samenscholingen.

De MIVB is niet vertegenwoordigd in de Brusselse Nachtraad, maar aangezien ze wel deelneemt aan de veiligheidscel van de hoge ambtenaar van Brussel-Hoofdstad, is ze betrokken bij de voorbereidende vergaderingen rond oudejaarsnacht, samen met onder meer de brandweer, de medische hulpdiensten, de politie en alle instanties die zich bezighouden met mobiliteit.

- la ligne 81 à Conseil : elle a été limitée à Bara en direction de Marius Renard de minuit à 4h45 en raison d'actes de vandalisme et d'émeutes ;

- la ligne 51, à Marguerite Duras : elle a été limitée à Argonne de 23h50 à 2h15 en raison d'actes de vandalisme et d'attroupements.

La STIB n'est pas associée au Conseil bruxellois de la nuit. Toutefois, étant donné qu'elle est présente dans la cellule provinciale de sécurité du haut fonctionnaire de l'arrondissement de Bruxelles, la STIB est impliquée dans les réunions multidisciplinaires préparatoires à la nuit du Nouvel An, rassemblant les différentes disciplines : Siamu, services médicaux, police, mobilité, etc. Dans le cadre de ces réunions, la feuille de route identifiant les zones de vigilance a été élaborée entre le Siamu et la police. Puisqu'il s'agit d'une protection des services du Siamu, la STIB n'a pas été impliquée dans la désignation des zones.

¹²⁶⁵ Cette année, la feuille de route n'a pas été modifiée. La STIB demande une présence renforcée de la police sur son réseau en fonction des lieux rassemblant un grand nombre de personnes lors d'événements. Il s'agissait ici du feu d'artifice, mais c'est par exemple aussi le cas lors des concerts au stade Roi Baudouin. La présence renforcée de la police permet de soutenir la STIB pour la sécurisation du réseau et la gestion de flux importants de voyageurs.

Pour la question de la mise en service du centre de crise régional, je vous invite à vous adresser au ministre-président.

¹²⁶⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Au vu du bilan que vous venez de dresser devant nous, on peut dire que les débordements et les actes de vandalisme de la Saint-Sylvestre ont été lourds de conséquences pour le réseau de la STIB. Bruxelles n'est certes pas la seule à connaître ce phénomène, c'est aussi le lot de bien des villes européennes. Il semble que des préparatifs importants aient été réalisés pour y faire face. J'imagine qu'une cellule Saint-Sylvestre 2022 avait été mise en place, étant donné la réaction rapide de la STIB.

Ces phénomènes ont pu être circonscrits grâce à la police et au Siamu, dont les membres figurent parmi les premières victimes de cette soirée, mais aussi aux autres services de prévention, comme les gardiens de la paix ou les éducateurs de rue, qui doivent jouer un rôle important et être associés à la réflexion autour de ces débordements.

Il serait intéressant d'intégrer la STIB au Conseil bruxellois de la nuit afin d'évaluer les demandes des différents intervenants en matière d'horaires. Cela permettrait d'améliorer la gestion de cette soirée en particulier, mais aussi de faciliter la vie des sorteurs pendant toute l'année.

- *L'incident est clos.*

Het draaiboek bleef dit jaar ongewijzigd.

Bij grote drukte vraagt de MIVB om politieversterking. Dat gebeurt niet enkel met oudejaar, maar ook bijvoorbeeld bij concerten in het Koning Boudewijnstadion.

Voor uw vragen over het crisiscentrum moet u bij de minister-president zijn.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Er waren flink wat opstootjes en gevallen van vandalisme op het MIVB-net dit jaar, maar blijkbaar hebben de grondige voorbereidingen nut gehad en kon er snel en adequaat ingegrepen worden.*

Het zou interessant zijn als de MIVB kon deelnemen aan de Brusselse Nachtraad. Zo kan ze haar dienstregeling het hele jaar door optimaal aanpassen aan allerlei evenementen.

- Het incident is gesloten.

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

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

1273 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1273 **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,**

1273 **concernant le suivi de l'article 32 du contrat de gestion entre la Région et parking.brussels portant sur le jalonnement.**

1275 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le contrat de gestion conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Agence du stationnement pour la période 2022-2026 contient des objectifs accompagnés d'échéances, d'indicateurs de performance et de résultats mesurables à atteindre.

Son article 32, « Jalonnement des parkings publics », prévoit que « l'Agence effectuera en collaboration avec Bruxelles Mobilité une évaluation pour fin 2022 quant à la pertinence, l'efficacité et l'efficience de la politique de téléjalonnement actuelle et de sa répartition de compétences entre Bruxelles Mobilité et Parking Brussels ». À la suite de cette évaluation, il est prévu que l'Agence du stationnement poursuive, avec Bruxelles Mobilité, la mission d'harmonisation de la signalétique et de développement du jalonnement dynamique des parkings publics, en ce compris avec la Région flamande concernant le jalonnement sur le ring de Bruxelles.

L'évaluation conjointe par l'Agence du stationnement et Bruxelles Mobilité, prévue pour la fin de l'année 2022, est-elle prête ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous faire part d'une synthèse de ses conclusions ?

À l'issue de cette évaluation, quelles sont les suites concrètes prévues dans la poursuite de la mission d'harmonisation de la signalétique et du développement du jalonnement dynamique des parkings publics ? Comment se déroule le projet de jalonnement du ring, mené conjointement avec la Flandre ?

1277 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La mise en œuvre des actions qui figurent dans le contrat de gestion entre la Région et l'agence fait bien entendu l'objet d'un suivi régulier. Le cahier des charges pour l'évaluation du système de téléjalonnement est prêt et sera publié en janvier par parking.brussels, pour une attribution en février ou en mars. Les premiers résultats sont attendus mi-2023. L'étude permettra d'objectiver les besoins futurs concernant le développement du jalonnement dynamique des parkings publics.

En ce qui concerne le jalonnement des park and ride (P+R) sur le ring, le P+R Ceria est actuellement jalonné sur le ring par trois panneaux statiques directionnels. Par ailleurs, il est prévu d'installer deux panneaux de téléjalonnement dynamique (panneaux à messages variables) pour le Ceria. En ce qui

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de follow-up van artikel 32 van de beheersovereenkomst tussen het gewest en parking.brussels betreffende de parkeergeleiding.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Krachtens artikel 32 van de beheersovereenkomst tussen het Brussels Gewest en parking.brussels voor de periode 2022-2026 komt er tegen eind 2022 in een evaluatie van de huidige parkeergeleiding en van de taakverdeling tussen Brussel Mobiliteit en parking.brussels.*

Is die evaluatie, die wordt uitgevoerd door het parkeeragentschap en Brussel Mobiliteit, inmiddels klaar? Zo ja, kunt een overzicht geven van de conclusies?

Wat zijn de gevolgen voor de verdere harmonisering van de bewegwijzering en de dynamische parkeergeleiding naar openbare parkeergarages? Hoe verloopt de samenwerking met Vlaanderen voor parkeergeleiding vanaf de Ring?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *De bepalingen van de beheersovereenkomst worden voortdurend gevolgd. Het bestek voor de evaluatie van de parkeergeleiding is klaar en wordt eind januari gepubliceerd door parking.brussels. In februari of maart wordt er een kandidaat geselecteerd voor de aanbesteding. De eerste resultaten worden midden 2023 verwacht.*

Op de Ring zijn er nu drie informatieborden voor de overstapparking Coovi. Er komen nog twee extra borden. Overstapparking Stalle moet nog gebouwd worden en over de parkings Erasmus en Bordet is geen informatie beschikbaar.

Er lopen onderhandelingen met de Vlaamse overheid over de bouwvergunning voor een informatiebord op de E19 ter hoogte

concerne les autres parkings du ring, le parking Stalle doit encore être construit et les données des parkings Erasme et Bordet ne sont pas rendues disponibles.

Pour le panneau R001 Sint-Pieters-Leeuw sur l'autoroute E19, en Région flamande, les négociations pour l'obtention d'un permis d'urbanisme avec la Flandre sont en cours. Nous étudions également la possibilité de recourir aux neuf panneaux à messages variables du ring, remis à niveau en 2021, pour afficher les données de disponibilité du P+R Ceria.

¹²⁷⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous connaissons tous l'intérêt que présente le téléjalonnement pour guider au mieux les automobilistes vers des solutions de stationnement. J'effectuerai prochainement le suivi des réponses qui viennent de m'être apportées.

- *L'incident est clos.*

van Sint-Pieters-Leeuw. We bekijken ook de mogelijkheid om de negen dynamische informatieborden op de Ring te gebruiken om ook de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in overstapparking Coovi aan te geven.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Parkeergeleiding is belangrijk voor de autogebruikers. Ik volg deze informatie dus verder op.*

- *Het incident is gesloten.*