



**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 7 MARS 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 7 MAART 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

Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer 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 travaux avenue Princesse Elisabeth à Schaerbeek.

Discussion – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

M. Ibrahim Dönmez (PS)

M. David Weytsman (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Youssef Handichi (PTB)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Marc-Jean Ghysse 17

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

concernant l'arrivée prochaine de robots livreurs.

Question orale de Mme Ingrid Parmentier 19

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,

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer 6

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

betreffende de werken aan de Prinses Elisabethlaan in Schaarbeek.

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Youssef Handichi (PTB)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse 17

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

betreffende de toekomstige inzet van bezorgrobots.

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 19

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

concernant la sécurisation de la circulation des cyclistes sur la chaussée de Waterloo entre le Prince d'Orange et la Bascule.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 21

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 rationalisation des panneaux de signalisation.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 24

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 du test de circulation réalisé au rond-point Montgomery.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, 27

concernant le réaménagement de l'avenue du Diamant à Schaerbeek.

Question orale de M. Marc Loewenstein 30

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 concertation avec Unia et le Cawab afin d'alléger la procédure d'inscription des plaques d'immatriculation des voitures des détenteurs de cartes de stationnement pour personnes handicapées.

betreffende het verbeteren van de veiligheid van het fietsverkeer op de Waterlooosesteenweg tussen Prins van Oranje en Bascule.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 21

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

betreffende de vermindering van het aantal verkeersborden.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 24

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 verkeerstep op het Montgomeryplein.

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, 27

betreffende de heraanleg van de Diamantlaan in Schaarbeek.

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 30

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

betreffende het overleg met Unia en Cawab om de nummerplaatregistratie voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart te vereenvoudigen.

Question orale de M. David Weytsman	35	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	35
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 accidents liés aux bornes rétractables.		betreffende de ongevallen met verzinkbare palen.	
Question orale de M. David Weytsman	38	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	38
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 conditions de travail et les missions des agents de contrôle et de sécurité de la STIB.		betreffende de arbeidsvoorwaarden en opdrachten van de controleurs en veiligheidsagenten van de MIVB.	

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

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

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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 travaux avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek.

betreffende de werken aan de Prinses Elisabethlaan in Schaerbeek.

1107 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).** - Les travaux de réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek ont démarré. Je rappelle que ce projet vise à réduire le trafic de transit, réduire le risque lié à l'usure des rails du tram de la ligne 92 et améliorer la vitesse commerciale de la STIB.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (*in het Frans*). - *De werken voor de heraanleg van de Prinses Elisabethlaan in Schaerbeek zijn begonnen. Ze hebben tot doel het doorgaand verkeer te beperken, het slijtagerisico van de tramrails te verminderen en de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren.*

Je me suis rendu sur place et j'ai examiné le dossier de plus près. Je comprends dès lors mieux l'inquiétude et les interrogations des riverains.

Is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd over het doorgaand verkeer in die laan? Zo niet, waarop is het project dan gebaseerd?

Disposez-vous d'une étude de mobilité sur le trafic de transit passant par cette avenue ? Dans la négative, sur quoi repose le projet ? Le document établi par Sweco Belgium, que vous nous aviez transmis en réaction à une question parlementaire, recommande la réalisation d'une étude de mobilité, comme condition assortissant l'avis rendu par la commission de concertation.

In haar verklarende nota maakt de MIVB gewag van een sterke verzaaging van de Max Roosstraat, zonder evenwel een echte oplossing aan te reiken.

Dans sa note explicative, la STIB évoque une saturation renforcée de la rue Max Roos, sans toutefois apporter de véritable solution. Comment voulez-vous avancer dans ce projet sans avoir fait la clarté sur ces différents points ?

Bovendien heeft de gemeente Schaerbeek wijzigingen doorgevoerd die een aanzienlijke impact zullen hebben op de lokale mobiliteit. In welke mate werd daarmee rekening gehouden? Kunt u aantonen dat het project gebaseerd is op betrouwbare studies?

Par ailleurs, la commune de Schaerbeek a introduit de multiples modifications qui auront des conséquences importantes sur la mobilité locale. Dans quelle mesure ces aspects ont-ils été pris en considération lors de la définition du projet Princesse Élisabeth ? Pouvez-vous nous démontrer qu'il repose sur une réflexion documentée, rigoureuse et transversale ?

Hoe zal de afschaffing van de trambedding de reissnelheid van het openbaar vervoer verbeteren?

En quoi la suppression du site propre de la ligne de tram 92 améliorera-t-elle la vitesse commerciale de la STIB dans cette zone ? Nous ne comprenons pas bien comment va se concrétiser cet objectif du projet.

1109 L'un des autres objectifs du projet était de trouver une solution au problème de l'usure des rails sur le trajet du tram 92 et au danger potentiel qu'il représente, mais tous les experts ne sont pas d'accord sur la question. Quelles études ont été effectuées pour identifier et cartographier ce risque ?

Niet alle deskundigen zijn het eens over de oplossing voor de slijtage van de tramrails. Welke studies werden uitgevoerd om het risico te bepalen?

La participation citoyenne constitue un des axes de votre politique. C'est en tout cas ce que vous défendez dans le cadre du plan Good Move. Depuis les sièges de l'opposition, nous n'avons

Burgerparticipatie is een van de krachtlijnen van uw beleid, maar voor dit project werden slechts twee bijeenkomsten georganiseerd: een eerste in 2020 om het project voor te stellen en een tweede in 2021. Welke inbreng hebben de buurtbewoners gekregen?

pas toujours l'impression que cette participation citoyenne se passe de la meilleure des manières.

Dans le cadre du projet en question, nous constatons que deux réunions seulement ont été organisées : une première en 2020 pour présenter le projet, et une seconde - qui est restée sans suite - en 2021. Quelle voix a été laissée aux riverains pour s'exprimer sur ce projet ? Certains d'entre eux signalent ne pas avoir reçu de réponse à certaines des questions qu'ils ont posées dans le cadre de ces deux réunions ou d'échanges avec votre cabinet. Pouvez-vous fournir un inventaire des échanges avec les riverains et des éléments de réponses qui ont déjà été apportés à leurs questions ?

Les riverains ont introduit un recours au Conseil d'État contre ce projet et les travaux qui en découlent. Si ce recours venait à aboutir, le risque est que la voirie doive être remise dans son pristin état, ce qui engendrerait des coûts considérables. Votre administration a-t-elle évalué ce risque et en a-t-elle tenu compte lorsqu'elle a décidé de commencer les travaux malgré le recours introduit ?

Enfin, nous aimerions connaître votre vision globale du projet. La STIB a affirmé dans la presse qu'elle pouvait se satisfaire d'un réaménagement à l'identique. La plupart des riverains soutiennent aussi cette option. Quant aux autorités communales, elles ont déclaré vouloir jouer un rôle de conciliation entre les riverains et la STIB, mais sans se prononcer en faveur d'un projet différent. Nous avons donc l'impression que toutes les parties s'accordent sur un réaménagement à l'identique de l'avenue. Pourtant, ce n'est pas ce qui est proposé pour le moment, au vu des travaux qui ont déjà été entamés.

Comment expliquez-vous cette situation paradoxale ? D'une part, vous déclarez que la participation citoyenne est très importante. D'autre part, dans la pratique, vous travaillez sur un projet qui ne recueille le soutien ni de la STIB, ni des riverains, ni de la commune.

¹¹¹¹ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Comme l'a très justement rappelé mon collègue, les travaux de réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth suscitent beaucoup d'inquiétude parmi les riverains. Le réaménagement des lieux faisant suite aux travaux réalisés par la STIB aura pour conséquence la suppression d'une soixantaine de places de stationnement, selon les options choisies, dont des emplacements pour les personnes à mobilité réduite.

La commune et, surtout, la STIB nous disent que cette suppression sera compensée par le petit parking situé près de la gare. Or, là n'est pas la solution, puisque ledit parking est déjà utilisé par les riverains depuis 2010. Et s'agissant du parking du promoteur et investisseur immobilier ION, ce dernier affirme que rien n'est encore signé. Il y a donc un gros problème de compensation des places de stationnement en voirie.

Comptez-vous modifier le projet de réaménagement pour maintenir un certain nombre de places de stationnement en voirie

De buurtbewoners hebben bij de Raad van State beroep aangetekend tegen het project. Als het beroep succesvol is, bestaat het risico dat de weg in zijn oorspronkelijke staat moet worden hersteld. Heeft uw administratie rekening gehouden met dat risico om toch met de werken te beginnen?

Wat is uw algemene visie op het project? De MIVB heeft verklaard tevreden te zijn met een identieke herinrichting. Ook de meeste buurtbewoners steunen die optie. Het gemeentebestuur is bereid als bemiddelaar tussen de bewoners en de MIVB op te treden, maar heeft zich niet voor een ander project uitgesproken.

U zegt dat burgerparticipatie heel belangrijk is, maar in de praktijk werkt u aan een project dat niet door de MIVB, de buurtbewoners of de gemeente wordt gesteund. Hoe verklaart u die paradoxale situatie?

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *De heraanleg van de Prinses Elisabethlaan baart de buurtbewoners grote zorgen. Zo zullen er een zestigtal parkeerplaatsen verdwijnen, waaronder parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit.*

De gemeente en vooral de MIVB vertellen ons dat de afgeschafte parkeerplaatsen zullen worden gecompenseerd door de kleine parking aan het station. Dat is echter geen oplossing, want die parking wordt al sinds 2010 door de buurtbewoners gebruikt.

Bent u van plan het project te wijzigen om een aantal parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg te behouden, vooral voor personen met een beperkte mobiliteit?

et hors voirie, surtout pour les personnes à mobilité réduite, qui se sentent oubliées dans le cadre de ce dossier ?

¹¹¹³ Un autre point important est le report de charges. Ce projet prévoit de faire passer en sens unique le tronçon de l'avenue qu'on emprunte quand on vient de la place Général Meiser vers le pont Van Praet. Quand on veut rentrer à Schaerbeek aujourd'hui du côté est, il n'existe pas d'autre alternative que de passer soit par l'avenue Eugène Demolder, soit par l'avenue Monplaisir.

Les riverains m'appellent très souvent pour me signaler un trafic et un report de charge énormes dans cette zone. La qualité de l'air y est détériorée. L'objectif du projet est d'améliorer le trafic avenue Princesse Élisabeth, mais reporter les charges et les inconvénients sur les rues parallèles n'est pas une solution. Quel est votre avis sur ce point ?

Enfin, je relaie l'opinion des riverains sur les pistes cyclables qui seront aménagées dans les deux sens. Il en existe déjà dans les rues parallèles à l'avenue Princesse Élisabeth. Un comptage des cyclistes empruntant cette avenue a-t-il été réalisé, qui justifierait la nécessité de créer cette double piste cyclable ? Les riverains ne voudraient pas vivre ce que les habitants de l'avenue Charles-Quint connaissent depuis la création d'une piste cyclable qui n'est quasi jamais empruntée - et qui sera d'ailleurs sans doute prochainement démontée.

¹¹¹⁵ **M. David Weytsman (MR).**- Je remercie mon collègue pour cette question, mais aussi tout particulièrement les riverains, pour leur formidable travail d'analyse, de concertation et de sensibilisation. Hier encore, ceux-ci me rappelaient que, s'ils s'opposent au projet, ce n'est pas par principe ou par mécompréhension, mais après un examen minutieux, des demandes répétées d'éclaircissements et une vraie volonté de concertation et de participation citoyenne. Restés sans réponses de la part des autorités publiques, ils ont l'impression de ne pas être entendus. C'est la dernière chose que peuvent se permettre les pouvoirs publics.

Le collectif des riverains a, à plusieurs reprises, reçu l'assurance que la mise en suspens de la troisième maille à Schaerbeek comprenait l'avenue Princesse Élisabeth. Un permis d'urbanisme a bien été accordé, alors que les démarches relatives à la mise en place du plan Good Move étaient sur la table depuis plusieurs mois. Quelle a été la demande de la commune de Schaerbeek sur le gel et le périmètre du contrat local de mobilité mis en place ?

Les travaux de remplacement des rails de la partie sud ont commencé, alors que, estiment les riverains, ils auraient aussi dû être gelés. Pouvez-vous l'expliquer ?

En 2021, vous déclariez, en réponse à l'une de mes questions : « Entre les arrêts Princesse Élisabeth et Schaerbeek Gare, la suppression du site propre actuel devrait être neutre, vu la fluidité habituelle du trafic. La fluidité sur ce tronçon pourrait encore être améliorée grâce à l'étude de mobilité menée actuellement à l'échelle du quartier dans le cadre du contrat local de mobilité. » J'ai l'impression que le mécanisme est monté

De buurtbewoners klagen ook over extra verkeersoverlast in de wijk. Het doel is om de doorstroming op de Prinses Elisabethlaan te verbeteren door eenrichtingsverkeer in te voeren, maar het verplaatsen van het verkeer naar de zijstraten is geen oplossing.

Tot slot zullen er fietspaden in beide richtingen worden aangelegd, terwijl er al fietspaden zijn in de straten parallel aan de Prinses Elisabethlaan. Is er een telling van het aantal fietsers op de Prinses Elisabethlaan uitgevoerd? Het heeft geen zin een fietspad aan te leggen als dat bijna nooit wordt gebruikt, zoals op de Keizer Karellaan is gebeurd.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De buurtbewoners hebben zich niet uit principe of uit onbegrip tegen het project uitgesproken, maar na zorgvuldig onderzoek en herhaalde verzoeken om opheldering. Zij voelen zich niet gehoord. Dat is wel het laatste wat de overheid zich kan veroorloven.*

Het bewonerscollectief heeft meermaals de verzekering gekregen dat de opschorting van de derde maas van Good Move in Schaerbeek ook de Prinses Elisabethlaan zou omvatten. Toch werd er een stedenbouwkundige vergunning verleend. Wat vroeg de gemeente Schaerbeek precies met betrekking tot de bevrizing en de perimeter van het lokale mobiliteitscontract?

De werken voor de vervanging van de tramrails in het zuidelijke deel van de laan zijn begonnen, hoewel ze volgens de inwoners ook bevroren hadden moeten worden. Kunt u dat uitleggen?

Ik heb de indruk dat er omgekeerd te werk wordt gegaan. Er is een vergunning aangevraagd zonder enige objectivering van de situatie.

à l'envers. On demande un permis sans objectivation de la situation et l'objectivation est ensuite impossible puisque la maille est gelée. Comment allez-vous objectiver cette potentielle fluidification ?

¹¹¹⁷ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Les riverains ont interpellé tous les groupes politiques et j'ai donc moi aussi étudié ce dossier. Il est question d'une rénovation complète de façade à façade entreprise par la STIB, antérieure au plan Good Move mais qui en tient compte. Cet aménagement permet de répondre au programme Avanti, qui prévoit une amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, et de résoudre un point noir pour la sécurité à l'arrêt Princesse Élisabeth, où les usagers de transport public doivent traverser la voirie pour embarquer.

C'est très problématique, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, car nous parlons d'un point de jonction intermodal où se croisent plusieurs lignes : le tram 92, le bus 59 et le tram 7 entre autres. La ligne 92 est très longue et stratégique, puisqu'elle traverse Bruxelles du nord au sud. Actuellement, il faut signaler la présence de ce que l'on appelle deux « faux sites propres », trop étroits pour que deux bus 59 se croisent. Il en résulte que trams et bus sont empêtrés dans les embouteillages, sans compter les problèmes de remontée de files avant les feux, d'autant que la circulation sur le boulevard Lambermont est prioritaire et que l'on constate des pratiques de stationnement en double file dans l'avenue Princesse Élisabeth.

¹¹¹⁹ Le projet consiste en la suppression de ces faux sites propres et en la mise en sens unique de la circulation depuis le boulevard Lambermont. Un travail de compensation des places de parking hors voirie est réalisé, à la fois sur le parking de la gare, pour un tarif d'un euro, et dans un immeuble situé rue Capronnier.

Ce sont les infrastructures cyclables qui encouragent les cyclistes, et non le contraire. Les voies sont élargies, comme dans tous les aménagements de la STIB. Il me semble que la remise en pristin état demandée par les riverains ne serait pas possible, car il ne s'agit pas du même profil. Si l'on remettait cette avenue à double sens, il faudrait supprimer davantage de places de stationnement, puisque le site propre de la STIB sera plus large.

Je voudrais également signaler que le collège des bourgmestre et échevins a voté la poursuite des travaux sur le tronçon sud et la reprise de la concertation sur le tronçon nord, afin de trouver des solutions complémentaires de compensation des places de stationnement supprimées. Une motion a été soutenue par le PS, le MR et Les Engagés, exception faite de deux conseillers communaux PS et du PTB, ainsi que d'un Engagé, qui a quitté le navire depuis lors.

Je pense que l'on se trompe de débat en demandant une remise en pristin état irréalisable. Ai-je bien compris que la remise en pristin état ne serait pas possible, à moins de supprimer des places de stationnement, le profil du site propre étant plus large ? Cela me semble relativement logique.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Het gaat om een renovatie van gevel tot gevel die dateert van voor Good Move, maar er wel rekening mee houdt.*

Het project heeft tot doel de reïssnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren en de veiligheid aan de halte Prinses Elisabeth te verbeteren, waar de reizigers de weg moeten oversteken. Dat is zeer problematisch, vooral voor personen met een beperkte mobiliteit.

Bovendien is de tram- en busbaan te smal, waardoor twee bussen elkaar niet kunnen kruisen. Het gevolg is dat trams en bussen er in de file staan.

Het project is om die trambanen af te schaffen en eenrichtingsverkeer in te voeren vanaf de Lambermontlaan. De afgeschafte parkeerplaatsen zullen worden gecompenseerd door parkeerplaatsen buiten de openbare weg, op de parking van het station en in een gebouw in de Capronnierstraat.

Fietsinfrastructuur stimuleert fietsers, niet andersom. De tram- en busbaan wordt verbreed, zoals in alle projecten van de MIVB, waardoor tweerichtingsverkeer er niet meer mogelijk is. Anders zouden er nog meer parkeerplaatsen moeten worden geschraapt.

De gemeente heeft ingestemd met de voortzetting van de werken op het zuidelijke deel van de laan en de hervatting van het overleg over het noordelijke deel om oplossingen te vinden voor het parkeerprobleem.

1121 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Autour de la gare de Schaerbeek et de l'avenue Princesse Élisabeth s'est constitué un comité de quartier qui, ces trois dernières années, a fourni un extraordinaire travail technique et juridique. Depuis trois ans, ces citoyens interpellent tant la Région que la commune. Selon Ecolo et Groen, c'est la « coconstruction ». Ici, vous avez la chance d'avoir un comité de quartier qui fournit un travail incroyable, et vous ne l'entendez pas ! Je voudrais d'ailleurs remercier mon collègue pour son interpellation : on sent directement qu'elle vient du terrain, qu'il a rencontré les gens.

Madame la Ministre, après trois ans, y a-t-il enfin moyen d'écouter les riverains ? Quand je calcule le nombre de partis politiques qui s'opposent à vous, comme pour le règlement régional d'urbanisme, vous n'avez plus de majorité ! Je salue le courage du PS, qui vous a isolée. Ce plan, dans lequel vous foncez tête baissée, nous fait perdre cinq ans de législature, et j'ai envie de vous dire que c'est le moins grave ! Vous éloignez encore plus les gens d'une écologie que l'on peut qualifier de punitive, et ça, c'est bien. Il va falloir rétablir la confiance, or il ne vous reste plus que douze mois pour réussir.

1123 Madame la Ministre, s'il vous plaît, je ne sais comment vous le demander : écoutez les riverains ! Construisez avec eux !

La gare de Schaerbeek, c'est le quartier de mon enfance, dont je connais tous les habitants. Vous dites qu'il s'agit, pour la STIB, de gagner du temps de parcours, mais même la STIB ne veut pas de ce projet ! Pour elle, la situation peut rester en l'état !

Il n'y a que vous et Ecolo-Groen qui êtes convaincus de votre plan. Ni la STIB, ni les riverains, ni les Bruxellois ne veulent de ce plan ; il n'y a que vous ! J'en veux pour preuves les échanges de ce matin au sein de cette commission et des conseils communaux, comme ce fut encore le cas hier à la Ville de Bruxelles et la semaine dernière à Schaerbeek.

Vous avez été remballés à Evere et à Anderlecht. Que vous restait-il ? Vous n'avez plus de majorité, plus d'adhésion des experts et même la STIB ne vous demande pas de faire ce que vous voulez faire. La principale question de fond est : pourquoi le faites-vous, et pourquoi le faites-vous comme cela ?

1125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je commencerai par préciser les objectifs des travaux sur l'avenue Princesse Élisabeth.

La STIB pourrait effectivement se contenter de renouveler les rails, mais une telle intervention est aussi l'occasion d'envisager des améliorations en matière de circulation des transports en commun.

L'état critique d'usure des rails et des aiguillages sur l'avenue Princesse Élisabeth nécessite des travaux importants de renouvellement des infrastructures dédiées. Le renouvellement de la signalisation de l'avenue et du carrefour Lambermont ainsi que la mise aux normes des arrêts amélioreront le confort des usagers des transports en commun. Je rappelle que les arrêts

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- Ecolo en Groen hebben altijd de mond vol van coconstructie, maar het wijkcomité, dat ongelofelijk veel technisch en juridisch werk heeft verricht, wordt niet gehoord. Zal er na drie jaar eindelijk naar de buurtbewoners worden geluisterd?

Heel wat politieke partijen zijn tegen uw plannen, die ons vijf jaar doen verliezen. Door uw bestraffende beleid keren mensen zich nog meer van de politiek af. U zult het vertrouwen moeten herstellen, en u hebt nog maar twaalf maanden om daarin te slagen. Luister naar de buurtbewoners! Bouw het project samen met hen!

U zegt dat de MIVB de reistijd wil verbeteren, maar zelfs de MIVB wil dit project niet. Voor haar mag de situatie blijven zoals ze is. Alleen u en Ecolo-Groen zijn overtuigd van uw plan.

U werd teruggefloten in Evere en Anderlecht. U hebt geen meerderheid meer. De deskundigen en de MIVB steunen u niet. Waarom zet u het plan toch door?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De MIVB zou zich inderdaad kunnen beperken tot de vervanging van de transporen en wissels, maar wil van de werken profiteren om ook de doorstroming van het openbaar vervoer en het comfort van de reizigers te verbeteren. Daarom worden ook de signalisatie en de haltes vernieuwd.

Dergelijk werk is ook een gelegenheid om de openbare ruimte te renoveren, de overlast van de tram, zoals trillingen en lawaai, te verminderen en de wegen, trottoirs en trambanen aan te passen aan de behoeften van de gebruikers.

Een andere doelstelling is de mobiliteit voor alle gebruikers te verbeteren. De MIVB heeft de verkeerswijzigingen grondig bestudeerd in nauwe samenwerking met het gemeentebestuur en

Princesse Élisabeth figurent parmi les 50 arrêts du réseau les plus fréquentés, alors que, paradoxalement, ils sont parmi les moins accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Donc, nous profitons de ces travaux, qui sont nécessaires, pour élaborer un projet qui améliore les conditions de circulation des transports en commun.

J'en viens à l'amélioration qualitative des espaces publics et à la collaboration avec les autorités communales. Les chantiers lourds sont l'occasion de rénover l'ensemble des espaces publics, de réduire les nuisances liées au tram, comme les vibrations et le bruit, et de redimensionner les emprises de voirie - trottoirs, chaussée et voies de tram - pour répondre aux besoins des usagers des transports en commun.

Un autre objectif consiste à améliorer la mobilité pour l'ensemble des usagers. En bonne collaboration avec les autorités communales et la Région, les changements de mobilité sur l'avenue Princesse Élisabeth ont été étudiés au profit de ces derniers. L'étude de mobilité est annexée aux demandes de permis.

L'amélioration de la circulation des transports en commun intègre les éléments suivants : vitesse, régularité, confort, accessibilité de l'arrêt et intégration des modes actifs tels que prévus dans le plan régional de mobilité.

¹¹²⁷ Vous affirmez que la situation est similaire à l'axe Charles-Quint, toutefois, celui-ci n'est pas du tout accessible à vélo actuellement. Nous pouvons avoir un débat sur l'opportunité des coronapistes, mais, dans le projet de réaménagement concocté en collaboration avec les communes, il faut en tout cas prévoir des pistes cyclables. Comme l'avenue Charles-Quint traverse les communes de Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren, veiller à la rendre accessible à vélo est un enjeu certain du réaménagement. Certes, c'est un autre débat, mais il est audacieux de dire que tout va bien à cet endroit-là. Je vous invite à y rouler à vélo, vous changerez sans doute d'avis.

L'étude de mobilité de Sweco Belgium, dont le contenu fait partie de la demande de permis d'urbanisme introduite par la STIB, a été confirmée par deux études de mobilité complémentaires. L'une, portant sur la sous-maille Pavillon, a été lancée par la commune de Schaerbeek et Bruxelles Mobilité. Elle intègre et confirme l'hypothèse d'un contresens tram et bus dans la section sud de l'avenue Princesse Élisabeth en direction du boulevard Lambermont. La seconde, lancée par la commune de Schaerbeek, intègre et confirme l'hypothèse d'un contresens tram et bus dans la section nord de cette avenue, en direction du boulevard Lambermont également.

Le projet de demande de permis d'urbanisme sur l'avenue Princesse Élisabeth a précédé l'étude de mobilité de la sous-maille Pavillon et a été considéré par Bruxelles Mobilité et la commune comme un acquis dans la réflexion de mobilité du contrat local de mobilité Colignon-Josaphat.

het gewest. De mobiliteitsstudie is bij de vergunningsaanvragen gevoegd.

Het is de bedoeling de snelheid, de regelmaat en het comfort van het openbaar vervoer, de toegankelijkheid van de haltes en de integratie van actieve vervoerswijzen te verbeteren, zoals bepaald in het gewestelijk mobiliteitsplan.

U zegt dat de situatie vergelijkbaar is met die op de Keizer Karellaan, maar die is momenteel helemaal niet toegankelijk per fiets.

De mobiliteitsstudie van Sweco Belgium werd bevestigd door twee aanvullende mobiliteitsstudies. De eerste betreft de submaas Paviljoen en bevestigt dat het het best is om de trams en bussen in tegenrichting te laten rijden op het zuidelijke deel van de Prinses Elisabethlaan in de richting van de Lambermontlaan. De tweede studie bevestigt dan weer de tegenrichting voor trams en bussen op het noordelijke deel van de laan, eveneens in de richting van de Lambermontlaan.

De vergunningsaanvraag voor de Prinses Elisabethlaan werd opgesteld vóór de mobiliteitsstudie over de submaas Paviljoen en werd door Brussel Mobiliteit en de gemeente beschouwd als een vaststaand feit tijdens de reflectie over het lokaal mobiliteitscontract Colignon-Josaphat.

De vraag over de bevroering van de derde fase van de maas moet u aan de gemeente stellen. Ik weet alleen dat gemeente heeft beslist de dialoog met de buurtbewoners te hervatten.

De afschaffing van de trambaan zou de reissnelheid van het openbaar vervoer in de wijk moeten verbeteren. Het verkeer op de Prinses Elisabethlaan is het drukst in de richting van de Lambermontlaan. Door alleen het openbaar vervoer toe te laten en de trambaan te verbreden en toegankelijk te maken voor bussen, zal het openbaar vervoer vlotter kunnen rijden.

Je ne peux répondre à votre question relative au suivi de la troisième phase de la maille. La commune a décidé de renouer le dialogue avec les riverains, ce qui était nécessaire. Vous devriez donc poser la question aux responsables communaux. Je soutiens l'idée de reconstruire le dialogue avec les habitants du quartier et de geler cette troisième phase de la maille.

La suppression du site propre du tram 92 devra améliorer la vitesse commerciale de la STIB dans cette zone. En effet, les sens de circulation les plus congestionnés dans l'avenue Princesse Élisabeth sont orientés en direction du boulevard Lambermont. Ainsi, en n'y autorisant que le transport public, grâce au permis d'urbanisme délivré, et en élargissant le site propre du tram pour le rendre accessible aux lignes de bus, nous renforcerons les performances du transport public en direction du boulevard Lambermont, non seulement de la ligne de tram 92, mais aussi des lignes de bus 56, 58 et 59.

¹¹²⁹ Pour répondre à madame Pauthier sur la question de la remise en pristin état, les largeurs sont modifiées, car celles-ci étaient insuffisantes pour permettre le passage dans l'avenue des bus des lignes exploitées : 65, 58 et 59.

La chaussée est également sous-dimensionnée, elle ne permet pas la circulation des bus ou d'autres véhicules de grand gabarit, ce qui a pour conséquence un dépassement de ceux-ci sur le site propre, le rendant alors obsolète et ponctuellement inefficace. Ce problème a des répercussions sur la fluidité du passage des trams.

Le projet a donc pour vocation de supprimer les incohérences existantes au niveau de l'infrastructure et d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics. Pour atteindre cet objectif, il faut supprimer encore plus de places de stationnement. Une évaluation comparative de la première et des nouvelles versions du plan est ainsi réalisée, afin de récupérer le plus grand nombre de places de stationnement possibles, celles réservées aux personnes à mobilité réduite ayant la priorité.

La STIB a pour mission d'entretenir son réseau de tram pour assurer la continuité d'exploitation de ses lignes. Les derniers renouvellements des voies ont été réalisés en 1995 et 1996 et, au niveau du carrefour Lambermont, en 2000 et 2004.

Avant les travaux actuels, qui ont débuté en janvier 2023 dans la section sud de l'avenue, l'état d'usure des infrastructures a justifié le remplacement de la totalité des voies, ainsi que celui du système de signalisation et de détection qui devaient d'urgence être mis aux normes.

Quant à la concertation avec les riverains, leurs représentants ont eu l'occasion d'échanger des vues avec le titulaire de la demande de permis d'urbanisme et de poser leurs questions à trois reprises avant que le permis d'urbanisme ne soit accordé. Une réunion virtuelle d'information a été organisée avant l'enquête publique, pendant la commission de concertation après l'enquête publique et, enfin, avant qu'urban.brussels ne délivre le permis d'urbanisme.

Mevrouw Pauthier, de trambaan is verbreed omdat ze te smal was voor de bussen. Ook de rijweg was te smal voor bussen en andere grote voertuigen, waardoor die deels op de trambaan reden, wat de doorstroming van de trams hinderde. Het doel van het project is dus de problemen met de infrastructuur weg te werken en de reïssnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Om dat doel te bereiken, moeten er parkeerplaatsen worden geschrapt. De verschillende versies van het plan worden met elkaar vergeleken om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te kunnen behouden, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit.

De laatste spoorvernieuwingen werden uitgevoerd in 1995 en 1996 en, op het kruispunt met de Lambermontlaan, in 2000 en 2004.

De huidige vervanging van de sporen is gerechtvaardigd door de grote slijtage van de infrastructuur. Bovendien moest het sein- en detectiesysteem dringend aan de normen worden aangepast.

De buurtbewoners hebben bij drie gelegenheden de kans gehad om met de vergunningsaanvrager van gedachten te wisselen en hun vragen te stellen voordat de bouwvergunning werd verleend: tijdens een online informatievergadering, het openbaar onderzoek en de overlegcommissie. De lijst met de vragen en antwoorden is opgenomen in de stedenbouwkundige vergunning.

Des réponses ont été données aux riverains lors de ces trois réunions, l'inventaire des questions posées et les éléments de réponse font partie du permis d'urbanisme. Vous pouvez donc connaître les réponses aux questions qui ont été posées en consultant le permis d'urbanisme.

¹¹³¹ Les requérants ont bel et bien introduit un recours qui, actuellement, ne suspend pas les travaux d'exécution du permis d'urbanisme délivré à la STIB. Je ne peux pas me prononcer sur les conséquences de ce recours en annulation tant que le Conseil d'État n'a pas rendu sa décision. Celui-ci devrait normalement statuer pour le début du mois d'avril. Nous suivrons évidemment l'évolution de ce dossier, que nous prenons au sérieux.

Sur le plan financier, par le biais du programme Avanti, la Région contribue au réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth pour un montant de 4,8 millions d'euros. La STIB souhaite disposer d'un réseau de voies sécurisées et tout mettre en œuvre en vue de renforcer les performances des transports publics, mais aussi de faciliter l'accessibilité des arrêts aux usagers.

En l'occurrence, il était prioritaire d'exécuter la section sud de l'avenue Princesse Élisabeth, car c'est à ce niveau que se trouvent les arrêts de trams et de bus pour quatre lignes de transport public. Ces deux arrêts font partie des cinq les plus fréquentés du réseau et l'accessibilité pour les PMR y était jusqu'ici inexistante. Je tiens à pallier cette carence, même si les installations prennent un peu de place. Jusqu'alors, les usagers des transports publics devaient traverser la bande de circulation pour accéder au tram. La situation n'était pas optimale, du point de vue de l'accessibilité et de la sécurité routière. Ces travaux en cours devraient être finalisés - espaces publics compris - cet été.

Concernant la section nord, la commune a effectivement demandé à la STIB de ne pas exécuter le permis délivré pour le moment. À l'initiative de la commune, des discussions sont prévues afin d'apaiser quelques tensions autour de ce dossier. Des adaptations permettront de parvenir à un compromis.

¹¹³³ Concernant la position des riverains, vous affirmez que tout le monde serait en faveur d'un réaménagement à l'identique. Par le biais d'une interpellation au conseil communal, des riverains ont cependant aussi explicitement demandé de poursuivre le réaménagement prévu. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de contestation, mais il serait faux de prétendre que tout le monde a un avis univoque, ou de dire que la STIB n'est pas demandeuse.

Pour la STIB, il est essentiel de changer les rails pour pouvoir continuer à les utiliser. C'est aussi l'occasion d'améliorer le confort des usagers, l'accessibilité, la circulation et la vitesse commerciale. Nous partageons évidemment ces enjeux.

¹¹³⁵ **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Je dois avouer que je n'en apprends pas beaucoup plus.

J'entends ce que vous dites concernant le besoin de renouvellement des rails, mais il me semble avant tout important

Er is inderdaad een beroep ingesteld, maar dat schorst de uitvoering van de vergunning niet. De Raad van State zal naar verwachting begin april een uitspraak doen.

Het gewest investeert 4,8 miljoen euro in de herinrichting van de Prinses Elisabethlaan via het Avantiprogramma van de MIVB.

De MIVB wil niet alleen de prestaties van het openbaar vervoer verbeteren, maar ook de haltes toegankelijker maken voor de gebruikers.

Het zuidelijke deel van de Prinses Elisabethlaan was een prioriteit, omdat de twee haltes, waar een tram en drie bussen stoppen, tot de drukste van het netwerk behoren en niet toegankelijk zijn voor personen met een beperking. Bovendien moesten de reizigers de rijbaan oversteken om de halte te bereiken, wat niet veilig is. De aanpassingen zouden deze zomer voltooid moeten zijn.

De gemeente heeft inderdaad aan de MIVB gevraagd de vergunning voor het noordelijke deel voorlopig niet uit te voeren. Ze heeft gesprekken gepland om de spanningen te verminderen. Met een aantal aanpassingen moet een compromis mogelijk zijn.

U zegt dat de buurtbewoners de huidige inrichting willen behouden, maar in een interpellatie aan de gemeenteraad hebben zij expliciet gevraagd om het nieuwe project door te zetten.

Het is ook onjuist om te beweren dat de MIVB geen voorstander is. De vervanging van de tramsporen is immers een kans om het comfort, de toegankelijkheid, de doorstroming en de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- *U zegt dat de sporen moeten worden vernieuwd. Dat kan wel zo zijn, maar het is vooral belangrijk om transparant te*

d'être transparent avec les riverains. Vous devez produire les études et documents qui attestent ce besoin.

Concernant la concertation, vous nous incitez à consulter le permis d'urbanisme. Nous travaillons aujourd'hui, notamment dans d'autres commissions, à replacer la concertation au centre des procédures d'urbanisme, car nous savons que ce processus n'est actuellement pas à la hauteur des espérances. Vous ne pouvez pas vous contenter de vous retrancher derrière les procédures officielles de concertation. La concertation organisée jusqu'ici, que vous défendez, n'est manifestement pas suffisante, vu l'opposition soulevée et les recours introduits.

Vous déclarez vouloir attendre la décision sur le recours avant de vous positionner. J'imagine que vous avez tout de même fait un peu de gestion du risque avec votre cabinet et votre administration et que vous vous êtes penchée sur les conséquences de telle ou telle décision. C'était la moindre des choses, avant de se lancer dans ces travaux. Nous aimerions donc savoir quelle analyse vous a conduite à réaliser les travaux malgré le recours introduit. Cela risque de générer un sérieux surcoût.

La STIB, la commune et les riverains n'ont manifestement pas le même avis que vous. J'entends que des riverains apprécient le projet, mais ils ne me semblent pas constituer la majorité.

Il est grand temps, dans le cadre de dossier, de réellement écouter les riverains et d'adapter le projet en fonction des différentes remarques émanant de l'opposition, mais aussi de votre majorité.

¹¹³⁷ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Madame la Ministre, vous ne répondez pas à ma question concernant le report de charge. Les automobilistes qui descendent vers le pont Van Praet sont obligés de passer par l'avenue Eugène Demolder, que ce soit vers le sud ou vers le nord. Des riverains m'ont contacté pour y signaler une détérioration de la qualité de l'air. Que fait-on pour ces personnes ?

La comparaison que j'ai faite avec l'avenue Charles-Quint est tout à fait appropriée. Il y a déjà deux pistes sur l'avenue Monplaisir et l'avenue Demolder. Vous y en ajoutez deux et cela en fait quatre. C'est une vraie question. Je peux entendre qu'il s'agit d'un incitant, mais une concertation s'impose. Il vaut mieux interroger les citoyens que devoir faire marche arrière, comme c'est le cas pour l'avenue Charles-Quint.

Mes collègues font état de solutions alternatives par le biais du stationnement hors voirie sur le parking de la SNCB. Je rappelle que ce parking est déjà utilisé depuis 2010 et qu'il ne peut donc pas constituer une option.

Vous mentionnez l'école rue Capronnier. Or, le promoteur m'a affirmé qu'aucune convention n'avait encore été signée de ce côté-là. Entre-temps, les travaux ont déjà commencé sur la portion nord, alors qu'il n'existe encore aucune autre solution.

zijn en de studies aan de buurtbewoners voor te leggen waaruit blijkt dat dat werk noodzakelijk is.

U verschuilt zich achter de officiële overlegprocedures, maar die volstaan duidelijk niet, gezien het protest van de buurtbewoners en het aangetekende beroep.

U wilt de beslissing over het beroep afwachten alvorens een standpunt in te nemen. Ik neem aan dat u een risicoanalyse van de verschillende scenario's hebt gemaakt. Daarom willen wij weten welke analyse u ertoe heeft gebracht de werken toch uit te voeren, ondanks het beroep. Als de vergunning wordt vernietigd, kan dat immers tot heel wat extra kosten leiden.

De MIVB, de gemeente en de omwonenden delen uw mening niet. Sommige buurtbewoners vinden het project goed, maar zij lijken niet de meerderheid te vormen. Het wordt hoog tijd om echt naar de buurtbewoners te luisteren en het project aan te passen op basis van de opmerkingen van de oppositie, maar ook van uw meerderheid.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *U beantwoordt mijn vraag over de verplaatsing van de verkeersdruk niet. Automobilisten die naar de Van Praetbrug rijden, moeten de Demolderlaan gebruiken, hetzij naar het zuiden, hetzij naar het noorden. Buurtbewoners stellen een verslechtering van de luchtkwaliteit vast. Wat doet u voor hen?*

De vergelijking met de Keizer Karellaan is terecht. Er zijn al twee fietspaden op de Monplaisirlaan en de Demolderlaan. Er moet dus worden onderzocht of het nuttig is om twee extra fietspaden aan te leggen. Het is beter om de buurtbewoners bij die beslissing te betrekken dan het fietspad achteraf te moeten verwijderen, zoals op de Keizer Karellaan.

Als alternatieve parkeeroplossing wordt de parking aan het station vermeld. Die parking is evenwel al sinds 2010 in gebruik en is dus geen echt alternatief. Ook de school in de Capronnierstraat wordt genoemd, maar de projectontwikkelaar heeft mij laten weten dat er voor die locatie nog geen overeenkomst is getekend. De bezorgdheid van de buurtbewoners is dus terecht. Welke parkeeroplossingen stelt u voor?

On nous parle d'un parking à un euro. Or, celui-ci existe depuis douze ans. Existe-t-il, à l'heure actuelle, une réelle solution alternative grâce à des places hors voirie ? La préoccupation est réelle.

On nous parle de concertation et d'échanges entre la commune et la Région. Je suis conseiller communal à Schaerbeek et, chaque fois que le dossier y est à l'ordre du jour, le ton monte. Personne n'est satisfait, car les citoyens ne sont pas entendus.

Quelles options de places de stationnement hors voirie proposez-vous ?

¹¹³⁹ **M. David Weytsman (MR)**.- Il sera nécessaire de discuter de votre approche de la participation citoyenne. Nous constatons en effet dans de nombreux dossiers que vous ne mettez finalement pas œuvre le plan Good Move. La priorité semble donc d'entendre les citoyens pour pouvoir adapter les projets et de déminer les problèmes. Nous avons l'impression que la plupart des problèmes rencontrés dans les projets que vous déposez aujourd'hui doivent se régler dans quelque temps au Conseil d'État. C'est malheureux pour les citoyens qui ont l'impression de ne pas avoir été entendus, et gravissime du point de vue de la gestion publique. C'est une méthode chronophage et chère, émanant d'un manque de volonté d'entendre les riverains dès le début.

Quant à l'exigence d'une compensation de places de stationnement, elle ne me semble pas remplie dans le cadre de ce dossier : nous communiquons aux citoyens de nouvelles places très éloignées de la zone ou une compensation sur des parkings qui existaient déjà. Pourriez-vous m'indiquer comment, concrètement, vous allez compenser la perte de stationnement, comme prévu dans vos propres engagements et le plan Good Move ?

¹¹⁴¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Personne ne devrait raisonnablement défendre le statu quo et, en l'occurrence, l'immobilisme. Il ne faut pas vouloir rester dans le passé. Nous savons depuis longtemps que Bruxelles a besoin d'une meilleure vitesse commerciale pour ses transports publics. Actuellement, cette vitesse est plafonnée à 17 km/h. Le groupe MR vous interpelle régulièrement, à juste titre, à cet égard.

Il faut davantage de sécurité aux arrêts. L'opposition vous interpelle également sur la question légitime des zones à concentration d'accidents. À cet endroit, il faut faciliter l'embarquement des usagers, qui comptent de nombreux enfants et des personnes à mobilité réduite.

Il faut donc résoudre les points noirs sur le réseau afin d'améliorer la vitesse, la régularité et le confort des transports publics. C'est ainsi que les transports publics deviendront attractifs. On ne peut critiquer leur perte d'attractivité, les zones à concentration d'accidents et le bruit des trams sans soutenir, de manière intellectuellement ouverte, les projets de requalification de certaines voies, qui ont également pour effet d'améliorer le cadre

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *Uw aanpak van burgerparticipatie werkt duidelijk niet, aangezien u er in veel gevallen niet in slaagt Good Move uit te voeren. De meeste problemen moeten door de Raad van State worden opgelost. Dat is geen voorbeeld van goed bestuur. Het is een tijdrovende en dure methode, die kan worden voorkomen door vanaf het begin naar de buurtbewoners te luisteren.*

Ook de afgeschafte parkeerplaatsen worden onvoldoende gecompenseerd. Welke oplossingen stelt u voor?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Immobilisme is nooit verdedigbaar. We weten allang dat de reissnelheid van het openbaar vervoer beter moet en dat de haltes niet veilig zijn. De ongevalgevoelige zones moeten worden aangepakt en het in- en uitstappen moet worden vergemakkelijkt. Men kan niet het gebrek aan aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, het lawaai van de tram en de gevaarlijke zones bekritisieren en tegelijk tegen projecten gekant zijn die erop gericht zijn die situatie te verbeteren.*

Mevrouw de minister, ik moedig u dus aan om de buurtbewoners te blijven informeren. Ik heb vernomen dat er een informatiebrochure in de brievenbussen is verspreid. Als de buurtbewoners daar nog niet door overtuigd zijn, hoop ik dat ze dat zullen worden door de werken op het eerste deel van de laan.

Ik hoop ook de stemmen te horen van de actieve gebruikers zoals fietsers, voetgangers, personen met een beperkte mobiliteit en kinderen, die zich veilig moeten kunnen verplaatsen.

de vie dans le quartier. On le constate dans les quartiers qui ont accueilli ce type d'aménagement.

Madame la Ministre, je ne peux donc que vous encourager à inciter la STIB à poursuivre l'information des riverains. J'ai appris que les toutes-boîtes avaient été distribués récemment. À défaut d'avoir été convaincus par les plans, j'espère que, grâce à la notice explicative, aux réponses aux interpellations citoyennes et aux réunions d'information, les riverains mobilisés seront convaincus par les travaux réalisés sur le premier tronçon.

J'espère aussi entendre la voix des usagers actifs comme les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite et les enfants qui doivent se déplacer en sécurité dans l'espace public. Cela fera autant de personnes en moins dans les voitures pour bloquer ceux qui n'ont d'autres moyens pour se déplacer.

¹¹⁴³ **M. Youssef Handichi (PTB).**- Personne n'est pour l'immobilisme, et certainement pas le comité de l'avenue Princesse Élisabeth. Après trois ans de travaux, ses membres ont plein de propositions alternatives à formuler et vous tendent la main, élus Ecolo et Groen. Il faut les écouter. Éteignez vos ordinateurs et allez à leur rencontre. Il faut les entendre et les comprendre.

Vous êtes face à une opposition, pas seulement ici en commission, mais aussi dans plusieurs communes, dans les quartiers. Vous êtes seule au monde à défendre ce que nous avons encore entendu aujourd'hui. Je suis d'accord, nous n'avons rien entendu de neuf. Vous répétez inlassablement la même chose, vous êtes épuisante. Le malheur, c'est que vous éloignez de plus en plus les gens de l'écologie et les détournez du défi de la mobilité à relever. Je suis triste, mais je me raccroche à l'espoir que 2024 est tout proche. Vous revoir dans l'opposition nous offrira le bol d'air dont nous avons besoin.

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le réaménagement de cette avenue poursuit une ambition qui est souvent évoquée dans cette commission. Il s'agit de rendre les arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite et d'améliorer la sécurité routière. L'obligation de quitter un trottoir et de traverser une voirie pour rejoindre un arrêt est accidentogène. Par ailleurs, les transports en commun doivent voir leur vitesse augmenter, être confortables et agréables.

Pour concilier tous ces éléments, nous avons dû opérer des choix sur l'espace limité dont nous disposons. Il faut aussi que les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer aisément. Effectivement, les options choisies auront des impacts réels, par exemple sur le stationnement, puisque les emplacements seront moins nombreux. Maintenir les choses en l'état, c'est accepter le manque d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et le blocage des transports en commun.

Les choix opérés obéissent au principe STOP : priorité aux piétons, puis aux cyclistes, aux usagers des transports publics et,

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).*- Niemand is voorstander van immobilisme, zeker het wijkcomité niet. Na drie jaar werk hebben de leden heel wat alternatieve voorstellen klaar en reiken ze u de hand. U moet naar hen luisteren.

Het is vermoeiend dat u steeds hetzelfde herhaalt. Op die manier verliezen mensen hun belangstelling voor de milieuen mobiliteitsuitdagingen. Gelukkig is 2024 niet meer veraf. U terugzien in de oppositie zal ons de adempauze geven die we nodig hebben.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- De herinrichting heeft tot doel de haltes toegankelijk te maken voor mensen met een beperkte mobiliteit, de verkeersveiligheid te verbeteren, het openbaar vervoer sneller, comfortabeler en aangenamer te maken en ervoor te zorgen dat ook voetgangers, fietsers en personen met een beperkte mobiliteit zich gemakkelijk kunnen verplaatsen.

Om al die elementen met elkaar te verzoenen, moesten we keuzes maken, aangezien de ruimte beperkt is. Daarbij hebben we ons laten leiden door het STOP-principe: voorrang voor voetgangers, dan voor fietsers, voor gebruikers van het openbaar vervoer en ten slotte voor gebruikers van particuliere voertuigen.

We hebben het project al wat aangepast, zodat er iets minder parkeerplaatsen worden geschrapd. Als de plannen voor het noordelijke deel nog kunnen worden verbeterd, zal dat zeker gebeuren.

enfin, aux utilisateurs d'un véhicule privé. Ce principe est depuis longtemps intégré dans nos politiques de réaménagement.

En l'espèce, nous avons dû trouver des formules alternatives et modifier le projet. La première version supprimait davantage de places de stationnement. Nous en avons récupéré ici et là, en collaboration avec la commune, notamment sur le parking de la SNCB. Dans le cadre du réaménagement de cet axe, nous avons dû opérer des choix et fixer des priorités, compte tenu de la contrainte liée à l'espace. Sur le deuxième tronçon, si les plans peuvent être encore améliorés, ils le seront.

Nous vous communiquerons tous les documents utiles, en totale transparence.

1147 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- En effet, la situation n'est pas très claire : nous faisons référence à plusieurs documents et il serait donc positif et rassurant d'avoir accès à ces études pour nos travaux en commission.

- *L'incident est clos.*

1151 **QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS**

1151 **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,**

1151 **concernant l'arrivée prochaine de robots livreurs.**

1153 **M. Marc-Jean Ghysseles (PS).**- Le vendredi 13 janvier 2023, le groupe Carrefour annonçait le lancement progressif de robots livreurs dans notre capitale. Actuellement, une expérience de ce type serait en cours à Zaventem, avec vingt robots livreurs.

L'arrivée de ces robots peut sembler une bonne chose pour certaines livraisons et pour des personnes qui éprouvent des difficultés à faire leurs courses. À l'instar de la cacophonie qui perdure à ce jour avec les trottinettes, on peut cependant se demander ce qu'il va advenir de ce nouveau mode de transport de marchandises, qui va contribuer à augmenter l'encombrement de notre espace public.

Avez-vous été contactée par Carrefour ou des représentants de la grande distribution quant à la mise en circulation de ces robots livreurs ? Dans l'affirmative, pouvez-vous me dire si une réunion a été organisée à votre cabinet ou avec Bruxelles Mobilité ? Dans la négative, envisagez-vous de convoquer la grande distribution pour obtenir des éclaircissements sur ces nouveaux types de livraisons ? Les communes ont-elles été ou seront-elles associées au processus ?

La technologie est-elle suffisante pour répondre aux normes de sécurité (trottoirs, personnes âgées, respect du Code de la route, handicap, etc.) ?

We zullen de documenten in alle openheid ter beschikking stellen.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) *(in het Frans).*- *Het zou inderdaad goed zijn om over de studies te beschikken, aangezien de situatie niet erg duidelijk is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

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

betreffende de toekomstige inzet van bezorgrobots.

De heer Marc-Jean Ghysseles (PS) *(in het Frans).*- *Op 13 januari 2023 kondigde de warenhuisgroep Carrefour aan dat hij geleidelijk robots wil gebruiken voor leveringen in het Brussels Gewest. Er loopt een proefproject met twintig robots in Zaventem.*

Dat kan nuttig lijken voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn, maar wellicht zullen ze de chaos in de openbare ruimte, met de vele steps, alleen maar vergroten.

Hebt u daarover contact opgenomen met Carrefour of andere warenhuisketens? Zo niet, bent u dat van plan? Worden de gemeenten betrokken bij het overleg?

Staat de technologie voldoende op punt om te beantwoorden aan de veiligheidsnormen? Komt er een wettelijk kader voor de robots of bestaat dat al?

(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Un cadre légal sera-t-il mis en place en amont ou existe-t-il déjà ?

Des mesures de sécurité suffisantes seront-elles assurées ? Je pense notamment à la visibilité de ces robots, qui traverseront des rues et emprunteront des trottoirs.

(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

¹¹⁵⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La Région veut soutenir le développement d'une logistique urbaine intelligente et décarbonée au service des Bruxellois, conformément au plan régional de mobilité Good Move, à la stratégie Shifting Economy ou encore à la Roadmap Low Emission Mobility. Il n'est toutefois pas encore dans les plans de pousser à l'utilisation de véhicules de livraison autonomes, dont l'efficacité et la sécurité n'est pas encore démontrée.

Il est à noter que les premiers tests de Carrefour se font bien à Zaventem, dans un espace spécifique, et pas encore sur la voie publique. Ni Bruxelles Mobilité ni mon cabinet n'ont été contactés par Carrefour à propos de projets de robots livreurs qui pourraient aussi être amenés à circuler en Région de Bruxelles-Capitale. Néanmoins, plusieurs contacts ont déjà eu lieu avec l'entreprise Ziegler au sujet de son projet de livraison à l'aide de camionnettes électriques et autonomes de type Udelv.

Un projet comme celui de Carrefour s'inscrit dans le cadre des projets pilotes de véhicules autonomes. De ce fait, toute entreprise qui souhaite tester ce genre de solution de livraison doit introduire une demande d'autorisation auprès de Bruxelles Mobilité et réaliser une analyse des risques. C'est à l'entreprise de démontrer que la technologie est suffisamment avancée pour ne représenter aucun risque pour les autres usagers. Cette analyse des risques est examinée par Bruxelles Mobilité. Son adaptation éventuelle pourra impliquer la prise de mesures de sécurité complémentaires pour recevoir l'autorisation.

Si ces véhicules devaient circuler sur les voiries communales, les communes seraient impliquées dans l'analyse des risques.

Aucun projet de ce type n'ayant jamais été mené en Région de Bruxelles-Capitale et aucun contact avec l'entreprise n'ayant eu lieu à ce stade, il est difficile de dire si des problèmes se poseront pour les autres usagers. On peut toutefois noter que des expériences similaires dans d'autres villes n'ont pas encore porté leurs fruits. Nous suivons attentivement les évolutions en la matière.

¹¹⁵⁹ De manière générale, au sujet des véhicules autonomes, une sorte de mise à l'épreuve du réel a déjà eu lieu en 2021. Si le projet de Carrefour semble sérieux, les progrès annoncés par exemple par Elon Musk sur la conduite autonome se sont vus reportés d'année en année, au fur et à mesure qu'apparaissaient des situations inquiétantes. Le projet de M. Musk a une approche à risque assez élevée, qui reporte surtout le risque sur les autres usagers de la route.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het gewest steunt de ontwikkeling van een intelligente en koolstofvrije stadslogistiek. Voor het gebruik van zelfrijdende bezorgvoertuigen zijn er echter nog geen plannen, omdat nog niet aangetoond is dat die efficiënt en veilig zijn.*

De eerste tests van Carrefour in Zaventem gebeuren binnen een afgebakend terrein en niet in de openbare ruimte. Brussel Mobiliteit en mijn kabinet hebben daarover geen contact gehad met Carrefour. We hebben wel gesproken met Ziegler over een project met zelfrijdende elektrische bestelwagens.

Elke onderneming die zelfrijdende voertuigen wil uittesten in Brussel, moet daarvoor toestemming vragen aan Brussel Mobiliteit en moet een risicoanalyse uitvoeren. Het is aan de onderneming om aan te tonen dat de technologie veilig genoeg is. Als de voertuigen ook op gemeentewegen moeten rijden, worden de gemeenten bij de risicoanalyse betrokken.

Tot nu toe heeft er in het Brussels Gewest geen enkele test met zelfrijdende wagens plaatsgevonden. Het is dan ook moeilijk in te schatten hoe veilig ze zijn, maar ervaringen in andere steden wijzen erop dat de zelfrijdende voertuigen nog niet voor vandaag zijn.

Desondanks moeten de overheden zich nu al voorbereiden op hun komst, om erover te waken dat die de doelstellingen van een duurzame mobiliteit niet in het gedrang brengen. Wij blijven de evoluties aandachtig volgen.

Néanmoins, l'automatisation progressive des véhicules est un défi qui doit être anticipé par les acteurs publics. Une bonne réactivité est nécessaire pour s'assurer que ces développements préservent les objectifs de durabilité de la politique de mobilité.

Notre relation avec Ziegler se passe surtout au niveau des Régions. Le projet de Carrefour est, lui, situé à Zaventem. Tout comme pour les véhicules autonomes de la STIB, il s'agit, pour l'instant, de projets pilotes. Nous continuons à suivre attentivement ces avancées pour adapter la législation au besoin.

1161 **M. Marc-Jean Ghysse (PS).**- Si je comprends bien votre réponse, nous ne risquons pas de voir des robots demain, en sortant du Parlement, sans que vous en ayez été informée et sans que vous en ayez donné l'autorisation. Nous n'aurons donc pas, avec les robots, le même problème qu'avec les trottinettes.

1161 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce n'est pas au programme à court terme. Les tests que nous avons réalisés avec la STIB et Ziegler se sont toujours déroulés dans des conditions très restrictives.

Nous pensons que la technologie ira beaucoup plus loin, plus vite. Ce n'est pas le cas, mais nous devons être préparés à gérer l'interaction avec les trottinettes et les problèmes de sécurité routière.

Je vous conseille toutefois de consulter le site de Ziegler à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

1167 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1167 **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,**

1167 **concernant la sécurisation de la circulation des cyclistes sur la chaussée de Waterloo entre le Prince d'Orange et la Bascule.**

1169 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La chaussée de Waterloo étant l'un des axes d'entrée en Région de Bruxelles-Capitale, le trafic automobile y est très important. Les cyclistes qui la fréquentent ont souvent du mal à y trouver leur place et à s'y sentir en sécurité. Le plan Good Move décline la chaussée de Waterloo en réseau vélo confort, pour plusieurs sections, et en réseau vélo plus pour une petite section située au niveau de l'avenue Latérale. La gestion du trafic est encore complexifiée par la présence, à certaines heures, de nombreux bus scolaires.

La drève de Lorraine, parallèle à une partie de la chaussée de Waterloo, fait partie du réseau vélo plus. Cependant, son aménagement actuel ne correspond pas à ce statut. Elle ne constitue de plus pas toujours un choix intéressant, notamment

De heer Marc-Jean Ghysse (PS) (in het Frans).- *Anders dan met de steps kunnen er dus niet plots overal robots rondrijden zonder dat u daarvan op de hoogte bent en toestemming hebt gegeven.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Op korte termijn is er niets gepland. De tests met de MIVB en Ziegler gebeurden steeds onder erg strikte voorwaarden.*

Ik had wel gedacht dat de technologie sneller zou evolueren. Dat is dus niet zo, maar we moeten wel voorbereid zijn.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

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

betreffende het verbeteren van de veiligheid van het fietsverkeer op de Waterlooosesteenweg tussen Prins van Oranje en Bascule.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De Waterlooosesteenweg is een belangrijke invalsweg naar het Brussels Gewest. Voor fietsers is het er echter niet veilig. Krachtens Good Move moeten bepaalde delen van de Waterlooosesteenweg deel uitmaken van het fietsnetwerk comfort, terwijl een kort deel ter hoogte van het kruispunt met de Zijlaan zou worden opgenomen bij het fietsnetwerk plus.*

De Lorrainedreef loopt parallel met de Waterlooosesteenweg en maakt deel uit van het fietsnetwerk plus, maar is daarvoor niet naar behoren aangelegd. Fietsers verkiezen vaak de Waterlooosesteenweg.

en direction des écoles, pour de nombreux cyclistes, qui lui préfèrent le trajet plus logique, plus court ou comportant moins de dénivelés offert par la chaussée de Waterloo. Cet axe doit donc être sécurisé.

Une belle dynamique est en cours dans notre Région, avec une augmentation constante du nombre de cyclistes. Sécuriser et améliorer leurs conditions de circulation sur la chaussée de Waterloo contribuera à les encourager à circuler dans cette partie de notre Région.

Des projets sont-ils en cours afin de sécuriser la circulation des cyclistes et autres usagers sur la chaussée de Waterloo, dans la section située entre l'avenue du Prince d'Orange et la Bascule ?

Des pistes cyclables sont-elles prévues, au minimum dans le sens de la montée, notamment vers l'avenue du Vert Chasseur et l'avenue du Fort-Jaco ? À défaut, est-il au minimum prévu d'afficher des logos vélos, notamment dans la descente ? Il nous est revenu que la commune d'Uccle vous a communiqué cette demande à plusieurs reprises depuis 2020.

Des solutions sont-elles recherchées pour limiter l'impact de la présence des bus de l'école européenne sur la circulation ?

Une mesure de sécurisation assez simple consisterait à limiter l'ensemble de la chaussée de Waterloo à 30 km/h. Est-ce prévu ? Ce serait également plus cohérent que le régime actuel, qui fait varier la limitation de vitesse selon les sections.

Une sécurisation des carrefours bénéficierait à tous les usagers, notamment aux carrefours de la chaussée de Waterloo avec l'avenue Hamoir et l'avenue du Prince de Ligne.

¹¹⁷¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La chaussée de Waterloo est en effet un axe très important pour les cyclistes. Située entre le Vivier d'oie et la chaussée de La Hulpe, elle fait d'ailleurs partie des réseaux vélo plus et vélo confort.

Afin de répondre rapidement à ce besoin de sécurisation, conformément aux objectifs relatifs à la ville 30, Bruxelles Mobilité a analysé des modifications légères possibles sans permis d'urbanisme. La largeur de la chaussée permet en effet de marquer des pistes cyclables au moins dans un sens. Pour faire des marquages cyclables dans les deux sens, il faut supprimer localement du stationnement. À cette fin, un projet est en discussion avec la commune d'Uccle. Certains tronçons pourraient donc disposer de pistes cyclables dans un sens, d'autres dans les deux sens, en tenant compte des éventuels besoins de stationnement, par exemple pour les livraisons.

Il faut noter aussi que la STIB a pour ambition de faire passer une nouvelle ligne de bus sur la chaussée de Waterloo - la ligne 43, si je ne me trompe -, à condition que le bus puisse disposer de marquages spécifiques à certains endroits. Une mutualisation de la bande réservée aux bus et de la piste cyclable est tout à fait possible et permettrait de favoriser tant les modes actifs que les transports en commun. Ces discussions sont aussi en cours

Het aantal fietsers blijft toenemen. Als de Waterloo-sesteenweg veiliger wordt, stimuleren we die evolutie. Zijn er plannen om de Waterloo-sesteenweg veiliger te maken voor fietsers?

Komen er fietspaden? Zo neen, worden er dan tenminste fietslogo's op de openbare weg geschilderd? De gemeente Ukkel zou daar in 2020 al meermaals om hebben gevraagd.

Worden er oplossingen gezocht om de invloed van de bussen van de Europese school op het verkeer te beperken?

Een eenvoudige veiligheidsmaatregel zou erin bestaan om een snelheidslimiet van 30 km/u in te voeren voor de hele Waterloo-sesteenweg. Komt die er?

Veiligere kruispunten zouden goed zijn voor alle weggebruikers. Ik bedoel in het bijzonder de kruispunten van de Waterloo-sesteenweg met de Hamoirlaan en met de Prins de Lignelaan.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De Waterloo-sesteenweg is van groot belang voor fietsers. Bepaalde gedeelten zijn onderdeel van het fietsnetwerk comfort of het fietsnetwerk plus.*

Brussel Mobiliteit heeft nagegaan hoe de openbare weg er met weinig ingrijpende middelen veiliger kan worden gemaakt, dus zonder stedenbouwkundige vergunning. De weg is breed genoeg om tenminste in één rijrichting een fietspad op de weg te schilderen. Om dat in twee rijrichtingen te doen, moeten er parkeerplaatsen worden geschraapt. We bespreken de kwestie met de gemeente Ukkel.

De MIVB wil overigens een nieuwe buslijn op de Waterloo-sesteenweg, tenminste als die op bepaalde gedeelten over een eigen rijstrook kan beschikken. Ik geloof dat het om lijn 43 gaat. Het is perfect mogelijk om zo'n rijstrook zowel voor bussen als fietsers te reserveren. Ook daarover loopt nog overleg met de gemeente Ukkel.

In de omgeving van de Europese school zijn er parkeerplaatsen voor schoolbussen gepland. De gemeente Ukkel moet die nog

avec la commune d'Uccle à ce sujet. Ce type d'aménagement renforcerait la sécurité routière des cyclistes et la desserte d'Uccle en transports en commun.

Aux abords de l'école européenne, des emplacements de cars scolaires ont été prévus. La commune d'Uccle doit encore en valider le plan. Nous espérons aussi réaliser ce projet rapidement, étant donné l'impact des cars sur la fluidité du trafic automobile et sur la sécurité routière à l'ouverture de l'école le matin.

Dans le cadre de l'évaluation de la ville 30 à la fin de l'année 2022, cet axe a été réévalué et il a été décidé de limiter ce tronçon de la chaussée de Waterloo à 30 km/h. La mise en œuvre de la signalisation se fera dans un futur proche.

1173 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La ligne de bus 43 emprunte déjà un tronçon de la chaussée de Waterloo.

1173 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne suis pas sûre du numéro de la ligne.

1173 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- J'aimerais savoir ce qu'il en est exactement.

Votre réponse témoigne en tout cas de votre bonne volonté et d'une demande de la commune d'Uccle. J'espère que le dossier évoluera rapidement.

- *L'incident est clos.*

1181 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1181 **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,**

1181 **concernant la rationalisation des panneaux de signalisation.**

1183 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Des études européennes attestent que la Belgique est championne en matière de nombre de panneaux de signalisation. Or, selon l'Institut Vias, l'abondance de panneaux peut nuire à la sécurité routière.

En Région de Bruxelles-Capitale, il existe un grand nombre de panneaux de signalisation, qui peuvent donner lieu à des situations incohérentes et désorganisées. Les panneaux d'orientation et d'information sont souvent en surnombre. On observe des redondances, des agencements inadéquats, des informations obsolètes ou incorrectes, et une absence de hiérarchisation des indications pertinentes.

De cette surexploitation de la voirie peut résulter une saturation visuelle. De plus, la surabondance de panneaux de signalisation représente un coût pour la collectivité.

goedkeuren. Ze zijn van belang voor de doorstroming van het autoverkeer en de verkeersveiligheid.

Eind 2022 werd de stad 30 geëvalueerd. Naar aanleiding daarvan kwam de beslissing om de snelheid op dit deel van de Waterlooosesteenweg te beperken tot 30 km/u. Binnenkort worden er borden geplaatst.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Buslijn 43 rijdt al over een deel van de Waterlooosesteenweg.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik ben niet zeker van het nummer van de buslijn.*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik zou het graag exact willen weten.*

Ik onthoud alvast dat u van goede wil bent en dat ook de gemeente Ukkel vragende partij is.

- *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,

betreffende de vermindering van het aantal verkeersborden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Uit Europese studies blijkt dat er in België bijzonder veel verkeersborden zijn, terwijl volgens Vias Institute een overdaad aan verkeersborden nadelig kan zijn voor de verkeersveiligheid.*

Ook in Brussel zijn er veel verkeersborden, wat soms tot chaos leidt. Ze zijn bovendien duur voor de samenleving. Voorts kan het gebrek aan samenhang in het beheer van de verkeersborden gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Zo wees Touring er onlangs nog op dat een overdaad aan verkeersborden ronduit gevaarlijk zijn.

Zodra wegenwerken achter de rug zijn, moet de bewegwijzering worden aangepast. Anders gaan autobestuurders twijfelen, wat tot ongevallen kan leiden.

Par ailleurs, le manque de cohérence dans la gestion des panneaux de signalisation à Bruxelles peut également avoir un impact sur la sécurité routière elle-même. Récemment encore, Touring attirait l'attention sur la concentration de panneaux problématique, voire carrément dangereuse, de panneaux de signalisation dans un périmètre restreint.

La signalisation devrait être adaptée rapidement après des réaménagements de voirie. À défaut, les automobilistes s'y perdent, hésitent, avancent puis s'arrêtent, risquant ainsi de provoquer un accident.

Il semble que les autorités régionales n'aient pas encore agi pour prévenir ces conséquences potentiellement graves. Quelles mesures ont été mises en œuvre pour remédier au problème ?

¹¹⁸⁵ En mai 2021, vous aviez annoncé qu'une étude allait être lancée sur le sujet. Vu le nombre de fois que je vous ai interrogée, j'ose espérer qu'elle l'a été. Quels en sont les résultats ? Y a-t-il eu des opérations correctrices en 2022 ? Lesquelles et quel est leur coût ? Qu'est-il prévu en 2023 ?

Dans le cadre des réaménagements de voies régionales, est-il systématiquement prévu d'analyser et d'adapter la signalisation durant les travaux ? Dans la négative, pour quelles raisons ?

Une nouvelle enquête menée sur le terrain par l'organisation de mobilité Touring révèle qu'à certains endroits, jusqu'à 69 % des automobilistes ne marquent pas l'arrêt au panneau stop. Selon Touring, cette attitude est due au fait qu'un grand nombre de ces panneaux sont inappropriés à l'endroit visé. À de nombreux croisements, le triangle sur pointe « céder le passage » serait plus clair et mieux respecté.

Outre l'analyse des nombreux panneaux de signalisation effectuée en vue de répondre au mieux aux circonstances de l'infrastructure, que faites-vous pour harmoniser autant que possible la signalisation ?

Avez-vous demandé à Bruxelles Mobilité de privilégier le marquage au sol « céder le passage » au lieu des panneaux stop ?

Enfin, comment envisagez-vous la suppression des panneaux pléthoriques ?

¹¹⁸⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Nous partageons votre constat sur le grand nombre de panneaux de signalisation en Région bruxelloise, qui crée parfois une situation incohérente. Nous avons évoqué tout à l'heure l'accessibilité des transports en commun. De manière globale, la visibilité est un enjeu dont il faut tenir compte en milieu urbain. Les trottoirs sont ainsi fort encombrés et le parcours du piéton et des personnes à mobilité réduite en devient plus périlleux. Notre objectif est donc, de manière générale, de sanctuariser les trottoirs et de rendre ainsi ces espaces aux piétons.

Une étude de rationalisation des panneaux sur la voirie a ainsi été lancée par Bruxelles Mobilité en septembre 2021 et se terminera

Welke maatregelen nam u om de overdaad aan verkeersborden aan te pakken?

In mei 2021 kondigde u een studie over het onderwerp aan. Welke resultaten leverde die op? Welke acties ondernam u in 2022 en hoeveel kostten ze? Welke acties komen er in 2023?

Wordt de signalisatie bij de heraanleg van gewestwegen systematisch bestudeerd en aangepast? Zo nee, waarom niet?

Uit onderzoek van Touring blijkt dat 69% van de bestuurders niet stopt bij een stopbord omdat die borden vaak niet aangewezen zijn in veel gevallen, waar een gewoon voorrangsbord beter geschikt zou zijn.

Wat onderneemt u om de signalisatie zo veel mogelijk te harmoniseren?

Vroeg u aan Brussel Mobiliteit om meer wegmarkeringen aan te brengen die aangeven dat er voorrang moet worden gegeven, in plaats van stopborden?

Wat onderneemt u om overtollige verkeersborden te laten verwijderen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Er zijn inderdaad te veel verkeersborden in het Brussels Gewest. Dat is vaak hinderlijk voor voetgangers en vooral voor personen met een beperkte mobiliteit.*

Daarom startte Brussel Mobiliteit in september 2021 een onderzoek dat dit jaar klaar zou moeten zijn. Daarin wordt nagegaan hoe het aantal verkeersborden en -palen op gewestwegen verminderd kan worden en of de huidige verkeersborden stroken met de regelgeving.

In het onderzoek wordt rekening gehouden met verschillende weggebruikers en wordt er gestreefd naar een optimale

en 2023. Elle vise une réduction du nombre de signaux routiers et de poteaux supports sur la voirie régionale, en se basant sur la réglementation en vigueur. Sont exclus de cette étude les signaux d'indication et les signaux de direction. La conformité des signaux routiers existants à la réglementation sera également vérifiée.

Si l'étude tient compte des différents utilisateurs de la voirie et propose une optimisation de la visibilité des signaux routiers, dans l'intervalle, dans certains cas, une signalisation supplémentaire pourra toutefois être installée si elle est jugée nécessaire pour la sécurité des usagers, sur la base du Code de la route ou du Code du gestionnaire.

La base de données eSign sera par ailleurs mise à jour à la lumière des résultats de cette étude. Des travaux d'adaptation des panneaux et de marquage sur le terrain suivront la publication de l'étude.

Aujourd'hui, à la demande des services de Bruxelles Mobilité, la direction maintenance réalise des travaux d'adaptation ponctuelle. Lors de ces interventions, les services analysent la possibilité de regrouper au maximum la signalisation, en tenant compte de la réglementation en vigueur. Chaque projet qui modifie l'espace public et donc la circulation des usagers suppose l'adaptation de la signalisation en place, clé de compréhension de ce nouvel espace. Chaque phase de chantier suppose la mise en œuvre d'un plan de signalisation, imposé par la plateforme de coordination des chantiers.

Il importe de rappeler que les automobilistes doivent respecter les panneaux de signalisation. Il s'agit d'une obligation juridique. Le fait qu'il y ait plus de panneaux dans un contexte urbain ne peut en soi être une excuse pour ne pas respecter la loi. Les automobilistes doivent également adapter leur conduite au contexte dense de la ville. La vie de l'ensemble des usagers en dépend.

¹¹⁸⁹ La direction de la sécurité routière étudie la meilleure option, entre un panneau stop ou « céder le passage », en fonction de la configuration des lieux. Si la visibilité est suffisamment dégagée, le second sera privilégié. Pour information, que ce soit l'un ou l'autre, un panneau est obligatoire, en plus du marquage. De ce fait, le remplacement d'un signal stop par un panneau « céder le passage » ne diminue en rien le nombre de panneaux.

¹¹⁹¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Madame la Ministre, je vous ai déjà interrogée plusieurs fois à ce sujet. La dernière fois, en septembre 2022, vous avez annoncé qu'une étude avait été diligentée en 2021. Mon groupe peut donc légitimement se demander pourquoi cela traîne tant. Vous dites aujourd'hui que cette étude sera finalisée cette année, ce qui reste très vague, alors qu'elle devait au départ aboutir au printemps 2023.

Un marché a été lancé par Bruxelles Mobilité concernant le repérage de tous les panneaux de signalisation sur les voies régionales, pour les intégrer dans la fameuse plateforme eSign. L'adjudicateur devait ensuite évaluer leur pertinence. Tout ce

zichtbaarheid van de verkeerstekens. In sommige gevallen kan dat betekenen dat er een verkeersbord toegevoegd moet worden.

De resultaten van het onderzoek zullen ook gebruikt worden om de databank eSign bij te werken. Vervolgens zullen de borden en de markeringen worden aangepast.

Ondertussen bekijkt Brussel Mobiliteit nu al waar verkeersborden gegroepeerd kunnen worden en voert het aanpassingswerkzaamheden uit waar dat mogelijk blijkt.

Bij elk project dat een wijziging van de openbare ruimte veroorzaakt, moet de bewegwijzering worden aangepast. Bij elke fase van werkzaamheden moet een signalisatieplan worden gevolgd, zoals opgelegd door het coördinatieplatform Osiris.

Autobestuurders moeten zich evenwel te allen tijde houden aan de bewegwijzering. Het feit dat er soms veel verkeersborden staan, is geen excuus om de wet te overtreden. Ze moeten ook hun rijgedrag aanpassen aan de stedelijke omgeving.

Brussel Mobiliteit maakt de keuze tussen een stopbord of een voorrangsbord op basis van de lokale verkeerssituatie. Als de zichtbaarheid voldoende is, gaat de voorkeur naar een voorrangsbord. Hoe dan ook maakt die keuze geen verschil voor het aantal verkeersborden op de weg.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - *Ik begrijp niet waarom die studie zo lang aansleept. U zegt nu dat we de resultaten dit jaar mogen verwachten, maar dat is erg vaag.*

Er zou een overheidsopdracht gegund worden om alle verkeersborden in te brengen in te voeren in de databank eSign. De opdrachtgever zou dan vervolgens moeten nagaan of de borden nuttig zijn. Hoe staat het overigens met de gids van goede praktijken? Al dat werk had al lang klaar moeten zijn.

travail était censé être déjà accompli, des adaptations devaient être réalisées sur le terrain. Je n'ai rien vu de tout cela. Un guide des bonnes pratiques devait aussi être finalisé, mais n'est-ce pas le Code du gestionnaire, qui existe déjà ? Ce guide a-t-il été modifié ou amélioré ?

Enfin, le dernier volet de ma question concerne les redondances qui existent dans le Code de la route. Vous devriez pouvoir discuter de ce sujet avec les différents ministres de la Mobilité de façon à rendre plus lisibles et plus cohérents ces panneaux et à les rationaliser pour assurer la plus grande sécurité routière possible. Cela participe aussi à une volonté de rendre la voirie plus sûre, quel que soit le mode de transport utilisé. J'insiste pour que vous fassiez avancer ce dossier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le suivi du test de circulation réalisé au rond-point Montgomery.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le réaménagement de l'avenue de Tervueren et du rond-point Montgomery suscite de nombreuses réactions, notamment en raison du manque de concertation. En effet, la décision de tester un nouvel aménagement du square Maréchal Montgomery et de planifier une piste cyclable bidirectionnelle coûte que coûte est mal vécue par les riverains, qui avaient pourtant proposé, avec la commune, un projet alternatif.

Bruxelles Mobilité a entrepris un réaménagement temporaire du rond-point Montgomery en mars 2022, en supprimant une bande de circulation et en installant une piste cyclable à l'extérieur du rond-point. Cependant, le marquage au sol de ce test s'efface, ce qui nuit à sa lisibilité pour les usagers de la route.

Par ailleurs, il convient de s'interroger sur le placement de blocs de béton pour tester un aménagement qui n'est même pas envisagé dans les plans des communes et qui ne sera donc jamais mis en œuvre.

Le test sur le square était vraisemblablement prévu jusqu'en octobre 2022. Qu'en est-il aujourd'hui ? Les riverains n'ont toujours pas reçu d'informations sur les résultats de ce test. Quels sont-ils ?

Par ailleurs, alors même que ce test n'était pas encore terminé, Bruxelles Mobilité avait déjà préparé un nouveau projet pour le réaménagement de l'avenue de Tervueren. Ce nouveau plan prévoit un rond-point Montgomery réduit à deux bandes de circulation, avec une piste cyclable bidirectionnelle séparée et un anneau piéton autour du square. L'avenue de Tervueren serait

Ten slotte staan er een aantal overbodige zaken in de Wegcode. Ik verzoek u om met de andere ministers van Mobiliteit te bekijken hoe u dat probleem kunt oplossen om meer duidelijkheid en samenhang te scheppen en op die manier de verkeersveiligheid te verbeteren.

- 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,

betreffende de follow-up van de verkeerstest op het Montgomeryplein.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Er kwam heel wat kritiek op de heraanleg van de Tervurenlaan en het Montgomeryplein, met name op het gebrek aan overleg. U wilde per se een fietspad in twee richtingen, terwijl de omwonenden samen met de gemeente een alternatief hadden voorgesteld.*

Brussel Mobiliteit zorgde voor een tijdelijke herinrichting van het Montgomeryplein in maart 2022, waarbij een rijstrook werd geschrapt en er een fietspad kwam aan de buitenkant van de rotonde. De markeringen vervagen echter, waardoor de verkeerssituatie minder duidelijk wordt voor de weggebruikers.

Ik ben ook kritisch over de plaatsing van betonblokken om een inrichting te testen die niet in de plannen van de gemeenten staat en er dus nooit zal komen.

De test was gepland voor oktober 2022. De omwonenden hebben nog niets gehoord over de resultaten. Kunt u die toelichten?

Terwijl de test op het Montgomeryplein nog liep, had Brussel Mobiliteit al een nieuw project klaar voor de herinrichting van de Tervurenlaan. Dat omvat een fietspad in twee richtingen, waarvoor rijstroken, maar ook heel wat parkeerplaatsen moeten verdwijnen. De omwonenden zijn daar niet blij mee en vinden dat een fietspad in een richting wel volstaat.

quant à elle réduite à deux bandes, avec une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté sud et une voie cyclable sur le côté nord. Ce plan ne fait clairement pas l'unanimité parmi les riverains, car il supprime de nombreuses places de stationnement pour ces derniers, alors qu'une piste cyclable monodirectionnelle permettrait de contenter les cyclistes et les riverains de l'avenue.

¹²⁰¹ Ce manque de concertation a créé une impression d'exclusion chez les habitants et les commerçants du quartier, qui se sentent ignorés dans les choix importants concernant leur environnement de vie. Cela peut également entraîner une opposition accrue à l'ensemble du projet, car les personnes qui se sentent ignorées sont plus susceptibles de critiquer les décisions prises sans leur participation. Enfin, il est important de rappeler que le manque de concertation peut également affecter la qualité et l'efficacité du projet en question.

Au sujet de la phase de test sur l'avenue de Tervueren, jusque quand celle-ci est-elle prévue ? Quelle en est votre évaluation ?

Quelle est votre évaluation de la sécurité des différents types d'utilisateurs (accidents, quasi-accidents, confort, etc.) ? Une enquête est-elle prévue ?

Vous êtes-vous concertée avec les riverains sur les nouveaux aménagements de l'avenue ? Comment les consulterez-vous dans le cadre de l'évaluation du test ?

Qu'avez-vous prévu pour le stationnement ? Comment allez-vous compenser une éventuelle suppression de places ? Un partenariat avec Be Park avait été envisagé. Il s'est avéré obsolète.

En ce qui concerne le rond-point Montgomery, l'infrastructure actuelle, qui se résume grosso modo à quelques blocs de béton et de la peinture, se veut provisoire et ne reflète pas l'avant-projet final. Pouvez-vous nous dire quel était donc l'intérêt de cet aménagement temporaire voué à ne jamais être mis en œuvre ? Afin d'améliorer la sécurité des usagers du rond-point, avez-vous prévu de résoudre le problème du marquage au sol qui s'efface ?

¹²⁰³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Pour rappel, Bruxelles Mobilité avait l'intention de tester un aménagement cyclable dans l'avenue de Tervueren entre Mérode et le square Léopold II. Ce test consistait en une piste bidirectionnelle faisant le lien avec la piste qui existe sur tout le reste de l'avenue de Tervueren.

Comme introduit ci-avant, les pistes marquées sur les voies latérales de l'avenue ont été réalisées par la commune d'Etterbeek, sans réelle concertation avec Bruxelles Mobilité. Cependant, les aménagements proposés ont fortement amélioré la sécurisation des déplacements des cyclistes.

La phase de test durera jusqu'à la délivrance d'un permis d'urbanisme. Par le biais d'un travail collaboratif avec les différentes communes, la demande de permis devrait être introduite pour la fin du mois juin de cette année. Je reste toujours

Kortom, de buurtbewoners en de winkeliers in de wijk voelen zich genegeerd en dat kan alleen maar leiden tot meer weerstand tegen het project. Bovendien is een gebrek aan overleg niet bevorderlijk voor de kwaliteit.

Tot wanneer loopt de testfase in de Tervurenlaan? Wat zijn de voorlopige resultaten? Wat vindt u van de veiligheid voor de verschillende groepen van weggebruikers? Plant u een enquête?

Hebt u met de omwonenden overlegd over de nieuwe inrichting? Hoe zult u hen betrekken bij de evaluatie?

Hoe zult u de parkeerplaatsen die verdwijnen, compenseren? Er was een partnerschap met Be Park gepland, maar die zou overbodig zijn.

De huidige weginrichting op het Montgomeryplein bestaat grotendeels uit enkele betonblokken en wegmarkeringen en weerspiegelt niet de uiteindelijke inrichting. Waar was die tijdelijke inrichting dan voor nodig? Hebt u het probleem van de vervagende markeringen opgelost?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Brussel Mobiliteit wilde een fietspad in beide richtingen testen op de Tervurenlaan, tussen Merode en de Leopold II-square, om te zorgen voor een betere aansluiting met het fietspad op het verlengde van de Tervurenlaan.*

De fietspaden op de ventwegen van de Tervurenlaan werden aangelegd door de gemeente Etterbeek zonder echt overleg met Brussel Mobiliteit, maar ze hebben wel de veiligheid van de fietsers sterk verbeterd.

De testfase zal duren tot een stedenbouwkundige vergunning is toegekend. We hopen samen te werken met de betrokken gemeenten om de aanvraag eind juni te kunnen indienen.

Er werd al een eerste overlegronde georganiseerd met het overkoepelende wijkcomité. Voor het project werd rekening

prudente lorsqu'il est question de dates, mais, pour l'heure, tout le monde travaille de manière constructive pour y parvenir.

Pour ce qui est de la concertation avec les riverains sur les nouveaux aménagements de l'avenue, un premier cycle de réunions a déjà été organisé avec le comité de riverains qui chapeaute les divers comités présents dans le périmètre de l'avenue de Tervueren. Ces échanges ont permis de faire évoluer les réflexions et une série de remarques pertinentes a été intégrée aux nouvelles esquisses du projet. Avant de revenir vers les riverains, il est important que ce dernier soit consolidé avec l'ensemble des acteurs communaux.

Pour ce qui est du stationnement, une étude de parking.brussels a permis d'identifier, dans un périmètre raisonnable, les potentiels lieux de compensation et/ou de mutualisation. Ces éléments se retrouveront dans la demande de permis d'urbanisme.

¹²⁰⁵ En ce qui concerne la sécurité routière, le giratoire Montgomery est l'une des zones à concentration d'accidents identifiées sur la base des chiffres pour 2021 et 2022. Je vous rappelle que nous avons renouvelé la liste de ces zones en suivant une méthode plus flexible.

L'intervention temporaire a permis de mettre en œuvre des principes de sécurisation, tels que la réduction des débouchés, la mise en évidence des zones de conflits, etc. Les victimes étant en grande majorité des cyclistes, le test vise à améliorer l'offre cyclable et à réduire les risques d'accidents en attendant l'aménagement définitif.

Des propositions d'adaptations à court terme et le rapport d'évaluation par les services de mobilité des communes d'Etterbeek, de Woluwe-Saint-Lambert et de Woluwe-Saint-Pierre ainsi que de la zone de police Montgomery nous ont été transmis en septembre 2022. Il ressort de ce rapport que les quelques blocs de béton et la peinture ont permis une nette amélioration de la sécurité routière dans la zone. Le service d'entretien de Bruxelles Mobilité profitera du rafraîchissement du marquage au sol pour apporter des adaptations, notamment liées aux observations de la commune.

¹²⁰⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il y a lieu d'améliorer la sécurité sur le square Maréchal Montgomery, répertorié comme une zone très accidentogène. Nous soutenons tout projet allant dans ce sens.

En l'occurrence, il est important d'organiser une concertation maximale avec le comité de riverains. Vous mentionnez plusieurs comités de riverains. À ma connaissance, il n'en existe qu'un seul sur la commune de Woluwe-Saint-Pierre, où se situe le rond-point. Peut-être faites-vous allusion à un comité de riverains d'Etterbeek ? Quoi qu'il en soit, cela m'intéresserait de connaître les noms des différents comités actifs autour du square Montgomery.

Vous évoquez un test de six mois, qui devait en principe être clôturé en octobre 2022. Or - parce que je vous ai posé la

gehouden met een aantal relevante opmerkingen. Alvorens het project opnieuw aan de buurtbewoners voor te leggen, moet er evenwel met de gemeenten over worden overlegd.

Parking.brussels heeft een studie uitgevoerd om na te gaan waar er parkeerplaatsen binnen een niet al te grote afstand kunnen worden gecompenseerd of gedeeld. Die oplossingen zullen in de vergunningsaanvraag aan bod komen.

Ook in 2021 en 2022 was de Montgomeryrotonde een ongevalgevoelige zone. Bij de tijdelijke aanpassingen hebben we een aantal veiligheidsprincipes toegepast. Zo werden de opritten van de rotonde aangepast en werden gevaarlijke punten beter aangegeven. Aangezien de meeste verkeersslachtoffers op het plein fietsers zijn, heeft de proef vooral tot doel de fietsinfrastructuur te verbeteren.

In september 2022 hebben de gemeenten Etterbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe en de politiezone Montgomery ons hun evaluatieverslag en enkele aanpassingsvoorstellen bezorgd. Uit het rapport blijkt dat de test de verkeersveiligheid in de zone aanzienlijk heeft verbeterd.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *We steunen elk project waardoor de Montgomeryrotonde veiliger wordt. Het is wel belangrijk om maximaal overleg te organiseren met de buurtbewoners. Kunt u ons de namen geven van de verschillende wijkcomités die in de zone actief zijn?*

De proef zou oorspronkelijk slechts zes maanden duren, tot oktober 2022. Vandaag vertelt u dat de test doorloopt tot juni 2023, of zelfs langer als u het niet eens wordt met de gemeenten over een definitief project. Wat is het nut van een test die niets met het definitieve project te maken heeft?

U legt uit dat de proef de verkeersveiligheid heeft verbeterd. Kunt u ons objectieve gegevens verstrekken om dat te bewijzen?

question - vous nous annoncez qu'en réalité, ce test se poursuivra jusqu'en juin 2023, voire au-delà si vous ne tombez pas d'accord avec les communes sur un projet définitif. Quelle est l'utilité de mener un test qui n'a rien à voir avec le projet définitif ?

Vous nous expliquez que le test a permis d'améliorer la sécurité routière. Pouvez-vous nous communiquer des données objectives qui en attestent ? Cela permettrait également aux riverains de se rendre compte que certains types d'aménagements favorisent la sécurité.

Vous nous parlez, par ailleurs, d'adaptations prévues. La moindre des choses est d'expliquer aux riverains le pourquoi de ces adaptations, comment vous comptez procéder et de communiquer un calendrier des travaux. À ce propos, je vous invite à agir rapidement, parce que les zones peintes en couleur commencent à s'effacer : à certaines sorties du square, on ne distingue même plus les espaces réservés aux cyclistes. La situation est donc réellement dangereuse.

¹²⁰⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant la concertation, nous présentons une première proposition aux riverains. Ceux-ci apportent leurs contributions, à partir desquelles nous adaptons la proposition. Puis, nous leur présentons une nouvelle proposition.

La phase actuelle inclut la Région et les communes. Nous devons d'abord stabiliser et consolider le projet avec l'ensemble des acteurs communaux, avant de reprendre contact avec les riverains, sans quoi le projet devient illisible.

Concernant la sécurité routière, certes, les phases test sont temporaires, mais, si nous constatons que la sécurité routière est améliorée, je préfère conserver les mesures temporaires en attendant l'aménagement définitif.

Vous avez raison, le marquage au sol doit être rénové ; un rafraîchissement est prévu. En outre, nous procéderons à quelques légères adaptations proposées par la commune sur la base de ses études.

¹²⁰⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Tout comme pour le dossier de l'avenue Princesse Élisabeth, l'objectif est de rester en communication avec les riverains, les habitants et les commerçants, et de les tenir informés. Ils ne doivent pas être mis systématiquement devant le fait accompli ! Telle est notre demande.

- *L'incident est clos.*

¹²¹⁵ **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹²¹⁵ **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,**

U hebt het over geplande aanpassingen. Het minste wat u kunt doen, is de omwonenden uitleggen waarom die aanpassingen plaatsvinden, hoe u te werk denkt te gaan en wanneer de werken worden uitgevoerd. Ik raad u overigens aan om haast te maken, want de wegmarkering voor fietsers begint te vervagen, en dat is gevaarlijk.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We hebben een eerste voorstel aan de buurtbewoners voorgelegd. Vervolgens hebben we het voorstel aangepast op grond van hun feedback. Het moet nu door de gemeenten worden bekrachtigd voordat we het opnieuw aan de buurtbewoners voorleggen. Dat voorkomt onduidelijkheid.*

Aangezien de test de verkeersveiligheid heeft verbeterd, geef ik er de voorkeur aan om de tijdelijke maatregelen te handhaven totdat het definitieve project voltooid is.

De wegmarkering zal opnieuw worden aangebracht. Bovendien zullen we enkele kleine aanpassingen doorvoeren die de gemeente heeft voorgesteld.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik vraag u vooral om de buurtbewoners en handelaars op de hoogte te houden en ze niet voor voldongen feiten te plaatsen.*

- *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,

¹²¹⁵ **concernant le réaménagement de l'avenue du Diamant à Schaerbeek.**

¹²¹⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous abordons un autre dossier qui met en cause la concertation mise en œuvre par votre gouvernement. Il est essentiel de tenir compte des besoins et des préoccupations de tous les acteurs impliqués pour garantir la réussite et la durabilité des projets de réaménagement des voiries à Bruxelles, en ce compris les artères régionales. C'est pourquoi la concertation joue un rôle-clé, au niveau régional comme au niveau communal.

Prenons à titre d'exemple le réaménagement de l'avenue du Diamant à Schaerbeek, qui est presque terminé. Il semble être de grande qualité pour ce qui concerne le choix des matériaux, mais qu'en est-il de la communication et de la consultation autour du projet ? Des riverains affirment ne pas avoir été consultés, d'autres disent n'avoir reçu aucune information sur l'avancement du chantier, des commerçants locaux ont vu leur emplacement de livraison disparaître sans aucune autre information, et j'en passe.

Pourtant, les projets de réaménagement des artères régionales sont des décisions qui ont un impact direct sur la vie des citoyens et des entreprises, et il est donc crucial que les acteurs concernés soient impliqués dès le début du processus. Malheureusement, il est fréquent de constater que les consultations sont insuffisantes, voire inexistantes, et que les projets sont imposés sans qu'il soit tenu compte des besoins et des préoccupations des parties prenantes.

Enfin, le manque de consultation peut avoir des conséquences très négatives pour la Région bruxelloise. Il peut entraîner des conflits, des blocages et des coûts supplémentaires pour les autorités publiques, et aboutir à des projets qui ne répondent pas aux besoins réels des citoyens et des entreprises.

¹²¹⁹ La réussite d'un projet nécessite la mise en place d'une approche globale et intégrée, qui prenne en compte les besoins et les préoccupations des différents acteurs concernés, comme les autorités publiques, les entreprises et les associations de riverains.

Dans le cas de l'avenue du Diamant, comment le processus consultatif a-t-il été organisé pour assurer la participation active des différents acteurs concernés ? Comment les besoins et les préoccupations des habitants, des entreprises et des organisations locales ont-ils été pris en compte pour développer le projet ? L'aménagement de l'avenue du Diamant a-t-il fait l'objet d'une enquête ?

Quelle stratégie de communication a été mise en place afin d'informer au mieux les riverains de l'état d'avancement des travaux ?

Dans le cadre d'un réaménagement de voiries régionales, comment les principales parties prenantes et les utilisateurs de

betreffende de heraanleg van de Diamantlaan in Schaerbeek.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Als de regering wil dat de heraanleg van de openbare ruimte een succesverhaal wordt, moet er overleg worden georganiseerd, zodat met de bezorgdheden van alle betrokken partijen rekening wordt gehouden.

De heraanleg van de Diamantlaan in Schaerbeek is bijna afgelopen. Sommige buurtbewoners en winkeliers beweren dat ze niet werden geraadpleegd of geen informatie ontvingen over de werkzaamheden.

De heraanleg van gewestwegen heeft nochtans rechtstreekse gevolgen voor burgers en bedrijven. Helaas worden ze te weinig of helemaal niet bij het proces betrokken. Dat kan trouwens ook negatieve gevolgen hebben voor de gewestelijke overheid, omdat er conflicten en bijkomende kosten worden gegenereerd of omdat de projecten niet beantwoorden aan de behoeften van burgers en bedrijven.

Hoe werd bij de heraanleg van de Diamantlaan de raadpleging van de betrokken actoren georganiseerd? Hoe werd er rekening gehouden met de behoeften van bewoners, bedrijven en lokale bedrijven? Werd er een enquête georganiseerd?

Welke communicatiestrategie werd er gehanteerd om de buurtbewoners op de hoogte te houden? Hoe worden de belangrijkste actoren en weggebruikers geïnformeerd en bij het proces betrokken? Zijn er evaluatiecriteria en indicatoren om het succes van heraanlegprojecten te evalueren?

Hoever zijn de werkzaamheden gevorderd? Ik vernam dat bepaalde werkzaamheden die al van start zijn gegaan, zouden worden bijgestuurd. Klopt dat?

la route sont-ils informés et impliqués dans le processus de consultation et de décision ?

Des critères d'évaluation et des indicateurs de performance permettant de mesurer le succès des projets de réaménagement régionaux existent-ils ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

À quel stade se trouve le processus d'organisation des travaux ? Il me revient que des travaux entamés vont être revus et corrigés, aux frais du contribuable. Qu'en est-il ?

¹²²¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Des travaux nécessaires d'entretien des trottoirs et de l'asphalte de la voirie carrossable sont en cours dans l'avenue du Diamant.

Afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles, des améliorations ponctuelles ont été apportées, notamment la mise en conformité des trottoirs et des carrefours afin de les sécuriser et de les rendre plus accessibles. Pour améliorer la visibilité des piétons, des oreilles de trottoirs, auparavant indiquées par des marques et des potelets, ont été ajoutées. Les trottoirs ont été abaissés au niveau des passages piétons, et des dalles podotactiles ont été installées partout.

Les fosses d'arbres seront également agrandies afin de donner un maximum d'espace aux arbres existants. En poussant davantage, les arbres rafraîchiront d'autant plus cette belle avenue et lui conféreront une atmosphère encore plus agréable. Enfin, l'arrêt de bus sera également amélioré et rendu plus accessible.

Dans l'ensemble, le profil de la voirie ne sera pas modifié. Les travaux relèvent de la responsabilité du gestionnaire de voirie, Bruxelles Mobilité, qui mène un processus de consultation avec les parties prenantes publiques. Les riverains ont été prévenus par un toutes-boîtes.

L'évaluation se fait au sein de Bruxelles Mobilité. Les riverains peuvent toujours contacter l'organisme pour faire part de leurs commentaires. Il s'agit toutefois de modifications mineures, qui amélioreront la qualité de vie et la sécurité routière de la rue et des riverains.

Des travaux restent encore à faire du côté pair de l'avenue, entre le square Eugène Plasky et l'avenue de l'Opale et entre l'avenue Adolphe Lacomblé et le boulevard Auguste Reyers, ainsi que deux interventions à hauteur des carrefours de l'avenue du Diamant avec l'avenue Léon Mahillon et l'avenue Milcamps. Ils seront réalisés dans le courant du mois de mars, en fonction des accords de l'administrateur de voirie. Des toutes-boîtes seront de nouveau distribués.

¹²²³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ce dossier est exemplatif de ce qui dysfonctionne dans la gestion de nombreux projets de mobilité dans notre Région. Nous défendons évidemment l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier Diamant par un réaménagement harmonieux de cette avenue. Cependant, ce qui frappe dans ce dossier, c'est l'absence de concertation avec les riverains, habitants et commerçants, en amont du projet, avant

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Momenteel worden de voetpaden en de rijweg opnieuw aangelegd.*

Het project werd hier en daar licht bijgestuurd, met name om de voetpaden en kruispunten veiliger te maken. Daarnaast krijgen de bomen meer ruimte, zodat ze beter kunnen groeien en een aangename straatbeeld scheppen. Ook wordt de bushalte beter toegankelijk gemaakt.

Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor de werkzaamheden en overlegt met de betrokken overheidspartners. De buurtbewoners kregen een folder in de brievenbus. Brussel Mobiliteit zorgt ook voor de evaluatie. De buurtbewoners kunnen altijd bij die instelling terecht met hun grieven.

Een deel van de werkzaamheden in de Diamantlaan moet nog worden voltooid, meer bepaald tussen de Eugène Plaskysquare en de Opaallaan en tussen de Adolphe Comblé- en de Reyerslaan en op enkele kruispunten. In maart zal het project afgerond zijn.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Dit dossier is een typisch voorbeeld van wat er zoal misgaat met de gewestelijke mobiliteitsprojecten. Uiteraard staat de MR achter de heraanleg van de Diamantlaan om de levenskwaliteit van de buurtbewoners te verbeteren, maar het gebrek aan overleg met buurtbewoners en winkeliers is opvallend. Met de gemeente werd ook niet gecommuniceerd, waardoor die niet in staat is om*

la mise en place du chantier et pendant le chantier. Les riverains ont été mis devant le fait accompli et n'ont pas pu donner leur avis sur les travaux envisagés. Vous l'avez d'ailleurs confirmé aujourd'hui en disant qu'ils ont été prévenus des travaux. Mais en quoi ont-ils été consultés sur le choix de la suppression des places de stationnement, des matériaux utilisés, des essences qui seront plantées le long des voiries ? En rien !

À cela s'ajoutent une absence de communication avec la commune, qui se voit incapable de fournir les informations utiles à ceux qui sont les principaux usagers de l'avenue, et le manque de prise en considération des besoins de ces derniers (zones de livraison, passages pour les personnes à mobilité réduite et les familles avec enfants).

Apparemment, il n'a pas non plus été tenu compte du passage des éboueurs et des services de secours, ni de la pression exercée sur le stationnement. Sur quelle étude vous basez-vous pour supprimer un tel pourcentage d'emplacements ?

J'ajoute encore le gaspillage d'argent public. Quel est le surcoût de ce projet ? En effet, une bande de terre a été ajoutée, ce qui est une bonne chose car nous sommes pour la verdurisation de ce type d'espace. Si ce n'est que cette bande de terre avait été aménagée juste à côté des portières des voitures qui pouvaient encore se garer à cet endroit. Ainsi, pour descendre de sa voiture, il fallait sortir côté rue. Imaginez-vous donc les problèmes de sécurité inouïs pour les enfants ou les personnes porteuses de handicap, qui étaient dans l'impossibilité de sortir par le côté du trottoir ! Cette bande de terre avait apparemment été placée pour accueillir des arbustes sur une longueur de 40 mètres, empêchant ainsi le passage des éboueurs et des services de secours pour les riverains.

Il y a bel et bien eu un problème au niveau des travaux dans cette rue - un problème non seulement de concertation, mais aussi d'élaboration des travaux réalisés - et il faut à présent faire marche arrière. Vous ne semblez pas au courant de cette problématique. Je vous invite donc à revoir le projet, à mieux communiquer avec les habitants, voire à organiser une réunion de concertation avant la plantation des nouvelles essences. Ce dossier est à revoir et surtout, Madame la Ministre, vous devez enfin vous en saisir.

¹²²⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je transmettrai à Bruxelles Mobilité les remarques qui ont été formulées eu égard aux services de secours notamment. Nous veillerons ainsi à ce que les adaptations soient réalisées dans les meilleures conditions.

- *L'incident est clos.*

¹²²⁹ **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

informatie te verstrekken aan de gebruikers van de Diamantlaan of rekening te houden met hun behoeften.

Er werd ook geen rekening gehouden met de doortocht van de vuilnisophalers en hulpdiensten, of met parkeerproblemen. Op welke studie baseert u zich om een bepaald aantal parkeerplaatsen te schrappen?

Voorts wordt er belastinggeld verkwist. Tussen de stoep en de parkeerplaatsen werd nog een strook groen aangelegd. Dat is op zich een goede zaak, maar betekent ook dat de autogebruikers aan de kant van de rijweg moeten uitstappen. Dat is vooral gevaarlijk voor kinderen en gehandicapten.

De heraanleg van de Diamantlaan is dus geen succesverhaal te noemen. Ik doel niet alleen op het gebrek aan overleg, maar ook op de uitvoering van de werkzaamheden. Ik verzoek u om het project bij te sturen en beter met de buurtbewoners te communiceren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal uw opmerkingen aan Brussel Mobiliteit bezorgen en erop toezien dat de werkzaamheden worden bijgestuurd.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

1229 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,

1229 concernant la concertation avec Unia et le Cawab afin d'alléger la procédure d'inscription des plaques d'immatriculation des voitures des détenteurs de cartes de stationnement pour personnes handicapées.

1231 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 1er juillet 2022, le Parlement a adopté le projet d'ordonnance réformant la politique de stationnement à Bruxelles. Cette ordonnance a été publiée au Moniteur belge le 8 septembre. Parmi les points en discussion, on trouvait le suivi du jugement du tribunal de première instance condamnant parking.brussels au sujet du contrôle du stationnement par les scan-cars et des problèmes causés aux détenteurs d'une carte de stationnement pour personne handicapée.

L'ordonnance telle qu'adoptée prévoit un dispositif pour éviter le souci de non-reconnaissance de ces cartes de stationnement. Malheureusement - et tel est le reproche, justifié, d'Unia et du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) -, celui-ci engendre des démarches supplémentaires pour leurs détenteurs.

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

En effet, outre l'obligation de fixer la carte sur le pare-brise plutôt que de la poser sur le tableau de bord, afin de la rendre plus visible - ce qui n'est pas remis en cause -, il est désormais exigé du détenteur qu'il enregistre sa plaque soit de manière unique sur une « liste blanche », soit à chaque stationnement via l'horodateur ou une application. Cette action était autrefois facultative. Or, certaines personnes ne s'encodent pas de manière permanente sur la liste blanche, que ce soit par choix ou parce qu'elles ne disposent pas d'un véhicule personnel. S'y ajoutent encore les tracasseries liées au manque d'homogénéité des systèmes existants, qui entraîne des incompatibilités entre les différentes listes blanches.

1237 Lors des discussions, j'avais insisté sur l'importance de faciliter la vie des personnes en situation de handicap. Or, prévoir des démarches supplémentaires pour ce public fragilisé n'est pas conforme à la philosophie et aux dispositifs régionaux, nationaux et internationaux défendant le principe d'inclusion. C'est la raison pour laquelle nous avons marqué notre accord sur le dispositif de l'ordonnance, à condition que son entrée en vigueur, pour ce qui concerne les démarches d'inscription de la plaque d'immatriculation, soit reportée de six mois après la publication de l'ordonnance au Moniteur belge, report prolongeable de quatre mois par le gouvernement, si nécessaire. Ces six ou dix mois devaient permettre de trouver une solution acceptable, en concertation avec Unia et le Cawab, voire d'attendre la mise en œuvre d'une solution numérique par le gouvernement fédéral.

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

betreffende het overleg met Unia en Cawab om de nummerplaatregistratie voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart te vereenvoudigen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Op 1 juli 2022 keurde het parlement de ordonnantie over het hervormde parkeerbeleid goed. Een van de discussiepunten was de veroordeling door de rechtbank van eerste aanleg van parking.brussels voor controles met scanauto's en de problemen die dat opleverde voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart.

In de ordonnantie is daar een oplossing voor opgenomen, die echter inhoudt dat personen met een handicap bijkomende administratieve stappen moeten zetten, waar Unia en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) terecht ontevreden over zijn.

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

Zij moeten voortaan niet alleen hun kaart zichtbaar achter de voorruit van hun voertuig aanbrengen, maar ook hun kenteken registreren. Dat kan eenmalig op een witte lijst, of telkens wanneer ze parkeren via de parkeermeter of een app. Er bestaan echter meerdere lijsten en de verschillende registratiesystemen zijn niet op elkaar afgestemd.

De bijkomende administratie voor personen met een handicap gaat tegen het inclusieprincipe in. Om die reden ging DéFI akkoord met de tekst, op voorwaarde dat de regels met betrekking tot de registratie van het kenteken pas zes maanden na de publicatie in het Belgisch Staatsblad zouden ingaan, met een mogelijke verlenging van het uitstel met vier maanden, zodat de regering op zoek kan naar een aanvaardbare oplossing.

Ondertussen bezorgt parking.brussels houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap gratis een kaarthouder. De witte lijsten van bepaalde gemeenten zijn echter nog steeds niet met elkaar verenigbaar, zodat dubbel registreren soms nodig blijft.

Unia et le Cawab avaient annoncé, le jour du vote de l'ordonnance, rester « à la disposition des autorités bruxelloises pour rechercher de la manière la plus constructive possible des solutions respectueuses des droits des personnes handicapées dans ce dossier ». Pour démontrer leur bonne volonté, le jugement condamnant parking.brussels n'a pas été signifié.

Lors des discussions en commission, j'avais demandé que parking.brussels prenne l'initiative de soutenir les détenteurs de carte de stationnement pour personnes handicapées, sans attendre d'être sollicitée. Je demandais notamment que l'Agence du stationnement commande à ses frais et distribue gratuitement aux personnes à mobilité réduite concernées les pochettes à coller sur le pare-brise, diffuse rapidement et efficacement l'information et permette à chacun de s'organiser. J'ai aussi insisté sur la nécessité de rendre les listes blanches compatibles pour éviter les inscriptions multiples.

À ce jour, l'agence distribue bien elle-même - gratuitement - ces pochettes. Par contre, la liste blanche de la Région bruxelloise et celle d'Uccle sont toujours incompatibles ou non synchronisées.

Où en sont les discussions entre parking.brussels, votre cabinet, Unia et le Cawab ? Des pistes de solutions sont-elles en discussion afin d'alléger le dispositif voté en juillet dernier ? Une rencontre a eu lieu entre votre cabinet, parking.brussels et le Cawab. Qu'en est-il ressorti et quelles suites lui seront-elles données ?

Lorsque j'ai introduit ma question le 6 février, je tenais à savoir si le gouvernement prévoyait bien de prolonger le report de l'entrée en vigueur de l'article 19, § 2, alinéas 2 à 10, de quatre mois supplémentaires, puisque le délai de six mois après publication au Moniteur belge expire ce 8 mars. Confirmez-vous que le gouvernement, lors de sa dernière réunion, a bien prolongé le report jusqu'au 6 juillet ?

Enfin, alors que la transmission des données est possible entre les listes blanches de parking.brussels et de la Ville de Bruxelles, ce n'est pas encore le cas avec Uccle. Quelles sont les démarches effectuées afin de rendre compatibles toutes les listes blanches bruxelloises - voire au-delà de notre Région - et éviter les inscriptions multiples pour bénéficier du même droit à la gratuité du stationnement pour les détenteurs de carte de stationnement pour personnes handicapées ?

1239 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'accessibilité de notre ville aux personnes à mobilité réduite (PMR) est au cœur de notre politique de mobilité et de stationnement. Il va sans dire que nous devons garantir à la fois une meilleure accessibilité de nos espaces et de nos transports publics aux PMR et la facilité et la gratuité du stationnement. Cette garantie doit être adaptée et évoluer en fonction des moyens d'application de ce droit, compte tenu, notamment, de l'utilisation croissante de la scan-car dans le contrôle du stationnement.

Des moyens ont été mis à disposition des PMR pour faciliter leur accès au droit à la gratuité, en ce compris la liste blanche. Il

Hoever staan de besprekingen met parking.brussels, Unia en het Cawab? Werkt u aan oplossingen? Wat leverde uw ontmoeting met parking.brussels en het Cawab op?

Het uitstel met zes maanden loopt op 8 maart 2023 af. Verlengt de regering die termijn tot juli?

Wat onderneemt u ten slotte om alle witte lijsten compatibel te maken en dubbele inschrijvingen te vermijden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Personen met een handicap moeten vlot en gratis kunnen parkeren. De instrumenten die daarvoor worden ingezet, moeten echter worden aangepast aan het toenemende gebruik van scanauto's voor parkeercontrole. Een van die instrumenten is de witte lijst, waarop alle houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap een kenteken kunnen registreren. Voor dat kenteken moeten ze geen parkeergeld betalen.*

Niet alle gemeenten hebben de parkeercontrole aan parking.brussels overgedragen. Daarom moeten de witte lijsten van het parkeeragentschap en die van de gemeenten op elkaar

s'agit d'une liste sur laquelle chaque personne détentrice d'une carte PMR peut enregistrer une plaque d'immatriculation, qui est exemptée du paiement de tout droit de stationnement en Région bruxelloise.

Certaines communes ont délégué le contrôle du stationnement à parking.brussels, d'autres pas. Dans ce contexte, il est important d'harmoniser au maximum la liste blanche de parking.brussels et celles des communes non déléguées. Sur le plan technique, moyennant un paramétrage adéquat, la liste blanche développée par l'agence est accessible en temps réel aux communes qui ne lui ont pas délégué la gestion de leur stationnement, tant qu'elles utilisent le même logiciel de gestion des cartes de dérogation que l'agence. Ce paramétrage est encore nécessaire pour certaines de ces communes ; il est en cours.

Les communes non déléguées qui utilisent ce logiciel sont la Ville de Bruxelles, Watermael-Boitsfort, Auderghem et Saint-Gilles. Ce n'est en revanche pas le cas de la commune d'Uccle, qui utilise un logiciel différent.

¹²⁴¹ L'Agence du stationnement présente actuellement des conventions de partage de données aux communes qui ne lui ont pas délégué la gestion de leur stationnement afin de permettre un partage de ses listes de préenregistrement.

La commune d'Uccle a reçu cette convention, tout comme la Ville de Bruxelles, et une réunion a été organisée avec la Ville de Bruxelles, Uccle, Bruxelles Mobilité et Brulocalis. La Ville de Bruxelles et Uccle se sont déjà mises d'accord pour partager une plateforme spécifique, et la Ville doit transmettre à parking.brussels les informations nécessaires afin que cette plateforme lui soit accessible.

Par ailleurs, un système de partage des informations pour toutes les communes via Sharepoint est à l'étude.

Les discussions avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) sont appelées à se poursuivre. Elles permettent de mieux cerner les inquiétudes et besoins des personnes en situation de handicap afin d'offrir un service accessible et de qualité.

Parking.brussels a déjà mis à disposition une série de modalités pour assurer l'application du dispositif prévu par la nouvelle ordonnance. Des supports ont été distribués dans les antennes de parking.brussels et aux associations de terrain pour permettre aux PMR d'apposer correctement leur carte au milieu du pare-brise.

Parking.brussels offre également une série de possibilités de préenregistrement. Outre la liste blanche et le travail d'harmonisation fait avec les communes, il y a plusieurs manières d'ouvrir une session de stationnement gratuit à la journée, à savoir par un bouton à l'horodateur, par l'application 4411 et bientôt aussi par texto. Cela s'ajoute à ce qui existe, à savoir, un bouton installé sur la page d'accueil du site internet de parking.brussels, qui dirige vers les pages du site destinées

worden afgestemd. Gemeenten die niet met parking.brussels werken, maar wel dezelfde software gebruiken, kunnen de witte lijst van het agentschap raadplegen. Het gaat om Brussel-Stad, Watermaal-Bosvoorde, Oudergem en Sint-Gillis. Alleen Ukkel gebruikt andere software.

Parking.brussels stelt de gemeenten die zelf voor de parkeercontrole instaan, voor om een overeenkomst te sluiten voor het delen van de witte lijsten. Brussel-Stad en Ukkel stemden daar al mee in. Daarnaast laat ik onderzoeken of het delen van gegevens met alle gemeenten via Sharepoint mogelijk is.

De besprekingen met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles worden voortgezet. Parking.brussels heeft de personen met een handicap ondertussen kaarthouders bezorgd, waarmee ze hun parkeerkaart correct achter hun voorruit kunnen plaatsen. Daarnaast biedt het agentschap hun de mogelijkheid om zich vooraf te registreren en om een gratis dag parkeren aan te vragen. Het agentschap voerde daarover een gerichte informatiecampagne bij de verenigingen voor personen met een handicap, naast een bredere campagne op de sociale netwerken. Uiteraard moeten die worden herhaald.

De regering besliste inderdaad om de inwerkingtreding van de bepaling uit de ordonnantie met nog eens vier maanden uit te stellen, zodat iedereen de kans krijgt om de instrumenten te testen en er zijn mening over te geven. Op basis daarvan kunnen ze aan de behoeften worden aangepast. Ik hoop dat de federale regering ondertussen de parkeerkaart voor personen met een handicap zal hebben bijgewerkt. In afwachting moet het gewest echter alle beschikbare middelen inzetten.

aux personnes concernées et une option spécifique dans le menu d'accueil du central téléphonique de l'Agence du stationnement.

Par ailleurs, une campagne d'information ciblée présentant ces différentes options a été menée à destination de toutes les associations de personnes présentant un handicap en Belgique recensées sur le site internet du SPF Sécurité sociale. Une campagne plus large a également été menée sur les réseaux sociaux, le règlement général sur la protection des données ne permettant pas un ciblage spécifique des personnes concernées. Ces informations doivent évidemment être répétées.

Dans ce contexte, le gouvernement a décidé de reporter de quatre mois l'entrée en vigueur de la disposition. Ce délai permettra d'avoir un retour des associations de terrain et des personnes concernées sur les différents outils mis à leur disposition, afin de s'assurer qu'ils répondent bien à leurs besoins. Il permettra aussi de communiquer sur le fait que ceux-ci deviendront à terme obligatoires, comme l'ordonnance le prévoit.

J'espère comme vous que le gouvernement fédéral pourra parallèlement adapter la carte de stationnement pour personne handicapée. Cela nous aiderait. Mais en attendant, nous devons saisir tous les moyens dont nous disposons pour faire avancer l'accessibilité et faciliter la gratuité du stationnement pour les PMR à Bruxelles.

¹²⁴³ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je souhaite poser quelques questions complémentaires. Quel est, pour vous, l'objectif du report de l'entrée en vigueur de l'article 19, § 2, alinéas 2 à 10 ? Nous ne sommes probablement pas tous d'accord avec cet objectif. Nous souhaitons au sein de ce Parlement prendre le temps de la concertation avec le Cawab pour simplifier la procédure au bénéfice des personnes en situation de handicap et éventuellement adapter le texte. Pour d'autres, il s'agit de prendre le temps de mettre en œuvre le dispositif qui a été voté, sans intention de modifier l'ordonnance.

Pour rappel, en 2022, en moyenne, plus de 1.000 redevances adressées à des personnes handicapées ont été annulées. Le secteur souhaite une harmonisation des systèmes dans les communes où le contrôle est opéré par parking.brussels. Cette demande de clarté me semble parfaitement légitime. Nous légiférons pour l'ensemble du territoire bruxellois et ne pouvons pas fermer les yeux sur le fait que la gestion est plus ou moins bonne selon les communes. Par ailleurs, même si des efforts sont consentis par l'Agence, les solutions proposées ne sont pas encore à 100 % accessibles ou opérationnelles. Pourquoi ne pas rendre facultative l'inscription sur la liste blanche, comme demandé par le Cawab ? L'objectif de l'agence n'est pas de pénaliser ce public mais bien d'annuler les redevances, même si une personne à mobilité réduite n'a pas enregistré sa plaque sur la liste blanche ou à un horodateur.

Nous sommes face à une situation où le dispositif – et la publicité qui en est faite sur les dépliants de parking.brussels – est clair. Le service proposé est bon. L'agence parking.brussels invite les gens à s'inscrire sur les listes blanches ou via les applications

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Waarom hebt u de inwerkingtreding uitgesteld? Volgens DéFI zou u de tijd moeten nemen om, samen met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), de procedure voor personen met een handicap te vereenvoudigen en de tekst eventueel aan te passen. Anderen zijn echter van mening dat u de goedgekeurde tekst zonder aanpassingen in werking moet laten treden.*

In 2022 werden maandelijks meer dan duizend parkeerboetes geschrapt, die aan personen met een handicap waren gericht. De verenigingen willen dat in alle gemeenten waar parking.brussels voor de parkeercontrole instaat, eenzelfde systeem zou gelden. Parking.brussels levert inspanningen in die zin, maar de oplossingen die het voorstelt, zijn nog niet helemaal beschikbaar.

Waarom maakt u de inschrijving op de lijst niet opnieuw facultatief, zoals het Cawab vraagt? Het parkeeragentschap is immers niet van plan boetes innen van personen met een handicap, ook al hebben ze hun kenteken niet geregistreerd.

des horodateurs. L'Agence propose aussi d'envoyer les pochettes. Le travail de sensibilisation est déjà fait pour limiter le nombre important de redevances. Continuons ainsi, rendons à nouveau le système facultatif et supprimons l'obligation de l'ordonnance. Cette demande du secteur me semble légitime au vu de la manière dont sont traités les dossiers sur le terrain par parking.brussels.

1245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le débat sur l'équilibre à trouver entre l'aspect juridique et la pratique est intéressant.

Des éléments juridiques ont été mis en place afin d'établir la responsabilité des uns et des autres. En pratique, il faut encourager un maximum de personnes à s'inscrire sur la liste blanche, réduire les redevances au minimum et faire en sorte qu'elles soient réglées de manière automatique. Cela fait l'objet du débat en cours avec le Cawab.

Il convient à présent d'évaluer la pertinence des choix qui ont été effectués au niveau de l'ordonnance, et de déterminer le meilleur élément au niveau juridique, mais aussi au niveau pratique, sur le terrain. Cela fera également l'objet d'une discussion avec le Cawab et parking.brussels dans un futur proche.

1247 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- L'objectif du dispositif prévu dans l'ordonnance - et qui peut encore être adapté - est de répondre à la décision du tribunal de première instance. Nous sommes tous d'accord sur ce point.

Dans les faits, le but est de réduire au maximum les redevances et paiements indus, les contestations et les démarches supplémentaires pour les personnes en situation de handicap qui disposent d'une carte de stationnement.

En 2022, la moyenne mensuelle basse était de 1.000 redevances par mois. Je suppose que le début de l'année 2023 suit la même tendance. Au fur et à mesure de l'arrivée de ces redevances, j'imagine que les personnes concernées s'inscrivent ou sont redirigées vers les listes blanches. Il serait sage et juste que, dans l'ordonnance, les personnes en situation de handicap passent du régime d'obligation à celui de faculté.

Je suis disposé à proposer une modification du texte en ce sens.

- *L'incident est clos.*

1251 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1251 **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,**

1251 **concernant les accidents liés aux bornes rétractables.**

1253 **M. David Weytsman (MR).**- J'essaie d'articuler mes questions autour de la problématique de la sécurité routière. La présente

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik bespreek met het Cawab hoe we personen met een handicap ertoe kunnen aanzetten om hun kenteken op de witte lijst te registreren en hoe we de boetes tot een minimum kunnen beperken.*

Ik zal de relevantie van verscheidene elementen uit de ordonnantie samen met Cawab en parking.brussels bespreken.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De betreffende bepaling uit de ordonnantie kwam er als reactie op het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg, maar in feite moet u ernaar streven om de boetes, betwistingen en administratie voor personen met een handicap zo veel mogelijk te beperken. Zo zou de registratie op een witte lijst facultatief moeten zijn. Ik ben bereid om een wijziging van de ordonnantie in die zin voor te stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende de ongevallen met verzinkbare palen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Er gebeuren steeds vaker ongevallen met verzinkbare paaltjes die*

question me permet de mettre en exergue un phénomène qui me semble nouveau. J'ignore s'il est ponctuel ou récurrent, auquel cas nous devons trouver des solutions.

De plus en plus souvent me parviennent des témoignages d'accident impliquant des automobilistes et des bornes rétractables, qui se relèvent automatiquement lorsqu'un véhicule passe. Certains accidents sont assez graves et entraînent un déclassement complet du véhicule motorisé. Il arrive aussi parfois que les automobilistes soient blessés.

Le récent témoignage d'un chauffeur de taxi me laisse à penser que nous devons réfléchir sérieusement à la question. J'ai également interrogé les autorités de la Ville de Bruxelles à ce sujet. Le chauffeur de taxi en cause est en arrêt de maladie à la suite d'un accident avec une borne qui s'est relevée automatiquement alors que son véhicule se trouvait dessus. Il a été blessé et son véhicule de travail a été déclassé.

Avec la mise en application du plan régional Good Move, les communes multiplient le recours à ce type de dispositifs, en particulier dans le Pentagone, mais peut-être aussi dans d'autres communes bruxelloises. Ces potelets automatiques leur permettent de couper ou de restreindre l'accès à certaines rues ou quartiers. L'objectif semble louable et l'outil, pratique. Néanmoins, au vu de ces divers accidents, nous ne pouvons pas rester les bras croisés.

Disposez-vous d'une vue d'ensemble de ce phénomène à l'échelle régionale ?

¹²⁵⁵ Combien d'accidents liés à des bornes rétractables ont-ils été recensés depuis le début de la législature ?

Les récents accidents, notamment ceux médiatisés, sont-ils le fruit d'une mauvaise utilisation de la borne, d'un dysfonctionnement ou d'un manque de visibilité ? Parmi les cas examinés, l'un révélait en effet un problème de visibilité d'une borne nouvellement installée, plus particulièrement lorsque l'on suit une voiture ou un bus.

Quelles actions concrètes pourraient-elles être prises pour réduire le nombre de ces accidents ?

Des alternatives à ce type de bornes sont-elles étudiées par votre cabinet ou votre administration ? Une de ces pistes consisterait à déployer un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR). Cette solution vous semble-t-elle crédible ?

¹²⁵⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les bornes rétractables, nous n'avons pas de vue d'ensemble, car Bruxelles Mobilité gère uniquement les voiries régionales. Actuellement, elle ne gère donc pas de bornes rétractables. Les chiffres relatifs à d'éventuels accidents, ainsi que les documents reprenant les causes de ceux-ci, sont donc disponibles auprès des communes.

omhoogkomen wanneer een voertuig erover rijdt. Daarbij wordt het voertuig soms volledig vernield en in sommige gevallen raakt ook de automobilist gewond.

In het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move installeren de gemeenten steeds meer verzinkbare palen om de toegang tot bepaalde straten of wijken af te sluiten of te beperken. Het doel lijkt lovenswaardig en het instrument praktisch. Toch kunnen we niet voorbijgaan aan de vele ongevallen.

Hebt u een overzicht van het aantal ongevallen op gewestelijke schaal?

Hoeveel ongevallen met verzinkbare palen waren er sinds het begin van de regeerperiode? Zijn die het gevolg van verkeerd gebruik, slechte werking of gebrek aan zichtbaarheid?

Welke maatregelen kunnen er worden genomen om dergelijke ongevallen te voorkomen? Worden er alternatieven bestudeerd, zoals een systeem met automatische nummerplaatherkenning?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik beschik niet over een overzicht van alle ongevallen met verzinkbare palen, aangezien Brussel Mobiliteit enkel gewestwegen beheert. U kunt die cijfers opvragen bij de gemeenten.*

De stad Brussel heeft inderdaad bijkomende verzinkbare palen geïnstalleerd voor de uitvoering van de verkeersluwe maas

La Ville de Bruxelles a en effet installé quelques bornes rétractables supplémentaires pour la mise en œuvre de son quartier apaisé du Pentagone, mais il en existait déjà à de nombreux autres endroits. Les communes utilisent ce dispositif pour différentes raisons, et pas uniquement pour mettre en œuvre un quartier apaisé. À certains endroits, les bornes sont par exemple placées à la demande de la police et/ou comme mesure antiterroriste.

Ce dispositif entraîne parfois des accidents impliquant des automobilistes, ce que nous regrettons fortement, surtout lorsqu'il y a des blessés. Nous invitons les communes à prévoir la signalisation nécessaire et à la rendre bien visible pour que chaque usager de la route soit averti du droit ou de l'interdiction de passage. Bien que ce soit déjà le cas pour chaque nouvelle borne rétractable du Pentagone, force est de constater qu'il faut déplorer de nouveaux accidents. J'exhorte donc les chauffeurs à toujours bien respecter le Code de la route et la signalisation routière.

À l'avenir, il se peut que Bruxelles Mobilité utilise aussi ces bornes rétractables dans des aménagements. En effet, les bornes amovibles subissent des sabotages très fréquents, sont retirées, etc. Les bornes rétractables constituent dès lors une meilleure solution que les bornes amovibles.

Le système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) pourrait constituer une autre option de filtre modal. Si la caméra est complétée par une borne rétractable, la simple gestion par une liste blanche suffit pour laisser passer les services d'urgence, quelques riverains, etc. En revanche, si cette caméra n'est pas complétée par une borne rétractable - comme c'est le cas au niveau de la chaussée d'Ixelles -, cela demande toute une gestion administrative et des ressources humaines supplémentaires. Ce n'est donc pas toujours évident pour les communes. Malgré une bonne signalisation, beaucoup de conducteurs continuent à passer ces filtres ANPR sous peine d'amende. Ce n'est pas du tout notre objectif.

¹²⁵⁹ **M. David Weytsman (MR).** - J'entends bien que vous n'êtes pas compétente dans tous les cas, puisque la plupart des bornes se situent sur des voies communales. Toutefois, comme ce point s'inscrit dans les objectifs de sécurité routière, je pense que la Région a un rôle à jouer, ne fût-ce qu'en matière de coordination et de mobilisation.

Il y a tout d'abord un problème de visibilité. En l'occurrence, vous appelez les communes à s'assurer de la présence de panneaux explicatifs adéquats. Toutefois, je sais par expérience qu'il reste parfois difficile de savoir où se situent ces « nouvelles » bornes.

Par contre, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris une partie de votre réponse. Avez-vous dit que vous aviez vous-même informé les automobilistes ? Comment ?

Vijfhoek, maar op andere plaatsen stonden er al. Gemeenten gebruiken dergelijke palen niet alleen om een verkeersluwe zone in te richten, maar ook op verzoek van de politie of als antiterroristische maatregel.

We betreuren dat die paaltjes soms tot ongevallen leiden. Wij roepen de gemeenten op om de nodige borden te plaatsen, en we vragen de bestuurders om altijd de verkeersregels en verkeersborden in acht te nemen.

Het is niet uitgesloten dat Brussel Mobiliteit in de toekomst verzinkbare paaltjes gebruikt. Andere paaltjes worden immers vaak gesaboteerd of verwijderd.

De invoering van een systeem op basis van automatische nummerplatherkenning (ANPR) zou interessant zijn. Als aan verzinkbare paaltjes een ANPR-camera wordt geplaatst, volstaat het om een 'witte lijst' te gebruiken, zodat de hulpdiensten, bewoners enz. worden doorgelaten.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - *Ik begrijp dat u niet bevoegd bent voor paaltjes die zich op een gemeenteweg bevinden. Inzake verkeersveiligheid is het gewest echter wel bevoegd, al was het maar op het vlak van coördinatie en bewustmaking.*

U vraagt aan de gemeenten om de nodige borden te plaatsen en daarnaast bent u ook van plan om de automobilisten gevoelig te maken voor het probleem. Klopt dat?

1259 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai voulu dire que j'incitais les automobilistes à être attentifs. D'une part, il faut veiller à une signalisation visible et claire. D'autre part, il est important que les automobilistes la respectent.

1263 **M. David Weytsman (MR).**- Si j'entends bien, cela sera intégré dans l'évaluation des mailles. Or, je pense que le phénomène ne touche pas que les mailles. Il existe aussi des bornes visant à sécuriser des zones piétonnes. C'est une bonne chose, dans le cadre notamment des risques d'attentat, mais il faut s'assurer que ces bornes ne constituent pas un danger pour les automobilistes qui les empruntent, pour certains, de façon tout à fait justifiée.

Vous ne disposez peut-être pas des informations nécessaires, mais vous ne m'avez pas dit si les accidents sont liés à une mauvaise utilisation ou à un dysfonctionnement technique. Dans ce dernier cas, il faut intégrer cet aspect dans les prochains marchés publics.

1263 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne dispose effectivement pas des informations. Il me semble que la Ville de Bruxelles sera plus à même de vous répondre.

- *L'incident est clos.*

1269 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1269 **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,**

1269 **concernant les conditions de travail et les missions des agents de contrôle et de sécurité de la STIB.**

1271 **M. David Weytsman (MR).**- Les patrouilleurs de contrôle et de sécurité de la STIB remplissent une mission fondamentale sur tout le réseau de transport en commun. Ils doivent, en priorité, veiller à la sécurité du réseau. Par sécurité du réseau, il faut entendre la lutte contre toutes les formes de violences, contre les agressions et les vols dans les stations de métro, ainsi que l'aide aux personnes importunées, agressées ou harcelées. Je fais ici référence aux objectifs de la résolution que nous avons votée dans le cadre de la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun.

Il s'agit aussi d'intervenir lorsque des personnes se droguent devant des enfants dans les stations de métro, ou lorsque des personnes sous influence deviennent violentes. Je rappelle l'agression d'un jeune qui s'est fait tabasser par deux toxicomanes à une entrée de métro. Les patrouilleurs doivent également intervenir quand des personnes mendient, parfois de façon agressive, dans les rames, ainsi que lutter contre les réseaux de mendicité et l'exploitation humaine qui en est faite. Bref, les matières et les objectifs de sécurité sont nombreux.

Parallèlement à ces objectifs de sécurité, la lutte contre la fraude et le contrôle des titres de transport font aussi partie de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De borden moeten niet alleen goed zichtbaar zijn. De automobilisten moeten ze ook in acht nemen.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord op mijn vraag of de ongevallen verband houden met verkeerd gebruik of met technische problemen. Als dat laatste het geval is, moet daar in toekomstige overheidsopdrachten rekening mee worden gehouden.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat is iets dat u bij de stad Brussel dient aan te kaarten.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende de arbeidsvoorwaarden en opdrachten van de controleurs en veiligheidsagenten van de MIVB.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De controleurs en veiligheidsagenten van de MIVB moeten in de eerste plaats toezien op de veiligheid op het openbaar vervoer. Ze treden op bij geweld, agressie en diefstal en bieden bijstand aan slachtoffers. Ze grijpen ook in wanneer mensen in de metrostations drugs gebruiken in het bijzijn van kinderen of wanneer personen onder invloed gewelddadig worden. Ten slotte treden ze op tegen agressieve bedelarij en uitbuiting van bedelaars. Naast die veiligheidstaken, behoort ook de controle van vervoersbewijzen tot hun opdracht.*

Naar verluidt zouden heel wat veiligheidsagenten niet langer aan het werk zijn wegens ziekte of ontslag. Kunt u de situatie schetsen? Hoeveel veiligheidsagenten zijn niet meer aan het werk? Om welke redenen?

leurs missions. J'observe cependant un déséquilibre entre ces dernières. Il me revient du terrain que de nombreux agents de sécurité ne travaillent plus, pour cause de maladie de longue durée, de démission, de départ volontaire ou de licenciement. Pouvez-vous nous présenter un état de la situation ? Combien ne travaillent plus et pourquoi ?

¹²⁷³ Il me revient aussi que la majorité de ces agents sont exclusivement mobilisés pour des opérations de contrôle des tickets, alors qu'ils sont aussi et surtout engagés pour sécuriser le réseau. Pourquoi ? Je suis bien sûr favorable au contrôle des titres de transport, mais j'estime que la sécurité des usagers figure au premier rang des priorités.

Comment les zones où les actions de contrôle ont lieu sont-elles définies ? Dans celles considérées comme criminogènes au regard de la sécurité et de la validité des titres de transport, quelles mesures additionnelles sont-elles prises ? Les contrôleurs de la STIB participent-ils au choix des zones d'intervention ?

Il m'a aussi été rapporté que des patrouilleurs se sont vus obligés de réduire leur temps de travail consacré à la sécurité au profit du contrôle des titres de transport. Or, je le répète, la priorité doit être la sécurité ! J'entends même - et vous le confirmerez ou non - que plus aucun agent n'est affecté à la sécurité dans les stations de métro après 22h. Si c'est vrai, c'est grave, car contraire à tout ce qui a été demandé et voté au Parlement.

Enfin, il paraîtrait que les équipes effectuant les contrôles de titres de transport ne sont plus exclusivement composées de patrouilleurs, mais qu'elles comprennent aussi les personnes initialement engagées pour effectuer du patrouillage de station statique (PSS) à la suite des attentats de 2016. L'objectif était justement de renforcer la sécurité de nos stations de métro. Pourquoi ces personnes ne sont-elles pas uniquement dédiées à cette tâche ?

¹²⁷⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Des contrôles des titres de transport sont effectués sur l'ensemble du réseau. Celui-ci est subdivisé en différents secteurs et certains font l'objet d'actions plus ciblées en fonction de leur taux de fréquentation. La STIB tient en effet des statistiques de fréquentation sur la base des validations, du nombre de passages aux portillons en station et des montées dans les véhicules grâce aux capteurs placés aux portes.

Dans certaines zones réputées plus à risque, plusieurs équipes peuvent être sollicitées pour une même action, ce qui permet de garantir la présence d'un nombre suffisant d'agents. Par ailleurs, certaines actions sont organisées en collaboration avec les forces de l'ordre.

Les agents de contrôle ne participent pas directement au choix des zones d'intervention. Néanmoins, lors d'une prestation, le chef d'équipe a la possibilité de choisir certains points de contrôle dans le secteur qui lui est attribué. De manière générale, les lieux d'intervention sont planifiés sur une base objective afin

Voorts zouden de meeste veiligheidsagenten uitsluitend ticketcontroles uitvoeren. Hoe komt dat? Ik ben niet tegen dergelijke controles, maar de veiligheid van de reizigers lijkt mij belangrijker.

Hoe worden de zones bepaald waar de controles plaatsvinden? Welke bijkomende maatregelen zijn er in zones met veel criminaliteit en zwartrijders? Bepalen de controleurs mee de zones waar ze optreden?

Naar verluidt zouden er in de metrostations na 22 uur helemaal geen veiligheidsagenten meer zijn. Als dat klopt, dan gaat dat regelrecht in tegen de teksten die het parlement daarover goedgekeurde, wat zeer ernstig is.

Ten slotte zouden de teams die de vervoersbewijzen controleren, niet alleen uit patrouillerende agenten bestaan, maar ook uit personeelsleden die na de aanslagen van 2016 waren aangeworven om in één bepaald station op de veiligheid toe te zien, de zogeheten 'patrouilleurs de station statique' (PSS). Waarom krijgen zij extra taken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er vinden ticketcontroles plaats op het hele net van de MIVB, dat in sectoren is opgedeeld. Waar er meer reizigers zijn, controleert de MIVB vaker. In risicozones kunnen meerdere teams tegelijkertijd worden ingezet. Soms werken ze samen met de ordediensten.*

De controleurs kiezen niet rechtstreeks waar ze aan de slag gaan. Wanneer ze aan het werk zijn, kan de teamleider echter bepaalde punten binnen de toegewezen sector kiezen.

Ongeveer een derde van de 330 veiligheidsagenten voert hoofdzakelijk ticketcontroles uit. Ze kunnen echter ook ingrijpen wanneer er zich een veiligheidsprobleem voordoet. Indien nodig roepen ze hulp van de politie in.

In tegenstelling tot wat u hebt gehoord, zijn er wel degelijk zowel patrouillerende agenten als plaatselijke agenten in de stations actief. Bovendien houdt ook de oproepcentrale het netwerk in de

de garantir une couverture équilibrée du réseau tout en ciblant des points répertoriés comme problématiques.

Environ un tiers des 330 agents de sécurité sont assignés prioritairement au contrôle des titres de transport. Ces contrôles permettent une présence dissuasive. Les équipes de contrôle sont aussi habilitées à intervenir en cas de troubles sécuritaires constatés durant leur mission. Elles peuvent aussi faire appel à la police en fonction de la nature des faits observés.

Contrairement aux informations qui vous ont été rapportées, les patrouilleurs sont bien présents sur le réseau. Les équipes de terrain sont composées aussi bien de patrouilleurs en station que de patrouilleurs d'intervention. Le dispatching surveille aussi ce qu'il se passe sur le réseau. La STIB peut également compter sur l'appui de la police pour sécuriser l'ensemble de ce dernier.

Au-delà de 22h, des patrouilleurs restent bien entendu présents sur le réseau. Ils y assurent des missions de sécurisation et de contrôle, entre autres sur le réseau Noctis. Ces missions sont reprises dans un roulement, qui court de 20 h à 4h. La nuit, le dispatching continue de sécuriser le réseau à l'aide des caméras de surveillance. Des patrouilles motorisées restent aussi présentes de nuit. Au besoin, la STIB peut également faire appel aux forces de police.

¹²⁷⁹ Les PSS ne sont pas des « patrouilleurs de station statiques », mais bien des « Patrouilleurs Security Stations », qui sont mobiles. La lutte contre la fraude fait partie de leurs attributions depuis toujours.

L'ensemble des agents de sécurité de la STIB suivent la même formation, disposent des mêmes compétences et travaillent sous la bannière de la sécurité. Le fait qu'ils travaillent ensemble sur certaines missions est normal, améliore la collaboration et, de ce fait, la sécurisation du réseau. De même, il est tout à fait normal de voir la police locale travailler avec la police fédérale sur certains événements.

Ces patrouilles « Security Stations » ont pour mission d'optimiser le sentiment de sécurité de la clientèle et du personnel dans les stations de métro. Elles y assurent une présence visible et continue au travers d'actions contribuant à lutter contre la fraude, telles que des contrôles de titres de transport ou des actions de sensibilisation. Ces équipes accompagnent le client tout au long de son parcours de manière proactive et veillent à la disponibilité des équipements et des infrastructures dans la station.

En date du 20 février, la STIB comptait vingt-cinq postes à pourvoir au sein du service de sécurité, dont quinze au contrôle des titres de transport. Dix personnes ont déjà été recrutées et ont débuté leur formation à la fin du mois de février. Le processus d'accréditation dure entre quatre et cinq mois. De nouveaux recrutements sont en cours.

La STIB ambitionne de recruter plus de femmes dans les équipes de sécurité et les équipes de terrain en général. L'entreprise

gaten. De MIVB kan daarnaast op de politie rekenen voor de beveiliging van haar volledige netwerk.

Uiteraard zijn er ook veiligheidsagenten en controleurs actief na 22 uur. De oproepcentrale bekijkt ook 's nachts de beelden van de bewakingscamera's, er zijn patrouilles met dienstwagens en indien nodig kan de MIVB de politie inschakelen.

De veiligheidsagenten in de stations zijn wel degelijk mobiel, ze blijven niet per se ter plaatse. De afkorting PSS staat immers niet voor 'patrouilleur de station statique', maar voor 'patrouilleur security stations'. Ticketcontroles hebben altijd tot hun taken behoord.

Alle veiligheidsagenten van de MIVB krijgen dezelfde opleiding, beschikken over dezelfde vaardigheden en staan in voor de veiligheid. Het is normaal dat ze voor bepaalde opdrachten samenwerken of de lokale of federale politie inschakelen.

De patrouilles moeten voor een optimaal veiligheidsgevoel bij zowel reizigers als personeel in de metro zorgen. Ze zijn zichtbaar aanwezig en voeren ticketcontroles of bewustmakingsacties uit.

Op 20 februari 2023 stonden er bij de MIVB 25 vacatures open binnen de veiligheidsdienst, waarvan 15 voor ticketcontroles. Er zijn ondertussen 10 personen aangeworven. Zij zijn hun opleiding eind februari gestart. De overige aanwervingen lopen nog.

De MIVB wil meer vrouwen in haar veiligheidsteams en in haar algemene personeelsbestand. Ze ontwikkelt dan ook heel wat initiatieven om vrouwen aan te trekken. Helaas is dat niet zo eenvoudig, aangezien veiligheidsberoepen nog steeds hoofdzakelijk als mannenberoepen worden beschouwd.

développe de nombreuses initiatives pour attirer du personnel féminin, comme des campagnes de recrutement ciblées, des collaborations avec les écoles et avec Actiris.

Les métiers de la sécurité sont malheureusement encore perçus, à tort, comme majoritairement masculins. Ce constat dépasse le cadre de la STIB, d'où l'importance d'une évolution des perceptions dans toute la société, afin d'encourager plus de femmes à envisager une carrière dans la sécurité ou dans la technique. Pour ce type de postes, la STIB est confrontée à un enjeu sociétal qui l'empêche de recruter hommes et femmes de la même manière.

¹²⁸¹ **M. David Weytsman (MR).**- Ce sujet est important car la situation est compliquée dans certaines stations de métro. Je déposerai une interpellation concernant les seuls phénomènes d'errance et de drogue, qui sont inadmissibles et semblent pourtant ne faire l'objet d'aucune intervention.

Il n'est pas facile de trouver une solution à ces problèmes, j'en conviens, car cette solution dépend de l'ensemble des autorités publiques.

Cependant, la réaction de la STIB devrait être simple : ces toxicomanes n'ont rien à faire dans les stations de métro. Ils ne doivent certainement pas s'y droguer devant tout le monde, et ils ne sont pas non plus les bienvenus lorsqu'ils agressent les clients de la STIB. Il incombe aux communes et à la Région bruxelloise d'apporter d'autres types de solutions.

Si je reviens sur ces problèmes de toxicomanie, de violence et d'agressions, c'est parce que je m'interroge sur la manière dont les priorités sont fixées à l'écoute des témoignages d'agents de terrain, qui disent être uniquement mobilisés pour contrôler les titres de transport alors qu'ils ont été engagés pour exercer des missions de sécurité.

Ensuite, vous n'avez pas répondu à la question de savoir pour quelle raison de nombreux agents de sécurité ne travaillent plus : pour cause de licenciement, de démission, ou de maladie de longue durée ? Y a-t-il un problème de management ou un problème de ressources humaines au sein de la STIB ?

Votre réponse était très claire par rapport à la présence d'agents de sécurité dans les stations au-delà de 22h et contredit l'information qui m'était parvenue. Quoi qu'il en soit, l'intervention du dispatching est toujours trop tardive, puisque les équipes d'intervention rapide interviennent en appui à un agent qui ne se trouve pas dans la station à ce moment-là.

¹²⁸³ Pour le reste, je vous remercie d'avoir corrigé mon propos sur les PSS. S'agit-il bien des patrouilles qui avaient été engagées à la suite des attentats dans la station de métro Maelbeek ? Il me revient que ces agents font davantage du contrôle des titres de transport que de la sécurité. Nous vérifierons donc si ce que vous nous dites correspond bien à la réalité sur le terrain.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik zal nog een interpellatie indienen over daklozen en druggebruikers in de metro, waar nauwelijks tegen wordt opgetreden. Dat is ook niet zo gemakkelijk, aangezien de gemeenten en het gewest samen een oplossing moeten zoeken. Toch zou de MIVB moeten ingrijpen, want het hoort niet dat verslaafden drugs gebruiken in de metro of er reizigers lastigvallen.*

Op mijn vraag waarom zoveel veiligheidsagenten niet meer aan het werk zijn, antwoordde u niet. Kampt de MIVB met een managementprobleem of een personeelsprobleem?

Het is goed dat er na 22 uur ook veiligheidsagenten in de stations aanwezig zijn. De teams die door de oproepcentrale worden gestuurd komen echter altijd te laat.

U hebt mij verduidelijking verschaft over de PSS-veiligheidsagenten. Het gaat toch om veiligheidsagenten die na de aanslagen in 2016 zijn aangeworven? Ik vernam dat ze zich meer met ticketcontroles bezighouden dan met de veiligheid.

1283

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant la toxicomanie dans le métro, vous annoncez une nouvelle interpellation. Ce sujet mérite en effet un débat spécifique et je me tiens à votre disposition.

Quant aux informations que j'ai reçues de la STIB, je pense qu'elles sont correctes. Quoi qu'il en soit, nous devons avancer en matière de sécurité et de sentiment de sécurité.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De drugsverslaafden in de metro vormen een onderwerp waar we inderdaad beter een aparte interpellatie aan wijden.*

Voorts ga ik ervan uit dat de informatie van de MIVB klopt. Dat neemt niet weg dat we aan de veiligheid en het veiligheidsgevoel moeten blijven werken.

- *Het incident is gesloten.*