



**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 27 JUIN 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 27 JUNI 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](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

## SOMMAIRE

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

et à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement et de l'Égalité des chances,

concernant les stationnements vélos sécurisés dans les logements sociaux et l'encouragement à la pratique du vélo.

Question orale de M. Sevket Temiz 10

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

concernant les travaux de rénovation de la gare Centrale.

Demande d'explications de M. Jamal Ikazban 12

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 projet régional de transformation du rond-point Meiser.

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter 13

concernant les nouveaux plans de réaménagement de la place Meiser.

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Jamal Ikazban (PS)

## INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

en aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,

betreffende de beveiligde fietsenstallingen bij sociale woningen en het aanmoedigen van het gebruik van de fiets.

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz 10

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

betreffende de renovatie van het Centraal Station.

Vraag om uitleg van de heer Jamal Ikazban 12

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

betreffende het gewestelijke transformatieplan voor de Meiserrotonde.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 13

betreffende de nieuwe herinrichtingsplannen voor het Meiserplein.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Jamal Ikazban (PS)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Question orale de Mme Françoise Schepmans	22	Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans 22
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 l'aménagement de la place Docteur Schweitzer.		betreffende de heraanleg van het Dokter Schweitzerplein.
Question orale de M. Marc Loewenstein	25	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 25
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 « smombies » et la sécurité routière.		betreffende 'smombies' en de verkeersveiligheid.
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	27	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 27
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,
et 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,		en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant le projet de plan d'exécution spatial de la Région flamande (GRUP) concernant le réaménagement de la partie nord du R0.		betreffende het Vlaamse ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) rond de herinrichting van het noordelijke deel van de R0.
Demande d'explications de M. Arnaud Verstraete	31	Vraag om uitleg van de heer Arnaud Verstraete 31

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 décisions du gouvernement concernant les trottinettes et les vélos en libre-service.

Discussion – Orateurs :

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel 43

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 retards des rendez-vous au contrôle technique.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel 47

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 points noirs générés par les mailles du plan Good Move.

Demande d'explications de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 51

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

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

betreffende de beslissingen van de regering inzake deelsteps en fietsdeelvoertuigen.

Bespreking – Sprekers:

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel 43

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

betreffende de achterstand bij het nakomen van de afspraken voor een technische keuring.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel 47

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

betreffende het ontstaan van ongevalgevoelige zones door de invoering van lussen in Good Move.

Vraag om uitleg van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 51

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la délivrance du permis d'urbanisme pour le pont Marchant et ses incidences sur le projet.

Discussion – Orateurs :

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Clémentine Barzin

56

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'aménagement de la place du Châtelain.

Question orale de Mme Joëlle Maison

60

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

concernant les résultats de l'enquête de l'Institut Vias sur la connaissance des nouvelles règles relatives à l'utilisation des trottinettes électriques.

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de gevolgen van de stedenbouwkundige vergunning voor de Marchantbrug.

Bespreking – Sprekers:

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin

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

betreffende de heraanleg van het Kasteleinsplein.

Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison

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

betreffende de enquête van Vias Institute over de kennis van de nieuwe regels voor het gebruik van elektrische steps.

1101 Présidence : Mme Joëlle Maison, doyenne d'âge.

Voorzitterschap: mevrouw Joëlle Maison, oudste lid in jaren.

1105 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

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 et à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement et de l'Égalité des chances,

en aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,

1105 concernant les stationnements vélos sécurisés dans les logements sociaux et l'encouragement à la pratique du vélo.

betreffende de beveiligde fietsenstallingen bij sociale woningen en het aanmoedigen van het gebruik van de fiets.

1107 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Il y a quelques semaines, j'ai eu l'occasion de visiter, avec la commission du Logement du Parlement bruxellois, des chantiers de rénovation de logements sociaux gérés par la société immobilière de service public (SISP) En bord de Soignes.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Bij de renovatie van sociale woningen moeten openbare vastgoedmaatschappijen (OVM) tegenwoordig een groot aantal beveiligde fietsenstallingen installeren. Het grootste deel daarvan wordt echter blijkbaar niet gebruikt.

Dans le cadre de ce chantier, la SISP a, semble-t-il, l'obligation de créer de nombreux emplacements sécurisés pour les vélos. Or, d'après les responsables présents et malgré les espaces considérables qui leur sont destinés, ces emplacements restent désespérément vides.

*Dat roept niet alleen vragen op over de geldende normen, maar ook en vooral over de noodzaak aan begeleidende maatregelen om de bewoners te stimuleren om de fiets als vervoermiddel te gebruiken, wat goed is voor hun gezondheid, hun budget en hun omgeving. Dat kan via bewustmaking over de verkeersregels, fietslessen, fietshersteldiensten in de buurt en fietsuitleendienst.*

Pareille situation suscite des interrogations sur les normes imposées et, surtout, sur la nécessité d'accompagner ce type de mesures pour amener les habitants à utiliser le vélo comme mode de transport. En effet, favoriser la pratique du vélo parmi les bénéficiaires de ces logements peut avoir des effets positifs sur leur santé, leur budget et leur environnement.

*Hoe evolueert u de verplichting om beveiligde fietsenstallingen te installeren in het licht van hun bezettingsgraad?*

La simple présence d'un parking à vélos ne suffit pas. Il importe également de prendre des mesures visant à rendre la pratique du vélo plus inclusive et accessible pour les résidents. Cela peut inclure la sensibilisation aux règles de la circulation, la mise en place de programmes d'éducation et de formation à la conduite d'un vélo pour les enfants et les adultes, des services de réparation à proximité et des programmes de prêt de vélos.

*Welke maatregelen nam u om personen met een laag inkomen te stimuleren om zich met de fiets te verplaatsen? Welke middelen trekt u daarvoor uit en welke doelstellingen hanteert u?*

Comment évaluez-vous la mesure relative à la création de parkings à vélos sécurisés sous l'angle de leur taux d'occupation ?

*Bestaan er subsidies of leningen voor personen met een beperkt inkomen die een fiets willen kopen? Moedigt u samenwerking met plaatselijke bedrijven of verenigingen aan om fietsen voor personen met een laag inkomen toegankelijker te maken?*

Quelles mesures votre gouvernement a-t-il adoptées pour encourager les personnes à faibles revenus, en particulier les femmes, à utiliser le vélo comme mode de transport ? Quels moyens débloquez-vous à cette fin et quels objectifs vous fixez-vous ?

*Welke fietslessen zijn er voor personen met een beperkt inkomen?*

Existe-t-il des programmes de subventions ou de prêts pour aider les personnes à faibles revenus à acheter ou se procurer un vélo ? Encouragez-vous les partenariats avec les entreprises locales et les associations pour faciliter l'accès au vélo des personnes

*Hoeveel beveiligde fietsenstallingen zijn er momenteel bij sociale woningen? Hoeveel zullen dat er in de toekomst zijn?*

disposant de faibles revenus, par exemple par le biais de ventes à prix réduit ou de donneries ?

Quels programmes d'éducation et de formation au cyclisme sont-ils proposés aux personnes à faibles revenus pour les aider à apprendre à rouler à vélo et à circuler en toute sécurité sur les routes ?

Pouvez-vous donner un relevé chiffré des stationnements pour vélos sécurisés, actuels et futurs, dans les logements sociaux ?

<sup>1109</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- De manière générale, le vélo présente un énorme potentiel en tant que moyen de transport. Il est relativement bon marché à l'achat et à l'entretien, ne demande pas de carburant et est très efficace dans un contexte urbain. Il offre également un degré d'autonomie et de portée qui peut être très émancipateur. Une femme qui a participé à l'une des formations m'a raconté que le vélo lui avait ouvert les portes de certains quartiers de Bruxelles où elle n'allait jamais parce que ce n'était pas facile ou hors de sa sphère habituelle. Le vélo permet donc de se déplacer dans un rayon plus large.

Le projet Vélo solidaire, par exemple, met gratuitement à disposition des solutions pour remplacer la marche. Cela permet aussi aux enfants de s'y joindre, car ils sont souvent demandeurs. Les témoignages qui nous reviennent soulignent la qualité émancipatrice de ces projets.

Pour encourager les personnes à faibles revenus, en particulier les femmes, à utiliser le vélo comme mode de transport, Bruxelles Mobilité soutient plusieurs associations et projets de mise en selle ciblant des publics précis : les Hirond'Elles de Molembike, Molenbeek à vélo, Brubike, Roue libre de Community Land Trust Brussels, l'école de vélo du kwv, le Fietsbieb avec des vélos pour enfants, etc. Toutes ces associations travaillent avec succès à la mise en selle dans les quartiers. En outre, nous garantissons l'accès à des services à bas prix par le biais d'un réseau de points vélo et d'ateliers dont, entre autres, Cyclo et son programme Cyclo Lokal ou les Ateliers de la rue Voot.

Une initiative remarquable est le projet Vélo solidaire, qui intègre la formation, l'apprentissage de l'entretien et la mise à disposition gratuite de vélos de seconde main à des personnes souhaitant découvrir ce moyen de transport. Le pilotage du projet est effectué au sein de l'ASBL Cyclo, qui peut tisser les liens nécessaires avec les 19 bourses aux vélos organisées à Bruxelles et les 21 ateliers associatifs disséminés dans la Région. Ces derniers vendent souvent à bas prix des vélos remis en état par leurs soins.

Depuis 2021, grâce à Vélo solidaire, 400 vélos sont distribués chaque année dans le but de rendre la pratique cycliste accessible à toutes et tous. Le projet cible particulièrement les personnes précarisées qui, pour des questions financières mais aussi culturelles ou sociales, n'auraient pas les moyens d'y accéder. Même si elles ne sont pas spécifiquement visées, nous constatons que plus de deux tiers de ses bénéficiaires sont des femmes,

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De fiets heeft een enorm potentieel als vervoermiddel. Hij is relatief goedkoop in aanschaf en onderhoud, heeft geen brandstof nodig en is zeer handig in de stad. Hij werkt bovendien emanciperend, want wie leert fietsen kan zich over grotere afstanden verplaatsen.*

*Om personen met een laag inkomen te stimuleren om zich met de fiets te verplaatsen, ondersteunt Brussel Mobiliteit verscheidene verenigingen en projecten die zich op bepaalde doelgroepen richten. Voor onderhoud en herstellingen is er een netwerk aan fietspunten en werkplaatsen.*

*Een opmerkelijk initiatief is het project Vélo solidaire, dat fietslessen aanbiedt, naast opleidingen over onderhoud, en bovendien gratis tweedehandsfietsen ter beschikking stelt. Sinds 2021 kon het jaarlijks vierhonderd fietsen aanbieden. Het richt zich vooral op kwetsbare personen die zich geen eigen fiets kunnen veroorloven. Twee derde van de begunstigden zijn vrouwen, vaak met kinderen.*



souvent des mères avec des enfants. Dans d'autres cas, cette proportion peut même dépasser les 90 %.

<sup>1111</sup> Les vélos sont mis à disposition des participants durant une année complète à l'issue de laquelle il sera proposé à chacun de racheter le vélo à un prix accessible ou bien de le rendre, s'il n'est pas utilisé. Actuellement, près de 75 % de vélos mis à disposition sont rachetés par les participants. En parallèle, une flotte de vélos est à la disposition des associations de terrain pour leurs activités de mise en selle.

Aujourd'hui, Vélo solidaire travaille avec 40 associations actives dans des domaines aussi divers que l'alphabétisation, la santé, la cohésion sociale, la culture, la réinsertion socioprofessionnelle, l'aide à la jeunesse ou l'émancipation. La collaboration avec ces acteurs culturels et sociaux est un aspect essentiel du projet.

Le projet Vélo solidaire inclut en outre un large programme de formations, depuis les premiers tours de roue jusqu'à être à l'aise dans le trafic et savoir également entretenir son vélo. Les associations participantes sont encouragées à organiser des sorties à vélo avec leurs membres. Les travailleurs sociaux reçoivent également des formations pour devenir autonomes dans l'accompagnement de leur groupe et pouvoir donner eux-mêmes les formations de mise en selle.

Le projet Vélo solidaire dispose d'un budget de 500.000 euros pour l'année 2023. Avec les autres projets, programmes de mise en selle et services vélos à faible prix, nous arrivons à un budget dépassant le million d'euros par an.

Par ailleurs, la formation du brevet de cycliste dans les écoles participe aussi à l'apprentissage du vélo dans toutes les couches sociales de la population.

Enfin, le programme Bike Experience est accessible à tous, quel que soit le profil socioéconomique des participants, même s'il est davantage axé sur les déplacements domicile-lieu de travail.

En ce qui concerne les parkings pour vélos gérés par parking.brussels, nous tentons d'encourager l'usage du vélo par l'aménagement de parkings sécurisés à un prix très attractif de 15 euros par an et de 30 euros pour les vélos-cargos.

En ce qui concerne spécifiquement les logements sociaux, parking.brussels n'est généralement pas impliquée dans la gestion et la promotion des parkings privés relevant de la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) ou des sociétés immobilières de service public. Je ne dispose donc pas de données précises, mais ma collègue Mme Ben Hamou a normalement envoyé au secrétariat de la commission un tableau avec le relevé des stationnements pour vélos sécurisés, actuels et futurs, dans les logements sociaux. La SLRB ne dispose pas de suivi des taux d'occupation des parkings pour vélos.

Nous avons pour objectif d'améliorer la collaboration entre la SLRB et les sociétés immobilières de service public, d'une part, et parking.brussels, d'autre part, afin d'augmenter l'offre de

*Deelnemers kunnen de fiets een jaar lang gebruiken. Daarna krijgen ze de mogelijkheid om hem aan een schappelijke prijs te kopen of hem terug te brengen. Bijna 75% van de deelnemers neemt de fiets over. Daarnaast werkt Vélo solidaire samen met verenigingen, die bij het project terecht kunnen voor fietsen die ze bij hun activiteiten kunnen gebruiken. Voorts biedt het een ruime waaier aan opleidingen. Voor 2023 beschikt het over een budget van 500.000 euro.*

*Voor alle projecten en programma's samen trekt het gewest jaarlijks meer dan een miljoen euro uit.*

*Daarnaast worden via de fietslessen op school leerlingen uit alle lagen van de bevolking bereikt.*

*Ten slotte staat het programma Bike Experience voor iedereen open, ook al richt het zich in de eerste plaats op wie zijn woon-werkverplaatsingen met de fiets doet.*

*Parking.brussels tracht fietsen aan te moedigen door beveiligde fietsparkings aan te bieden aan 15 euro per jaar voor gewone fietsen en 30 euro voor bakfietsen.*

*Bij het beheer van de fietsparkings bij sociale woningen is het parkeeragentschap gewoonlijk niet betrokken. Ik heb daar dan ook geen gedetailleerde gegevens over.*

*Ik streef naar een betere samenwerking tussen de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij en de openbare vastgoedmaatschappijen enerzijds en parking.brussels anderzijds met het oog op een uitbreiding van het aanbod aan betaalbare fietsparkings bij sociale woningen. Zo was er een proefproject bij Everecity met fietsboxen. Dat wordt momenteel geëvalueerd. Andere projecten worden bestudeerd.*

parkings pour vélos à un prix attractif au sein des logements sociaux. Un projet pilote à Everecity a été mis en place, parking.brussels y ayant installé quatre boxes à vélos. Le projet est en cours d'évaluation et d'autres sont à l'étude.

1113 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Madame la Ministre, je vous remercie pour ces informations. Il m'a semblé important de vous rapporter que des responsables de logements sociaux (dont des architectes, des accompagnateurs et des gestionnaires) nous ont signalé que ces parkings étaient désespérément vides, notamment à Watermael-Boitsfort et à Auderghem. Ils trouvent regrettable qu'autant d'espaces restent inutilisés.

L'objectif - le développement de l'usage du vélo - est louable, mais apparemment, il n'est pas atteint. Cette information est donc importante pour notre commission. La Région soutient bien le projet Vélo solidaire, certains résultats sont en effet obtenus : 400 vélos ont été mis à disposition, des formations et des accompagnements sont proposés. Cependant, il faut engranger plus de résultats et ce n'est pas encore le cas. Faut-il s'y prendre autrement, ou ce projet n'est-il pas suffisamment soutenu ? Il vous appartient de faire en sorte que les parkings soient suffisamment utilisés.

- *L'incident est clos.*

1117 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**  
1117 **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,**

1117 **concernant les travaux de rénovation de la gare Centrale.**

1119 **M. Sevket Temiz (PS).**- La phase 2 des rénovations de la rue Ravenstein a commencé. Cet important projet de rénovation et d'agrandissement de la gare de Bruxelles-Central, porté par la STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris, permettra d'offrir plus de confort et une meilleure accessibilité aux voyageurs. Les objectifs de cette rénovation en profondeur visent à répondre aux besoins actuels des voyageurs et du quartier. Les travaux seront réalisés en quatre grandes phases afin de minimiser les perturbations dans la station et en surface et de garantir, tout au long du chantier, l'accès des voyageurs au métro.

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

La durée des travaux est estimée à 1.200 jours ouvrables. Une attention particulière a été portée à l'impact du chantier sur la voirie en surface. La station est, en effet, située sous un carrefour à sept branches, ce qui rend la réalisation du chantier très complexe. Tout sera fait pour limiter au maximum les perturbations de circulation en surface pendant la durée du chantier. Les travaux qui affectent la circulation en surface se termineront dans le courant de l'année 2025. Ils seront suivis des

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik wilde u erop wijzen dat de beveiligde fietsparkings bij sociale woningen soms ongebruikt blijven. Het beoogde doel - fietsgebruik stimuleren - is lovenswaardig, maar wordt blijkbaar niet bereikt.*

*Het project Vélo solidaire levert wel een zeker resultaat op, maar er is meer nodig.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**betreffende de renovatie van het Centraal Station.**

**De heer Sevket Temiz (PS)** *(in het Frans).*- *De heraanleg van de Ravensteinstraat gaat de tweede fase in. De grootscheepse renovatie en uitbreiding van het metrostation Brussel-Centraal, uitgevoerd door de MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris, moet een antwoord bieden op de behoeften van reizigers en omwonenden. De werkzaamheden worden in vier fases uitgevoerd om de hinder beperkt te houden en om ervoor te zorgen dat de metro altijd toegankelijk blijft.*

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

*De werkzaamheden zullen zo'n 1.200 werkdagen duren. Er is intens nagedacht over de impact van de bouwplaats op de openbare weg. Het metrostation ligt immers onder een groot kruispunt. De werkzaamheden die een impact hebben op het bovengrondse verkeer zullen in 2025 zijn afgerond. Daarna wordt er twee jaar ondergronds gewerkt.*

*De talrijke bedrijven in de buurt van de bouwplaats krijgen heel wat hinder te verduren. De voetpaden liggen er erg slecht bij*

travaux sous terre, dans la station même, qui devraient durer deux ans environ.

En outre, bon nombre d'entreprises gravitant autour de la très vaste zone de travaux subissent de nombreuses nuisances. Les trottoirs sont en très mauvais état et l'accès aux entrées principales du nouveau bâtiment de BNP Paribas Fortis est entravé par plusieurs flaques d'eau.

Qui coordonne ce chantier et vers qui les entreprises peuvent se tourner lorsqu'elles rencontrent des désagréments dus à celui-ci ?

Quel est le calendrier exact des futures phases de travaux qui affectent la circulation en surface ?

Quelles seront les solutions proposées aux bus qui subissent de sérieux embarras de circulation aux heures de pointe ?

<sup>1123</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La station de métro Gare Centrale est l'une des plus anciennes du réseau de la STIB : sa mise en service remonte à 1969. Aujourd'hui, ce véritable pôle multimodal au cœur de la ville, avec les bus en surface et le train à proximité immédiate, accueille quotidiennement 53.000 voyageurs. Leur nombre n'a fait que croître, alors que la station n'a jamais été rénovée en profondeur depuis son inauguration.

Cette rénovation, axée sur la modernisation, le gain d'espace et de luminosité, les flux, le confort et l'accessibilité, entend répondre aux besoins actuels des voyageurs en faisant de la station plus qu'un simple lieu de passage, mais bien un véritable lieu de vie. La capacité de la station va fortement augmenter, ce qui facilitera la circulation des voyageurs. Pour plus de confort et de sécurité, les quais seront rénovés et élargis, grâce au déménagement de plusieurs locaux techniques.

L'apport de lumière naturelle fera l'objet d'une attention particulière. Un nouvel éclairage plus chaleureux et économique sera installé. Les revêtements de sols, murs et plafonds seront remis à neuf dans des couleurs claires pour favoriser cette luminosité accrue. La station deviendra ainsi un lieu de vie plus agréable pour tous. L'installation de commerces, de toilettes publiques et de distributeurs bancaires viendra compléter ses équipements. Plusieurs œuvres d'art y seront en outre installées – Gare Centrale étant l'une des rares stations à en être dépourvues – et un appel à projets à destination des artistes est en cours.

L'autre volet crucial de cette rénovation est l'amélioration de l'accessibilité de la station. De nouveaux escaliers seront aménagés depuis la rue Ravenstein et la rue du Cardinal Mercier. Les deux ascenseurs actuels seront remplacés et un ascenseur supplémentaire sera installé, ce qui portera à trois le nombre d'ascenseurs présents dans la station. Les personnes à mobilité réduite auront un accès direct aux quais de la station depuis la surface, sans devoir passer par la gare ferroviaire. Les escalators actuels seront également rénovés et deux escalators

*en grote waterplassen bemoeilijken de toegang tot het nieuwe gebouw van BNP Paribas Fortis.*

*Wie is de coördinator van de bouwplaats, die de bedrijven kunnen aanspreken? Wat is het tijdpad voor de opeenvolgende fases? Tijdens de spits is het busverkeer ernstig verstoord. Hoe kan dat euvel worden verholpen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De metrohalte Centraal Station werd in 1969 geopend en is dus een van de oudste haltes. Het ligt vlakbij verschillende bushaltes en een belangrijk treinstation. Dagelijks komen er 53.000 reizigers voorbij, en dat aantal blijft maar groeien. Toch is het station nooit grondig gerenoveerd.*

*Modernier, ruimer, lichter, vlotter, aangenamer en toegankelijker: het metrostation moet meer worden dan een transitplek. De capaciteit van het station wordt vergroot. De perrons worden vernieuwd en verlengd dankzij de verplaatsing van technische ruimten.*

*Van natuurlijke lichtinval maken we een speerpunt, aangevuld met een warmere en zuinigere verlichting. De vloeren, muren en plafonds krijgen heldere kleuren om dat licht beter te doen uitkomen. Handelszaken, openbare wc's en bankautomaten zullen de plek aangenamer maken. Bovendien krijgt de metrohalte meerdere kunstwerken. De projectoproep voor kunstenaars loopt.*

*De toegankelijkheid van het station moet beter. Daarom komen er nieuwe trappen in de Ravensteinstraat en de Kardinaal Mercierstraat. Er wordt een derde lift geïnstalleerd en de twee huidige worden vernieuwd. Personen met een beperkte mobiliteit zullen de perrons rechtstreeks kunnen bereiken en dus niet meer langs het spoorwegstation moeten. Het aantal roltrappen stijgt van drie tot vijf en de huidige roltrappen worden gerenoveerd.*

*Het verkooppunt Kiosk wordt volledig onder handen genomen, net als het informatiesysteem. Tot slot zijn we van plan om poortjes te installeren.*

*De MIVB neemt de coördinatie op zich. Omwonenden, bedrijven en reizigers kunnen terecht bij de speciaal voor deze werf opgerichte bemiddelingsdienst van de MIVB. De contactgegevens van die dienst staan op de website van de MIVB en op informatieborden bij de bouwplaats. Ze worden ook*

supplémentaires seront installés, ce qui portera leur nombre à cinq.

Par ailleurs, le point de vente Kiosk sera complètement réaménagé et le système d'information et de signalisation sera rénové. Enfin, l'installation de portillons est prévue.

Ces travaux d'envergure sont pilotés par la STIB pour le compte des trois partenaires du projet, à savoir la Région, Beliris et la STIB elle-même. Les riverains, les entreprises ou encore les usagers peuvent faire part de leurs questions, remarques ou difficultés au service de médiation mis en place par la STIB pour accompagner ce projet complexe. Les coordonnées de ce service figurent sur le site internet de la STIB ainsi que sur les panneaux d'information présents sur le chantier. Elles sont également reprises dans chacune des publications et séances d'information préalables à chaque modification importante.

Afin de limiter les nuisances pour les voyageurs et la circulation en surface, le chantier se déroulera en plusieurs phases.

<sup>1125</sup> La première phase a commencé en mars 2022 et s'est achevée au terme de douze mois de travaux, comme prévu, en mars de cette année. La seconde, qui vise à étendre la station sous la rue Ravenstein, est en cours et devrait couvrir une période de maximum seize mois. Elle sera suivie par la troisième phase, qui vise à étendre la station du côté de la tour Central Plaza, anciennement Lotto, et qui devrait commencer au second trimestre 2024 pour se terminer fin 2025.

Chacune des configurations de voirie provisoire de ce carrefour très complexe est soigneusement analysée pour chacun des modes de déplacement. La gare Centrale étant un des principaux pôles de circulation des bus, tant réguliers que Noctis, les mesures nécessaires sont prises pour que le trafic ne soit pas interrompu.

Des évaluations régulières et, si nécessaire, des ajustements sont effectués en vue d'assurer la meilleure fluidité possible au vu du contexte. Dès lors, le chantier fera évidemment l'objet d'un suivi continu à chaque adaptation du phasage du chantier.

<sup>1127</sup> **M. Sevket Temiz (PS).**- Comme vous l'avez souligné, des travaux s'imposent dans cette zone depuis déjà plusieurs années. Par ailleurs, comme ces travaux évoluent, il faudrait vraiment adapter la signalisation, car malheureusement, plusieurs accidents corporels sont déjà à déplorer sur ce chantier. J'aimerais donc attirer votre attention, et celle de la STIB, sur ce point.

- *L'incident est clos.*

<sup>1131</sup> **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN**  
<sup>1131</sup> **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,**

*steeds vermeld in publicaties en tijdens informatiesessies over belangrijke wijzigingen.*

*Om de hinder zoveel mogelijk te beperken, worden de werkzaamheden in fases onderverdeeld.*

*De eerste fase begon in maart 2022 en was twaalf maanden later klaar, zoals afgesproken. De tweede fase, die de uitbreiding onder de Ravensteinstraat behelst, is nu aan de gang en zou zestien maanden moeten duren. Tijdens de derde fase, tussen het tweede trimester van 2024 en eind 2025, wordt het station uitgebreid aan de kant van het Central Plaza-gebouw.*

*Elke tijdelijke aanpassing aan het ingewikkelde bovengrondse kruispunt wordt zorgvuldig geanalyseerd, opdat normale bussen en Noctisbussen zo vlot mogelijk kunnen blijven rijden. Het verkeer wordt goed opgevolgd en indien nodig worden er aanpassingen aan het verkeersplan doorgevoerd.*

**De heer Sevket Temiz (PS)** (in het Frans).- *De werkzaamheden aan het station zijn broodnodig. Omdat die werkzaamheden voortdurend veranderen, moeten ook de verkeersborden worden aangepast. Er zijn helaas al mensen gewond geraakt bij ongelukken.*

- *Het incident is gesloten.*

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

1131 **concernant le projet régional de transformation du rond-point Meiser.**

1133 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1133 **concernant les nouveaux plans de réaménagement de la place Meiser.**

1135 **M. Jamal Ikazban (PS).** - Je voudrais tout d'abord remercier mes collègues pour leur courtoisie durant ces derniers mois, et plus particulièrement ma collègue Mme Van Achter qui a accepté de reporter cette question en mon absence. La question date donc, et de l'eau a coulé sous les ponts.

En décembre dernier, la liste des zones à concentration d'accidents de la capitale a été mise à jour sur le plan de la sécurité routière afin de réaménager ces zones en conséquence. Une trentaine de points noirs ont été recensés, dont le rond-point Louise, la porte de Namur, le boulevard du Roi Albert II, trois carrefours du boulevard Général Jacques, deux carrefours de la chaussée de Mons et le carrefour de la place Général Meiser. Pas moins de 21 lieux accidentogènes ont déjà été corrigés, parmi lesquels le carrefour du pont de Cureghem, le giratoire de la place Meiser ou encore la place Saint-Denis à Forest.

Il y a un an, le rond-point de la commune de Schaerbeek a connu un certain nombre d'aménagements au sol, afin d'améliorer la sécurité routière et de sécuriser la traversée piétonne. Une ligne blanche continue, qu'il est donc interdit de franchir, a notamment été tracée du côté de l'entrée de l'avenue Rogier et de la chaussée de Louvain. Les automobilistes ne peuvent plus traverser les différentes bandes au dernier moment pour emprunter la chaussée de Louvain.

En avril dernier, vous avez annoncé l'introduction prochaine d'une demande de permis d'urbanisme, en collaboration avec les bureaux d'études Stratec, Espaces-Mobilités et Transitec. Il s'agirait de supprimer le gigantesque rond-point accidentogène de la place Meiser pour créer un double carrefour, des espaces verts et de promenade ainsi que des pistes cyclables, et faire de cette place un nœud multimodal en lien avec la gare Meiser toute proche.

Ainsi, le tram 25 ne traversera plus diagonalement la place Meiser, mais longera la future place Cambier. Les bus circuleront en site propre sur la chaussée de Louvain et sur la place Meiser, et partageront les bandes avec les autres véhicules. À plus long terme, le tram 7 circulera en sous-sol et le futur « Mediatram », prévu pour 2032, en surface. Ce vaste chantier devrait satisfaire la commune de Schaerbeek et ses habitants, qui réclament un aménagement sécurisé depuis plus de 20 ans.

Le projet a-t-il pleinement impliqué la commune de Schaerbeek et ses habitants ?

**betreffende het gewestelijke transformatieplan voor de Meiserrotonde.**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

**betreffende de nieuwe herinrichtingsplannen voor het Meiserplein.**

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans). - In december vorig jaar is het overzicht van de ongevalgevoelige zones bijgewerkt. Daarbij werd een dertigtal zwarte punten geïdentificeerd, waaronder het Generaal Meiserplein.

In april 2023 zei u dat er een vergunning zou worden aangevraagd voor het wegwerken van de enorme, ongevalgevoelige rotonde aan het Meiserplein. Er zouden in de plaats een dubbel kruispunt, groene ruimten, een promenade en fietspaden komen, waardoor het een multimodaal kruispunt wordt dat op het nabijgelegen station Meiser zou aansluiten. De omvangrijke werken zouden de gemeente Schaerbeek en haar inwoners tevreden moeten stellen. Zij vragen immers al twintig jaar om een heraanleg die het plein veiliger maakt.

Zijn de gemeente en de omwonenden bij de plannen betrokken?

Voerde Beliris een haalbaarheidsstudie uit? Wat waren de conclusies?

Hoe werd het studiebureau dat de plannen uittekende aangesteld?

Een dergelijk omvangrijk project vergt tijd en geld. Om welk budget gaat het en wat is het tijdschema?

Wordt er bij de aanleg van de fietspaden rekening gehouden met in- en uitstapmogelijkheden voor andere weggebruikers?

De rotonde, die op sommige plaatsen zeven rijstroken telt, wordt door een dubbel kruispunt vervangen. Hoe sluiten die werken aan op andere bestaande werven? Zorgt u voor een overkoepelende coördinatie?

Une étude de faisabilité a-t-elle été réalisée par Beliris ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?

Comment le bureau d'études engagé dans le projet de transformation de la place Meiser a-t-il été désigné ?

Un projet aussi titanesque coûte du temps et de l'argent. Dès lors, quels sont le budget et le calendrier de mise en œuvre prévus ? Les questions de calendrier sont toujours compliquées, lorsqu'on parle de travaux, mais j'aimerais avoir quelques précisions.

Est-il tenu compte, lors de la création des pistes cyclables, des besoins d'espace de débarquement et d'embarquement des autres usagers de la route ?

Le remplacement d'un rond-point qui compte, à certains endroits, sept bandes de circulation par deux carrefours représente un énorme chantier. Comment celui-ci s'intégrera-t-il à d'autres chantiers en cours de réalisation, comme le chantier du boulevard Lambermont ou celui du boulevard Auguste Reyers ? Une hypercoordination est souhaitable. Est-elle prévue ?

<sup>1139</sup> De nombreux Bruxellois et personnes de passage connaissent la configuration des lieux et ce rond-point depuis des années. Au moment du changement, il faudra être particulièrement attentif à la signalisation et préparer les gens à cette nouvelle configuration de l'espace public.

<sup>1141</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Nous avons appris par la presse que le dossier de la place Meiser connaissait des avancées. La dernière fois que je vous avais interrogé à ce sujet, vous aviez indiqué qu'une étude de mobilité sur le réaménagement de la place devait déboucher sur un plan d'aménagement concret pour la fin 2022, sur la base duquel Bruxelles Mobilité pourrait introduire une demande de permis en 2023.*

*Où en est ce dossier ? Une concertation a-t-elle eu lieu avec la commune de Schaerbeek ?*

*Il ressort de la présentation de Beliris en commission de la Mobilité que les travaux du tunnel de la ligne de tram 7 ne peuvent commencer qu'après modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS). Or cela fait sept ans que j'entends dire que Beliris a été chargée d'une étude !*

*Comment se déroule la relation avec Beliris ? Le PRAS devra-t-il être modifié ? Si oui, quelle sera l'incidence sur le reste des travaux ?*

*U moet ervoor zorgen dat de weggebruikers goed voorbereid zijn bij de start van de werkzaamheden.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik was blij in de pers te vernemen dat er schot komt in het dossier van het Meiserplein. Iedereen kent hem als de 'place Misère', het gevaarlijkste kruispunt van het gewest. Laatst meldde u dat er in april 2022 een mobiliteitsstudie rond de herinrichting van het plein was opgestart. Die studie moest tegen eind 2022 uitmonden in een concreet inrichtingsplan op basis waarvan Brussel Mobiliteit in 2023 een vergunningsaanvraag kon indienen. Ik weet niet of die aanvraag ondertussen is ingediend, maar u hebt de herinrichtingsplannen in de pers wel al uit de doeken gedaan. Ik vond de plannen niet helemaal duidelijk.

Kunt u ze toelichten? Kunt u een tijdschema van het project geven? Werd er overlegd met de gemeente Schaerbeek en hoe loopt dat overleg?

Uit de uiteenzetting van Beliris in de commissie voor Mobiliteit bleek dat Beliris maar kan starten met de ondergrondse tunnel voor tramlijn 7 als het Gewestelijk Bestemmingsplan aangepast wordt. U zult begrijpen dat ik haast van mijn stoel viel toen ik dat hoorde. Er wordt me al zeven jaar gezegd dat Beliris gevraagd is een studie uit te voeren. Nu meldt Beliris dat die studie maar kan worden uitgevoerd als het gewest duidelijkheid verschaft over de bovengrondse plannen. Het dossier raakt maar niet uit het slop. Het is grotesk. We worden met een kluitje in het riet gestuurd omdat er een studie is aangevraagd, terwijl de gegevens daartoe ontbreken.

Hoe loopt de relatie met Beliris? Hebt u inderdaad een studie aangevraagd en kreeg u het antwoord dat het Gewestelijk

<sup>1143</sup> *Selon un représentant de la STIB, il faudra attendre la mise sous tunnel du tram 7 pour entamer les travaux de la ligne qui desservira le site Mediapark.*

*J'ai l'impression que la construction de celle-ci sera, elle aussi, retardée. Quand pourra-t-elle être construite ? Outre les plans d'aménagement de la place, pouvez-vous nous expliquer vos plans et calendriers pour lignes de tram à ce carrefour ?*

<sup>1145</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La place Général Meiser est connue pour être un point noir de la circulation routière. Elle constitue également un obstacle dangereux pour les cheminements piétons et cyclistes. Elle pénalise, par sa congestion récurrente et ses aménagements hasardeux, la vitesse commerciale des transports en commun qui y transitent. Je me joins donc aux questions de mes collègues, et ajouterai les suivantes.

Le tram 7 bénéficie de la même phase verte que les voitures. Quel gain de temps est-il calculé pour cette ligne ? Quels seront les avantages du plan pour cette ligne chrono, dont nous voulons également améliorer la vitesse commerciale ? Ce tunnel représente en effet un investissement colossal, dont l'objectif est d'apporter une réelle solution.

En quoi le plan que vous proposez améliore-t-il la vitesse des trams 25 et 62, qui sont véritablement englués dans le trafic ?

Enfin, comment y avez-vous intégré le tracé du futur « Mediatram », ainsi que la tramification du bus 12 ? Ne faudrait-il pas envisager un tunnel qui leur permette de cohabiter ? Une étude a-t-elle été lancée concernant un tunnel qui libérerait complètement la place Général Meiser ? Pensez-vous qu'il serait possible d'améliorer la vitesse commerciale de tous les transports publics qui passent sur cette place ?

<sup>1147</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Nous attendons depuis longtemps une solution pour ce point noir que constitue la place Meiser.*

*Dans quels domaines le projet annoncé par le gouvernement apportera-t-il des améliorations ? Comment la fluidité des transports et la sécurité routière, notamment des usagers faibles, seront-elles assurées ?*

Bestemmingsplan eerst aangepast moet worden? Wat is daar de toedracht van? Welke impact heeft dat op het tijdspad en op de uitvoering van de rest van de werken? Is de ondertunneling al opgenomen in de plannen die u aan de pers hebt getoond?

Gisteren woonde ik een interessant debat bij met de Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer (Gebov) en een vertegenwoordiger van de MIVB. Die laatste zei dat men maar kan overgaan tot de aanleg van de Mediatram wanneer de ondertunneling van tram 7 is uitgevoerd. Anders ligt de tunneluitgang ter hoogte van Diamant niet goed en kan de tram niet tot Mediapark worden doorgetrokken.

Ik heb echter sterk de indruk dat de ondertunneling van het Meiserplein op de lange baan wordt geschoven. De tram naar Mediapark zal bijgevolg ook op zich laten wachten. Wanneer zal die tramlijn kunnen worden aangelegd? Voorts hoor ik van de heer Ikazban dat tram 55 het traject van tram 62 zou overnemen. Kunt u naast de plannen voor de inrichting van het plein ook uw plannen en het tijdschema voor de tramlijnen op dat belangrijke knooppunt toelichten?

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het Generaal Meiserplein is een zwart punt, waar de veelvuldige files bovendien een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer belemmeren.*

*Welke tijdswinst zal de tunnel voor tram 7 opleveren?*

*Hoe zorgt uw plan voor betere reistijden met trams 25 en 62?*

*Hoe integreerde u het traject van de toekomstige 'Mediatram' en de omzetting van bus 12 naar een tramlijn? Moet er geen tunnel komen om beide mogelijk te maken? Loopt er een studie naar de aanleg van een tunnel die het volledige Meiserplein vrijmaakt? Is het volgens u mogelijk om de reïssnelheid van alle trams en bussen op het plein te verbeteren?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het Meiserplein staat al lang bekend als een zwart punt op het vlak van verkeersveiligheid en een moeilijk te ontwarren knoop op het vlak van verkeersdoorstroming. We kijken al heel lang uit naar een oplossing.

Kunt u toelichten op welke punten het aangekondigde project van de regering voor verbetering zal zorgen? Hoe wordt de verkeersveiligheid van alle weggebruikers gegarandeerd, in de

*Est-il prévu de verduriser davantage les alentours de la place ?*

eerste plaats van voetgangers en fietsers, op basis van het STOP-principe? Op welke manier wordt ervoor gezorgd dat het openbaar vervoer vlotter doorstroomt? Wat zal het effect zijn op de doorstroming van het autoverkeer? Zijn er meer bomen en groen gepland in de omgeving van het Meiserplein om het hitte-eilandeffect van de stedelijke omgeving te temperen?

1149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La demande de permis devrait être introduite dans les semaines à venir.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er is inderdaad al veel over het project bericht in de pers, maar dat was niet onze keuze. De indiening van de vergunningsaanvraag is gepland voor de komende weken. We werken eraan.

1151 (poursuivant en français)

(verder in het Frans)

Surnommée la « place Misère », la place Meiser constitue depuis des années un rond-point inefficace, invivable, mais surtout dangereux. C'est donc afin d'y améliorer la sécurité routière que nous avons cherché à intervenir rapidement. Le projet a été longtemps bloqué en raison des enjeux à long terme que représentent les futurs trams. Nous avons donc cherché à avancer à court terme sur le réaménagement sans mettre à mal les futures adaptations des projets, eux aussi essentiels, liés aux trams.

*We wilden op korte termijn de verkeersveiligheid van de rotonde verbeteren, zonder de toekomstige tramprojecten in gevaar te brengen.*

*Daarom hebben we het project opgedeeld in drie fasen. Tijdens de eerste fase worden de tramsporen die het plein diagonaal doorkruisen weggehaald en wordt er een tijdelijke tramhalte aangelegd. Bovendien wordt de rotonde vervangen door twee veiligere kruispunten en een aangenaam plein.*

Nous avons donc phasé le projet pour le rendre opérationnalisable. Il sera exécuté en trois phases. La première consiste en la réalisation d'un aménagement en surface, à savoir la suppression des rails qui traversent la place en diagonale et l'installation d'un terminus de tram provisoire. Ce premier chantier a pour but de supprimer le rond-point pour aménager deux carrefours plus efficaces et plus sûrs, ainsi qu'une place avec un espace public de qualité.

1153 (poursuivant en néerlandais)

(verder in het Nederlands)

*Dans la deuxième phase, l'infrastructure souterraine pour le tram 7 sera construite sous les voies existantes. Au cours de la troisième phase, le « Mediatram » sera intégré à l'ensemble. Des interventions mineures ont déjà été réalisées pour améliorer la sécurité routière à certains endroits précis.*

In de tweede fase wordt de ondergrondse infrastructuur voor tram 7, onder de bestaande sporen, aangelegd. Het gaat om een vrij kleine oppervlakte in verhouding tot de rest van het plein. Tijdens de derde fase wordt de 'Mediatram' in het geheel geïntegreerd. Van bij de eerste fase wordt op de volgende fasen geanticipeerd, meer bepaald wat de aanleg van het station voor tram 7 en de infrastructuur voor de Mediatram betreft. Die manier van werken is de enige die vooruitgang mogelijk maakt. Anders zal het Meiserplein nog vele jaren ongewijzigd blijven. In die drie fasen zullen er ingrijpende werken plaatsvinden. Eerder zijn al kleine ingrepen gebeurd om de verkeersveiligheid op een aantal precieze punten te verbeteren.

*À ce stade, le projet est en cours d'élaboration pour la première phase, à savoir le réaménagement en surface. Une fois que le plan aura été finalisé, nous introduirons une demande de permis.*

In dit stadium wordt het ontwerp opgemaakt voor de eerste fase, met name de bovengrondse herinrichting. Het plan wordt momenteel nog aangepast, waarbij we rekening houden met de opmerkingen die naar boven zijn gekomen tijdens het overleg met de gemeente, de politie, de MIVB, de buurtbewoners, de verenigingen die zich bezighouden met actieve modi en zo meer. Wanneer het plan afgerond is, zullen we een vergunningsaanvraag indienen.

1155 (poursuivant en français)

(verder in het Frans)



Le bureau d'études chargé du dossier a été mandaté par le biais d'un appel d'offres et une mise en concurrence découlant d'un marché stock d'études de mobilité de Bruxelles Mobilité. Le bureau d'études sélectionné a rendu l'offre la plus qualitative et la moins onéreuse.

Le projet a été mûrement réfléchi pour tous les usagers de la route. Il prévoit de revoir les arrêts de trams situés dans le périmètre du projet et de les mettre aux normes d'aménagement tels que souhaités par la STIB. Il en va de même pour les places de stationnement conservées qui possèdent des zones tampons ou de débarquement correctement dimensionnées.

La commune de Schaerbeek a été un partenaire tout au long du processus. Tant ses représentants administratifs que politiques ont participé aux quatre comités d'accompagnement de l'étude de mobilité et de réalisation de l'esquisse, ainsi qu'aux deux comités de suivi du projet.

Les habitants ont également été impliqués dans ces comités par l'intermédiaire des représentants de deux comités de quartier - le comité de quartier Opale et le comité de quartier de Schaerbeek.

Ensuite, le projet a été présenté au collège des bourgmestre et échevins pour information lors de son élaboration.

Il est prévu d'introduire le permis d'urbanisme encore cet été. Une enquête publique devrait avoir lieu au mois de septembre prochain. La date d'exécution dépendra de l'obtention du permis d'urbanisme, mais le but est bien de démarrer le chantier dès ce moment. Nous espérons que le permis sera obtenu en avril 2024. Le début du chantier dépendra aussi des travaux des impétrants, qui doivent toujours se faire en amont des travaux en surface.

Le chantier de la place Meiser devra se faire en bonne coordination avec les chantiers Lambermont et Reyers. Des réunions de coordination ont démarré, avec un hyper-coordonateur chargé de phaser les travaux de ces différents chantiers.

<sup>1157</sup> (poursuivant en néerlandais)

*La construction d'une liaison souterraine pour le tram 7 sera coordonnée par Beliris. Il est prévu de modifier le plan régional d'affectation du sol (PRAS) d'ici la fin 2024, qui inclura la construction du tracé souterrain du tram 7 et du « Mediatram ». Un budget d'environ 10 millions d'euros est prévu pour l'étude et les travaux.*

*Perspective.brussels prépare la modification du PRAS. Le tunnel pour le tram 7 sera inclus dans ce plan. En outre, Beliris réalisera l'étude technique de l'arrêt souterrain du tram 7.*

*Pour gagner du temps, il est important d'entamer toutes les études en même temps.*

*Het studiebureau dat de plannen uitwerkt, werd aangewezen via een algemene aanbesteding voor mobiliteitsstudies van Brussel Mobiliteit.*

*Alle weggebruikers krijgen een plaats in het project. De tramhaltes voldoen aan de normen van de MIVB voldoen en de overblijvende parkeerplaatsen worden op een veiligere manier ingericht.*

*De gemeente Schaerbeek was een partner tijdens het hele proces en was vertegenwoordigd in alle vergaderingen van het begeleidingscomité en het opvolgingscomité.*

*Het plan is om nog deze zomer een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. Het openbaar onderzoek zou dan in september plaatsvinden. We hopen over de vergunning te beschikken in april 2024 en dan kunnen de werken meteen van start gaan.*

*De werken aan het Meiserplein moeten worden gecoördineerd met die in de Lambermontlaan en de Reyerslaan. Er is een hypercoördinator aangesteld en er zijn al coördinatievergaderingen aan de gang.*

(verder in het Nederlands)

De tweede fase, de aanleg van een ondergrondse verbinding voor tram 7, wordt door Beliris gecoördineerd, aangezien die de studie moet uitvoeren. Ik zal daar later dieper op ingaan, wanneer ik het zal hebben over de aanpassing van het richtplan van aanleg.

De tweede fase is geheel verenigbaar met de plannen voor de eerste fase: ze staat de bovengrondse ontwikkeling niet in de weg. Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) moet weliswaar worden gewijzigd, maar dat belet niet dat de studies van start kunnen gaan. De aanpassing van het GBP is gepland tegen eind 2024 en zal de aanleg van het ondergrondse traject voor tram 7 omvatten, net als de Mediatram.

Voor de studie en de werkzaamheden heeft Beliris een budget van iets minder dan 10 miljoen euro uitgetrokken. Naar aanleiding van de studie zal het wellicht een meer gedetailleerde

1159 *(poursuivant en français)*

Le tram 7 est destiné à devenir une des lignes les plus performantes de la Région, avec une fréquence très élevée. La fluidité de cette ligne dans le trafic doit être une priorité. Il est donc essentiel de l'enterrer au rond-point Meiser pour réduire autant que possible le temps perdu.

Enterrer les autres lignes ne présente pas de valeur ajoutée, eu égard aux coûts que ces travaux représenteraient. Au lieu de creuser un tunnel à un niveau sous-terrain, il faudrait créer une station de métro de trois niveaux souterrains, avec des directions différentes, ce qui impliquerait d'ouvrir toute la place. La durée de cet énorme chantier engendrerait des coûts considérables. Nous avons dès lors choisi d'enterrer le tram 7, un choix compatible avec les plans de réaménagement que nous allons déposer dans le cadre d'une demande de permis. Enterrer uniquement le tram 7 permet de faire de la place en surface pour les autres trams et le bus.

1161 *(poursuivant en néerlandais)*

*Le projet comprendra 101 nouveaux arbres ainsi que des zones vertes avec des bancs et des aires de jeux pour enfants. L'idée est de rendre le carrefour plus sûr, plus efficace, plus convivial et plus vert.*

1163 *(poursuivant en français)*

Je propose que tous les plans soient transmis au Parlement dès qu'ils seront soumis à enquête publique. Je préfère que la phase préparatoire soit clôturée avant de les diffuser, même s'il y avait des fuites dans la presse.

1165 **M. Jamal Ikazban (PS).** - Il serait intéressant de transmettre ces informations aux députés, plutôt que nous laisser les découvrir dans la presse.

Je prends note de vos réponses, cependant, je rappelle que nous parlons d'un aménagement colossal, un point noir particulièrement accidentogène. Ce que vous nous présentez vise

en volledigere raming uitwerken. Ik hoop uiteraard dat die binnen die grenzen blijft.

Perspective.brussels bereidt de wijziging van het GBP voor. De tunnel voor tram 7 onder het Meiserplein zal in dat plan opgenomen worden. Daarnaast zal Beliris de technische studie voor het ondergrondse station van tram 7 uitvoeren.

Om tijd te winnen, is het belangrijk dat alle studies tegelijk starten. Studies vergen immers al snel enkele jaren tijd.

*(verder in het Frans)*

*Tram 7 moet een van de hoofdlijnen van het gewest worden, met een erg hoge frequentie. De doorstroming is daarvoor essentieel en dus moet lijn 7 ter hoogte van Meiser ondergronds. Voor de andere lijnen zou dat weinig meerwaarde bieden en veel geld kosten. Door tram 7 ondergronds te maken, komt er bovendien bovengronds ruimte vrij voor de andere trams en de bussen.*

*(verder in het Nederlands)*

Er komen 101 nieuwe bomen. Het project voorziet eveneens in een aantal groene zones met banken en speelruimte voor kinderen. De bedoeling is ook om zoveel mogelijk regenwater op te vangen.

De idee is om het verkeerspunt veiliger, duidelijker en efficiënter te maken en zo ruimte vrij te maken die een deel voor vergroening kan worden gebruikt. Het Meiserplein moet opnieuw een plaats worden waar je naartoe wilt en niet een plaats die je zoveel mogelijk wilt vermijden.

*(verder in het Frans)*

*Zodra het openbaar onderzoek afgelopen is, zal ik de plannen aan het parlement bezorgen.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).* - *Het Meiserplein is een zwart punt in het gewest en uw plannen moeten de veiligheid en de doorstroming verbeteren. Alleen tram 7 zou ondergronds gaan. Een goede coördinatie met de projecten voor Lambermont en Reyers is noodzakelijk.*

donc à améliorer la sécurité et, je l'espère, la fluidité pour tous les usagers qui y circulent.

J'entends que seule la ligne de tram 7 circulerait en sous-sol. J'insiste sur la nécessité d'une coordination sans faille, d'autant plus que les boulevards Lambermont et Auguste Reyers rendent la tâche plus difficile.

La clé de la réussite de ces aménagements d'envergure sera la participation des habitants à toutes les phases du chantier, et ce, dès le début. Vous avez affirmé que la commune avait consulté les comités de quartier, mais je ne pense pas que ces derniers représentent la totalité des habitants. À mon avis, il faut informer et sonder un public élargi d'habitants à plusieurs reprises : avant, pendant et après les travaux.

J'attends de nouvelles informations avec impatience.

<sup>1167</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous pouvez compter sur notre soutien pour l'adaptation des plans, car nous l'attendons depuis longtemps.*

*Si je comprends bien, le tram 25 ne traversera plus la place et l'actuelle ligne 62 sera transformée en ligne 25. Les changements seront-ils effectués dès le début des travaux ? La ligne 7 sera-t-elle également renforcée à ce moment-là ?*

*L'étude de Beliris a-t-elle débuté ? Combien de temps le changement d'affectation prendra-t-il ?*

<sup>1169</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Pour sortir de la misère sur la place Meiser, nous devons poursuivre trois objectifs, qui sont la sécurité routière, une meilleure qualité de vie et la vitesse commerciale.

En ce qui concerne la ligne 7, nous devons effectivement l'améliorer à tout prix. Je ne vois toutefois pas comment vos aménagements vont améliorer la vitesse commerciale, ni du 25, ni du 62, ni du futur Mediatram ni, éventuellement, du tram 12.

Vous parlez d'une phase 1 qui semble réduire à néant cette possibilité d'avoir un tunnel sous la deuxième place que vous créez. Vous semblez y avoir définitivement renoncé. Est-il encore possible, malgré ce phasage dont vous parlez aujourd'hui, d'intégrer la possibilité d'avoir un tunnel débouchant sur l'avenue Rogier, par exemple ?

<sup>1171</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je me réjouis que les plans d'aménagement de la place Meiser prennent enfin*

*De sleutel tot het welslagen van het project is de deelname van de omwonenden aan alle fasen, vanaf het begin. De gemeente heeft de wijkcomités geraadpleegd, maar ik weet niet of die alle omwonenden vertegenwoordigen. U moet een ruimere groep aanspreken en informeren op meerdere momenten in het proces.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- U kunt rekenen op onze steun voor de aanpassing van de plannen, waar we trouwens al lang voor pleiten. Het is goed dat de vergunning eindelijk aangevraagd zal worden, want ik kijk uit naar de concrete inrichting van het plein.

Als ik het goed begrijp, zal tram 25 het plein niet meer kruisen. Wil dat zeggen dat de huidige lijn 62 wordt omgevormd tot lijn 25? Heb ik het goed begrepen? Zal die tramlijn enkel nog een bocht maken, maar niet meer over het plein rijden? Zullen die veranderingen worden doorgevoerd zodra de werken aanvangen? Zal op dat moment ook tramlijn 7 versterkt worden?

Wordt de vergunning voor alle fases tegelijk aangevraagd of enkel voor de eerste fase?

Is Beliris al begonnen aan de studie? De regering heeft beslist om tramlijn 7 te ondertunnelen, met een ondergrondse halte. Wacht Beliris de bestemmingswijziging af voordat het de studie aanvat? Hoelang zal de bestemmingswijziging duren?

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het project moet gericht zijn op drie doelen: verkeersveiligheid, levenskwaliteit en reïssnelheid. Tram 7 is zeker belangrijk, maar ik zie niet hoe uw plannen de commerciële snelheid zullen verbeteren van lijn 25, lijn 62, de toekomstige Mediatram of tram 12.*

*U lijkt het idee van een tunnel onder het tweede plein definitief te hebben opgegeven. Is het nog steeds mogelijk om een tunnel aan te leggen die bijvoorbeeld uitkomt op het Rogierplein?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Jarenlang leek de heraanleg van het Meiserplein een soort fata morgana, dat in de

*une forme concrète. La sécurité routière sera améliorée et la circulation fluidifiée pour les usagers faibles et les transports en commun. Vous avez également décidé d'accroître la proportion d'espaces verts et ouverts, ce qui était une priorité absolue.*

verte werd aangekondigd en waar we naar uitkeken, maar dat nooit dichterbij kwam. Nu worden de plannen eindelijk concreet. Dat u samen met de regering impulsen geeft om het dossier eindelijk te laten vooruitgaan, is goed nieuws.

Bovendien kunnen we alle criteria die ik zonet heb opgesomd, aanvinken. De verkeersveiligheid zal verbeteren en er komt een betere verkeersdoorstroming voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. U hebt ook duidelijk gemaakt dat er meer groene en open ruimte komt, wat essentieel is gezien de dichtbebouwde stedelijke omgeving. Dat was een absolute prioriteit. Eens de studies zijn afgerond, komt de tunnel er, die zal zorgen voor een vlottere doorstroming van tram 7.

Ik kijk uit naar het openbaar onderzoek, waar we de plannen zullen kunnen inkijken en de nodige details zullen krijgen. Dat biedt een hoopgevend perspectief.

<sup>1173</sup> **M. Jamal Ikazban (PS).**- Les deux carrefours que vous prévoyez pour remplacer le rond-point seront-ils équipés de feux rouges ou pas ?

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Komen er verkeerslichten op de twee kruispunten die de rotonde moeten vervangen?*

<sup>1175</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant votre question sur la participation, il est vrai que nous avons inclus deux comités de quartier dans la phase préparatoire. Ils ne représentaient certes pas l'ensemble des riverains, mais c'était tout de même une façon d'inclure les représentants du quartier dans une phase préparatoire réservée normalement à la STIB et aux communes.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Er werden twee wijkcomités betrokken bij de voorbereidende fase, die normaal voorbehouden is voor de MIVB en de gemeenten. Nu zijn we begonnen met een openbaar onderzoek waarbij alle omwonenden en verenigingen zich kunnen uitspreken. Voor de tweede en derde fase volgen we hetzelfde proces. Ik betreur de vele lekken, want de plannen die circuleren, kloppen niet.*

Nous avons à présent entamé une phase d'enquête publique au cours de laquelle tous les riverains et représentants d'associations peuvent s'exprimer. Une nouvelle réunion d'information aura lieu pour exposer le projet, à l'instar de celle qui avait été organisée pour le projet du Lambermont.

*Op de kruispunten komen uiteraard verkeerslichten.*

Pour les phasages 2 et 3, le processus sera le même, car nous sommes tenus d'informer et de consulter les parties concernées à tout moment. Les riverains seront donc informés lors des différentes phases de l'enquête publique. Je déplore les fuites qui mettent à mal la communication que nous développons. Les plans qui ont circulé n'étaient pas les bons et ils ont évolué depuis. Mieux vaut présenter les plans une fois qu'ils sont aboutis.

Nous parlons bien entendu de carrefours avec des feux, étant donné que nous conservons un certain nombre de bandes de circulation.

<sup>1175</sup> **M. Jamal Ikazban (PS).**- Faites en sorte que ces feux laissent le temps aux piétons de traverser !

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Die moeten de voetgangers voldoende tijd geven om over te steken.*

<sup>1175</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- À l'heure actuelle, ni les piétons, ni les cyclistes, ni les transports en commun, ni les voitures ne souhaitent passer par la place Meiser. Nous devons améliorer la situation pour tous ces modes de déplacement. Il s'agit aussi d'un carrefour important au niveau des flux de trafic, que nous voulons mieux gérer.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Alle weggebruikers vermijden Meiser momenteel liever. We hebben daarom een mobiliteitsstudie uitgevoerd over de vele verkeersstromen in de omgeving om na te gaan hoe we die allemaal zo veilig en vlot mogelijk kunnen maken. Doordat het verkeer gereduceerd zal worden tot twee kruispunten in het*

Une étude de mobilité a ainsi été réalisée, qui doit nous servir à évaluer d'où provient le trafic, la direction empruntée par les véhicules, la taille idéale que devrait faire le carrefour. Elle doit aussi nous permettre de réfléchir à la manière d'intégrer des pistes cyclables sécurisées, des trottoirs, mais aussi des espaces de vie.

En ramenant tout à deux carrefours, nous allons ramener le trafic au centre du square actuel, ce qui permettra de gagner de l'espace sur les côtés à consacrer à des terrasses, espaces verts, etc.

<sup>1181</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Bruxelles Mobilité et la STIB ont défini ensemble les différentes phases des travaux pour les transports publics. Ainsi, le tram 25 ne traversera plus la place Meiser en diagonale et le tram 62 aura son propre tracé, ce qui permettra d'accroître la fréquence du tram 7.*

<sup>1183</sup> (poursuivant en français)

Le tram vers Rogier roulera en site propre, en longeant la place et non plus en la traversant en diagonale. Il poursuivra en surface par l'avenue Rogier. Les décisions relatives à l'emplacement du tunnel concernent surtout le tram 7, situé sur la Moyenne ceinture, afin de traverser rapidement le carrefour. Les autres lignes de tram et de bus resteront en surface.

Outre le tunnel sur la moyenne ceinture, il restera donc le tram et les bus en surface, sur la place Meiser. Faire passer tous les transports en commun sous terre à cet endroit aurait engendré un chantier absolument gigantesque, avec une station à plusieurs étages. Le tram 7 occupe l'essentiel de notre attention, mais nous tenons également à rendre les autres moyens de transport plus rapides et efficaces, afin de limiter au maximum l'engorgement à Meiser.

Les possibilités pour adapter les trajets de bus et les rendre plus flexibles sont encore à l'étude. Nous peaufinons les plans avec la STIB afin d'apporter les meilleures réponses possibles.

<sup>1185</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Il est possible que les travaux ne puissent commencer qu'au cours de la prochaine législature. J'espère compter sur un soutien politique suffisant pour les mener à bien.*

*La première phase ne concerne que la place Meiser. Le boulevard Lambertmont et son prolongement font partie de la deuxième phase. La demande de permis pour la première phase sera introduite cet été. Si tout se passe bien, nous pourrions programmer les travaux pour l'été prochain.*

*midden van het plein, komt er aan de zijkanten bovendien ruimte vrij voor terrassen, groene ruimten enzovoort.*

(verder in het Nederlands)

Brussel Mobiliteit en de MIVB hebben nauw samengewerkt om een fasering uit te werken voor het openbaar vervoer. Tram 25 zal inderdaad niet langer diagonaal over het plein rijden, omdat dat een grote impact had op de functionaliteit van het plein. Het is de enige manier om het kruispunt te vereenvoudigen. In de bouwvergunning is opgenomen dat de tram naar een tijdelijke terminus op de Leopold III-laan gestuurd wordt. Tram 62 krijgt een eigen traject en volgt dus niet langer hetzelfde traject als tram 7. Zo kan de frequentie van tram 7 verhoogd worden.

(verder in het Frans)

*De tram naar Rogier zal een eigen bedding krijgen die rond het plein loopt in plaats van er dwars overheen. Alleen tram 7 gaat ondergronds, anders zou er een gigantisch ondergronds station nodig zijn met verschillende verdiepingen. We bestuderen nog mogelijkheden om de busroutes aan te passen en flexibeler te maken.*

(verder in het Nederlands)

Ik hoop dus dat het niet bij plannen zal blijven, maar dat de werken ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Dergelijke projecten vragen tijd. De werken zullen wellicht pas tijdens de volgende regeerperiode van start kunnen gaan. Ik hoop dat er op dat ogenblik voldoende politieke draagkracht is om ze uit te voeren.

De eerste fase betreft enkel het Meiserplein. De Lambertmontlaan en het verlengde daarvan vallen onder de tweede fase. Daarover moet Beliris nog een studie uitvoeren. Het idee was om daar niet op te wachten en om alvast met de eerste fase te starten. De vergunningsaanvraag voor de eerste fase zal deze zomer

1187 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Est-il encore possible, en phase 2, d'envisager un tunnel vers Rogier ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tout reste possible, mais ce n'est pas l'option que nous privilégions. Je pense que cela compliquerait grandement les choses, car il faudrait rouvrir la place en vue d'un chantier énorme pour creuser un tunnel et créer une station à plusieurs étages. Il me paraît préférable de faire en sorte que la ligne 7 circule sous terre et que les autres trams et bus circulent en surface.

1191 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je voudrais conclure en rappelant que ce projet d'aménagement urbain est censé embellir et améliorer la situation. Vous avez parlé d'espaces de vie conviviaux, d'arbres, etc. ; ce projet ne se limite pas à des voitures et des trams ! Il serait intéressant de le présenter dès que possible en commission.

Cet espace a besoin d'un aménagement, et ce que vous expliquez tient la route. Je comprends le phasage qui est prévu. Cependant, je suis curieux de savoir comment la place Meiser, qui deviendra plus apaisée malgré la circulation, accueillera tous les axes non apaisés qui y déboucheront. Cela me semble compliqué, et une présentation devrait aider à le comprendre.

1193 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suis d'accord avec M. Ikazban sur l'organisation d'une audition.*

*Je ne suis pas sûre qu'après son réaménagement, la place Meiser devienne un endroit où l'on aime flâner, car elle reste un carrefour important.*

*- Les incidents sont clos.*

1199 (Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

1201 **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

1201 **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,**

1201 **concernant l'aménagement de la place Docteur Schweitzer.**

worden ingediend. Als alles goed gaat, zullen we tegen de zomer van volgend jaar de vergunning verkregen hebben en zullen we de werken kunnen inplannen. Ik hoop dat ze dan snel na de volgende verkiezingen zullen worden uitgevoerd. De daaropvolgende fasen zijn voor een nog latere datum.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Kan er in fase 2 nog een tunnel naar Rogier komen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alles blijft mogelijk, maar dat is niet onze eerste keuze. Er zouden dan gigantische werken nodig zijn om een station met meerdere verdiepingen te bouwen onder het plein.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Dit project beperkt zich niet tot auto's en trams. U spreekt ook over terrassen, bomen enzovoort. Het zou interessant zijn mocht het project voorgesteld worden aan de commissie. Zoals u het uitlegt, klinkt het erg goed, maar ik zou meer details willen weten.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik ben het met de heer Ikazban eens dat het interessant zou zijn om, zodra de plannen klaar zijn, een hoorzitting te organiseren waarin u die kunt toelichten.

Ik vraag mij af of het Meiserplein na de herinrichting inderdaad een plek zal zijn waar iedereen heen wil om te flaneren, zoals voormalig minister van Mobiliteit Smet het hoopte. Het plein is en blijft immers een belangrijk verkeersknooppunt. Het is een goede zaak dat het leefbaarder en veiliger wordt. Of we daar met onze kinderen naartoe zullen gaan om te ontspannen, zal de toekomst uitwijzen.

*- De incidenten zijn gesloten.*

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende de heraanleg van het Dokter Schweitzerplein.**

1203 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Située au croisement de la chaussée de Gand, de l'avenue du Roi Albert et de l'avenue Josse Goffin, la place Docteur Schweitzer est un carrefour névralgique de Berchem-Sainte-Agathe. Elle a été réaménagée en 2012, mais la presse annonce qu'elle va de nouveau être en travaux : la STIB souhaiterait modifier les arrêts de la ligne 19 pour les rendre accessibles aux trams T4000, la fréquentation de cette ligne requérant des véhicules plus longs.

De son côté, la commune de Berchem-Sainte-Agathe souhaite profiter de ce chantier pour réaménager la place, afin de corriger les problèmes qui y sont liés. Il est vrai que dans sa version actuelle, la place Docteur Schweitzer semble avoir été conçue pour privilégier le passage des trams 19 et 82. Pour les automobilistes qui la traversent, notamment en venant de l'avenue Josse Goffin, la visibilité est mauvaise, vu les manœuvres requises pour contourner la zone du tram. L'absence de verdure rend en outre le lieu peu convivial pour les habitants et les commerçants.

Combien les travaux d'aménagement de 2012 de la place Docteur Schweitzer ont-ils coûté ?

Quels sont les besoins de la STIB justifiant de nouveaux travaux ? Comment la fréquentation des lignes de tram 19 et 82 a-t-elle évolué ? En quoi ces travaux consisteront-ils ? Quels sont le calendrier et le budget prévus ?

Quelles sont les concertations avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe, elle-même demandeuse d'un nouvel aménagement de la place ?

Quelles sont les difficultés de mobilité et de convivialité constatées à l'heure actuelle ? Avez-vous reçu des réclamations des autorités communales ou des riverains ?

Comment comptez-vous associer les Berchemois à l'élaboration de ce nouveau projet ?

1205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La place Docteur Schweitzer a été réaménagée en 2012 à l'initiative de la commune de Berchem-Sainte-Agathe. La place étant en partie communale et en partie régionale, le projet issu d'un concours d'architectes a été mis en œuvre par Bruxelles Mobilité pour un montant des travaux de 2,6 millions d'euros HTVA. La STIB n'a pas été impliquée financièrement dans les travaux.

Bien que remplacées dans le cadre de ce projet, les voies de tram n'étaient en effet pas amorties ou en fin de vie. Elles ont été remplacées à l'identique, de même que les arrêts. La STIB avait suggéré à l'époque de profiter du chantier pour les allonger afin de les mettre aux gabarits de trams plus grands et d'anticiper ainsi les évolutions de fréquentation futures, mais cette suggestion n'a pas été retenue.

Aujourd'hui, l'augmentation de la fréquentation du réseau de la STIB nécessite d'offrir aux voyageurs de la ligne 19 des véhicules d'une plus grande capacité. La fréquentation de la ligne

**Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *Het Dokter Schweitzerplein is een verkeersknooppunt in Sint-Agatha-Berchem. In 2012 is het heraangelegd, maar nu blijkt dat de MIVB de haltes van tramlijn 19 wil aanpassen voor langere T4000-trams.*

*De gemeente wil het plein bij die gelegenheid opnieuw aanleggen. De huidige aanleg lijkt vooral de vlotte doorstroming van tram 19 en 82 te beogen. Daardoor is de zichtbaarheid voor autobestuurders beperkt. Door het gebrek aan groen is het plein bovendien niet echt gezellig.*

*Hoeveel kostte de heraanleg in 2012?*

*Waarom wil de MIVB de tramhaltes heraanleggen? Wanneer worden de werken uitgevoerd en hoeveel zullen ze kosten? Hoe zijn de reizigersaantallen op lijn 19 en 82 geëvolueerd?*

*Overlegt u met de gemeente Sint-Agatha-Berchem? Welke problemen zijn er momenteel? Zijn er klachten van de gemeente of omwonenden? Hoe betreft u de inwoners van Sint-Agatha-Berchem bij het nieuwe project?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het Dokter Schweitzerplein is in 2012 opnieuw aangelegd op initiatief van Sint-Agatha Berchem. Omdat het plein deels gemeentelijk en deels gewestelijk is, heeft Brussel Mobiliteit het winnende ontwerp van de architectuurwedstrijd uitgevoerd. Er werd 2,6 miljoen euro exclusief btw voor uitgetrokken. De MIVB heeft niet bijgedragen tot de financiering.*

*De tramsporen werden vernieuwd en de haltes aangepast. De MIVB had voorgesteld om te anticiperen en de haltes geschikt te maken voor grotere trams, maar daar werd niet op ingegaan.*

*Omdat lijn 19 zo druk is geworden, moet de MIVB trams met een grotere capaciteit inzetten. Tussen Groot-Bijgaarden en Simonis moet de vervoersmaatschappij zelfs extra ritten inleggen. Tussen 6 en 9 uur wordt de halte Schweitzer 44 keer aangedaan, wat neerkomt op 2.760 plaatsen per uur en per rijrichting.*

19 est tellement élevée sur le tronçon entre Groot-Bijgaarden et Simonis que la STIB a dû y exploiter des trajets de renforts. La fréquence actuelle est de plus de 15 passages par heure aux heures de pointe - très précisément 44 trajets entre 6h00 et 9h00 à l'arrêt Schweitzer -, ce qui est très rare en seconde couronne. La capacité ainsi offerte est de 2.760 places par heure et par sens sur le tronçon.

Il n'est plus possible d'augmenter davantage les fréquences de passage de la ligne 19, étant donné qu'elle partage ses voies avec la ligne 9 à partir de Simonis et que le terminus Groot-Bijgaarden n'est pas extensible à l'infini. Il s'agit d'une des raisons pour lesquelles l'option d'affecter des trams plus longs de type T4000 est nécessaire. De plus grands trams permettront par ailleurs une meilleure absorption des pointes scolaires, qui se matérialisent par un afflux massif d'élèves dans le même tram. Ce phénomène est caractéristique de ce tronçon. L'objectif de la STIB est de pouvoir mettre en service ses trams T4000 sur la ligne 19 en 2026.

Les quais des arrêts de tram actuellement présents sur la place ne sont pas assez longs pour accueillir de tels trams. Les voyageurs ne pourraient donc pas embarquer ou débarquer des T4000 en toute sécurité. Or, la sécurité et l'accessibilité font partie des priorités de la STIB. Il est donc nécessaire d'adapter les arrêts.

Pour répondre à l'évolution des besoins en transports publics et faire circuler des T4000, il faut donc que la place soit réaménagée. Le chantier d'aménagement sera réalisé en 2025. Au stade actuel, compte tenu du processus d'étude en cours et des procédures de demandes de permis, il n'est pas encore possible de donner un échéancier plus précis. Les concertations sont en cours avec les autorités communales depuis plusieurs mois.

Les interventions de la STIB concernent non seulement la place Schweitzer, mais aussi le renouvellement des voies de l'avenue du Roi Albert et du carrefour Hunderenveld, ainsi que l'adaptation et la mise en conformité des arrêts par rapport à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite pour les T4000. Un processus de consultation citoyenne a été engagé pour la partie « Hunderenveld-Roi Albert ». Celui-ci sera étendu aux aménagements de la place Schweitzer. Ce processus se déroulera préalablement au dépôt de la demande de permis d'urbanisme.

Pour l'instant, l'étude est encore en cours pour rechercher les meilleures solutions possibles. En définitive, ce dossier n'en est qu'à ses balbutiements, mais nous voulons garantir un élargissement des quais pour 2026, afin de permettre la circulation de trams plus larges et ainsi de pouvoir accueillir davantage d'élèves fréquentant les écoles le long de cette ligne. Nous reviendrons sur ce dossier après réception des résultats des études en cours.

*Het is onmogelijk om de frequentie op lijn 19 te verhogen, aangezien ze vanaf Simonis sporen deelt met lijn 9. Daarom koos de MIVB voor T4000-trams. De vervoersmaatschappij wil ze vanaf 2026 op lijn 19 inzetten. De huidige perrons op het plein zijn echter te kort, waardoor reizigers niet veilig zouden kunnen in- en uitstappen. De heraanleg van het plein is dan ook nodig. Die vindt in 2025 plaats. Een gedetailleerde planning kan ik u nog niet geven.*

*Daarnaast zal de MIVB ook werken uitvoeren op de Koning Albertlaan en het Hunderenveldkruispunt. Over die werken zal ze voorafgaand aan de vergunningsaanvraag overleg plegen met de omwonenden.*

*Momenteel loopt er een onderzoek naar de beste oplossingen. Het is de bedoeling om de perrons tegen 2026 te verlengen, zodat er langere trams kunnen rijden die meer reizigers aankunnen.*

<sup>1207</sup> **Mme Françoise Schepmans (MR).** - Il est donc encore trop tôt à ce jour pour chiffrer le montant des travaux d'aménagement de la future place. La concertation reste effectivement nécessaire. Je précise que deux autres chantiers sont en cours à Berchem-Sainte-Agathe : l'un, rue des Combattants et l'autre, avenue

**Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans). - Het is dus nog te vroeg om te bepalen hoeveel de heraanleg zal kosten. Overleg blijft nodig, zeker omdat er op twee andere plaatsen in de gemeenten ook werken aan de gang zijn.



René Comhaire, chacun pour une durée de neuf mois. Tous ces chantiers ayant un gros impact sur le trafic, le délai entre ceux-ci est essentiel.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant les « smombies » et la sécurité routière.**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Les chiffres de notre sécurité routière sont mauvais. Selon l'Institut Vias, le nombre total de piétons victimes d'un accident corporel s'élevait en 2022 à 913, dont 908 blessés et 5 tués. Selon l'édition 2020 du Baromètre de la société de l'information du SPF Économie, en 2019, 84 % des sondés possédaient un smartphone pour se connecter à internet. S'agissant de l'utilisation selon le genre, la parité est parfaite. Toujours selon cette étude, au moins 90 % des personnes de 15 à 54 ans utilisent le smartphone, contre 65 % des personnes de 55 ans et plus.

En France, le nombre de piétons victimes d'un accident dû à l'usage d'un smartphone est en hausse. Selon une enquête citée en 2016 par Alain Gerlache, 14 % des piétons bruxellois traversaient sans regarder le tram qui arrivait.

L'expression « smombie », contraction des mots smartphone et zombie, est apparue en Allemagne en 2015. Elle désigne ces piétons errants, un peu hagards et absents de leur environnement, qui ont les yeux rivés sur leur smartphone pendant qu'ils marchent, voire traversent, au risque de tomber, de percuter un poteau ou un passant, voire d'être renversés par un véhicule. L'expression peut prêter à sourire, mais le problème est réel et pris très au sérieux dans plusieurs pays.

Des études scientifiques ont été réalisées sur le sujet, notamment en Corée du Sud, en Espagne, en Chine et en Grèce. Elles mettent parfois en avant des solutions pour faire baisser le nombre de victimes parmi ces smombies : recourir à l'intelligence artificielle pour prévenir le risque et afficher sur l'écran du smartphone une alerte quant à l'imminence d'une collision, d'un obstacle ou d'une chute, installer des feux de circulation supplémentaires au sol à l'intention des smombies, etc.

En France, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) a développé une application, AMY, en collaboration avec Copsonic, dont le principe est le suivant : le bus envoie un ultrason qui est ensuite capté par le smartphone de l'utilisateur. À côté de ces systèmes, qui peuvent coûter cher en développement ou en installation, des solutions plus radicales ont été adoptées. Ainsi, en Sardaigne, les smombies risquent désormais une amende.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende 'smombies' en de verkeersveiligheid.**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *Volgens Vias Institute liepen in 2022 913 voetgangers een letsel op bij een verkeersongeval en 5 van hen overleefden het niet. In Frankrijk groeit het aantal voetgangers dat het slachtoffer wordt van een verkeersongeval door smartphonegebruik.*

*Het woord smombie, een samentrekking van smartphone en zombie, ontstond in 2015 in Duitsland. Het slaat op voetgangers die alleen aandacht hebben voor hun smartphone terwijl ze lopen of oversteken en daardoor het risico lopen te vallen, tegen een paal of een voorbijganger te botsen of onder een auto terecht te komen.*

*Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat artificiële intelligentie het risico op een ongeval met een smombie kan verminderen door bij een dreigende botsing, val of obstakel een alarmbericht op het smartphonescherm te tonen. Ook in de stoeprand verwerkte verkeerslichten kunnen helpen. In Frankrijk is een app ontwikkeld die het ultrasone signaal van bussen opvangt. Daarnaast riskeren smombies in Sardinië een boete.*

*Hebt u specifieke cijfers over het aantal ongevallen met voetgangers die werden afgeleid door hun smartphone? Wordt er onderzoek gevoerd naar smombies? Wordt er actie ondernomen tegen smombies? Overweegt u om een app voor MIVB-bussen en -trams te laten ontwikkelen of andere buitenlandse initiatieven over te nemen?*

Vous connaissez l'intérêt du groupe DÉFI pour les piétons et la sécurité routière. Cette problématique doit nous interpeller et nous devons aller de l'avant en nous inspirant de ce qui se fait ailleurs.

Disposez-vous de chiffres spécifiques sur les accidents de piétons dus à la distraction occasionnée par un smartphone dans notre Région ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

Une étude sur le phénomène des smombies est-elle en cours ou prévue en Région bruxelloise ?

Des actions sont-elles prévues pour lutter contre les smombies à Bruxelles ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Le développement d'une application pour les bus et trams de la STIB ou d'autres actions observables dans d'autres pays est-il envisagé ?

<sup>1215</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les chiffres de la sécurité routière sont en effet préoccupants. La Région garde pour ambition la vision zéro, c'est-à-dire zéro blessé grave ou tué sur nos routes d'ici 2030. Il y a encore du travail.

Il convient d'être prudent lors de la comparaison des chiffres, notamment avec les années affectées par la crise du Covid-19, qui présentent des profils et des modes de déplacement différents. L'année 2019 comptabilise 1.164 piétons victimes du trafic, toutes gravités confondues. En 2022, 913 victimes piétonnes sont encore recensées. La période 2019-2020, touchée par le Covid-19, a évidemment connu une baisse très significative liée à la forte réduction du trafic. Il me semble donc plus pertinent de comparer 2019 et 2022.

La distraction, liée à la multiactivité, fait partie des quatre grandes causes de décès sur nos routes. Cette composante comportementale est traitée dans le plan d'action régional de sécurité routière. Il est à noter que la distraction concerne aussi bien les conducteurs d'engins motorisés que non motorisés, ainsi que les piétons. Il n'existe cependant pas de chiffres spécifiques sur les accidents de piétons dus à la distraction. Seules des études détaillées d'accidents et le recours aux témoignages pourraient mettre à jour l'éventuel rôle de l'usage d'un smartphone dans la survenance des accidents. La distraction est un thème régulier de campagne. Cependant, aucune campagne de ce type, destinée à tous les usagers, n'est prévue cette année.

Le développement d'une application pour bus et trams telle que celles développées dans d'autres pays n'est pas non plus envisagée à ce stade. La STIB a cependant testé la solution AMY, un prototype de boîtier à ultrasons et d'application mobile conçus par la RATP. Si le principe est intéressant, les résultats ne sont pas concluants. Les usagers devant recevoir le signal ne le reçoivent pas forcément, tandis que ceux qui ne doivent pas le recevoir, comme une personne se trouvant sur le trottoir sans bouger, le reçoivent. Le système ne fonctionne donc pas comme il faut. À l'heure actuelle, la STIB n'a pas connaissance d'un système efficace et fiable permettant de lutter contre les

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De cijfers in verband met de verkeersveiligheid zijn verontrustend. Toch heeft het gewest nog steeds de ambitie om ervoor te zorgen dat er tegen 2030 op de weg geen zwaar gewonden en doden meer vallen.*

*Afleiding is een van de vier grote oorzaken van dodelijke verkeersongevallen, maar er zijn geen specifieke cijfers over ongevallen met verstrooide voetgangers. Afgeleide voetgangers zijn overigens niet het enige probleem, want ook autobestuurders en fietsers zijn vaak afgeleid. Daarom zetten we in op bewustmakingscampagnes, maar voor dit jaar is er geen gepland.*

*Voorlopig is er geen sprake van de ontwikkeling van een app voor bussen en trams. De MIVB heeft de app van de Franse RATP getest, maar die bleek niet naar behoren te werken. Voorlopig heeft de MIVB geen weet van een ander betrouwbaar systeem om smombies te waarschuwen, maar uiteraard volgen we de ontwikkelingen.*

« smombies ». Nous ne manquons pas de suivre toutes les évolutions dans ce domaine.

1217 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La distraction est effectivement un des grands tueurs de la route. Elle ne concerne évidemment pas seulement les piétons, mais aussi les automobilistes, les cyclistes, voire certains chauffeurs de bus et de tram, qui utilisent leur smartphone sans kit mains libres en conduisant. Il est important de se concentrer sur les usagers faibles et de continuer à explorer les différentes pistes pour réduire les causes de la distraction et tendre davantage vers la vision zéro mort, zéro blessé grave. Même si l'expression peut prêter à sourire, travaillons plus en profondeur sur le sujet.

- *L'incident est clos.*

1221 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1221 **à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,**

1221 **et 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,**

1221 **concernant le projet de plan d'exécution spatial de la Région flamande (GRUP) concernant le réaménagement de la partie nord du R0.**

1223 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Le gouvernement flamand a approuvé fin mars le projet de plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) pour le réaménagement de la partie nord du ring de Bruxelles, qui sera soumis à enquête publique en mai et juin 2023.*

*Peu de temps après, vous avez parlé d'une « faute historique » dans De Morgen. Vos collègues au Parlement flamand ont précisé qu'il s'agissait d'une position personnelle et non du point de vue du gouvernement bruxellois.*

*C'est d'autant plus regrettable que nous sommes largement d'accord sur les principes de ce projet, qui est d'encourager les alternatives à la voiture et d'éviter le trafic de transit.*

*Le GRUP prévoit l'aménagement de cyclostrades et d'écoducs et vise la disparition du trafic de transit dans les zones résidentielles et l'amélioration de la sécurité routière. Des investissements considérables sont également prévus dans les transports publics et des projets d'amélioration de la qualité de vie. C'est donc votre opposition à ce projet que je qualifierais d'erreur historique.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *We moeten blijven inzetten op het wegnemen van de oorzaken van afleiding en nog meer streven naar nul doden en zwaargewonden in het verkeer.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

**aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

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

**betreffende het Vlaamse ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) rond de herinrichting van het noordelijke deel van de R0.**

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Eind maart keurde de Vlaamse regering het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de herinrichting van het noordelijke deel van de Ring goed. In mei en juni 2023 wordt het GRUP in een openbaar onderzoek aan alle burgers voorgelegd.

Kort nadat het GRUP was goedgekeurd, had u het in de krant De Morgen over "een historische fout". U reduceerde de werkzaamheden aan de Ring bovendien tot "miljarden euro's voor extra beton, extra autoverkeer en extra files". In het Vlaams Parlement reageerden uw coalitiepartners alvast door erop te wijzen dat het een persoonlijk standpunt betrof en niet het standpunt van de Brusselse regering. Gelukkig maar, want zich tegen het GRUP verzetten, dat zou pas een historische fout zijn.

Het meest jammerlijke is dat we het over de principes grotendeels eens zijn. Zo moeten alternatieven voor de wagen gestimuleerd en onnodig sluipverkeer vermeden worden. Dat is precies wat de Vlaamse regering met het GRUP en de werkzaamheden aan de Ring wil bereiken.

De werkzaamheden aan de Ring kunnen niet worden gereduceerd tot miljarden euro's voor extra beton: ze omvatten ook de aanleg van fietssnelwegen die onze hoofdstad binnen

*En avril 2023, le ministre-président m'a indiqué que le gouvernement n'avait pas encore pris position sur ce dossier. Il a également renvoyé à l'accord de gouvernement où l'on peut lire que le gouvernement bruxellois est opposé à l'élargissement du ring pour autant qu'il ne s'inscrive pas dans un projet de mobilité plus large faisant la part belle aux transports publics, à la pratique du vélo et aux parkings de transit. Or, c'est précisément ce que le gouvernement flamand cherche à faire avec le GRUP.*

*Quelle est la position du gouvernement bruxellois sur le GRUP ?*

fietsbereik van de Vlaamse Rand brengen, en die van ecoducten om de natuur ademruimte te bieden in een versnipperde omgeving. De werkzaamheden zullen ervoor zorgen dat het sluiptverkeer uit de woonwijken verdwijnt en weer over de Ring gaat, waardoor de leefbaarheid voor de omwonenden toeneemt. De verkeersveiligheid zal erop vooruitgaan doordat er een einde komt aan de talrijke gevaarlijke weefbewegingen op de Ring, die bovendien heel wat files veroorzaken. Op sommige plaatsen is daar inderdaad een extra rijstrook voor nodig, maar het is de enige manier om de veiligheid en de doorstroming te verbeteren.

Toch verzet u zich tegen het GRUP en dus ook tegen 115 km aan fietsverbindingen, 135 ha bijkomend natuurgebied en 36 ha bosgebied. Het GRUP staat bovendien voor enorme investeringen. Er gaat immers 650 miljoen euro naar openbaar vervoer en 520 miljoen euro naar leefbaarheidsprojecten. Niet het GRUP, maar uw verzet ertegen lijkt mij dan ook een historische fout.

In april 2023 vroeg ik minister-president Vervoort naar het standpunt van de regering over het dossier. Hij antwoordde toen dat de regering nog geen standpunt had ingenomen over het voorliggende GRUP. Daarnaast verwees hij naar het regeerakkoord, waarin staat dat de Brusselse regering tegen een verbreding van de Ring is, voor zover die niet kadert in een breder mobiliteitsproject met aandacht voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer en overstapparkings. Laat dat nu net zijn wat de Vlaamse regering met het GRUP voor ogen heeft. Het Brusselse regeerakkoord wordt wel degelijk gevolgd.

Heeft de Brusselse regering het ontwerp van GRUP besproken? Hoe luidt het regeringsstandpunt daarover?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Wij hebben niet onmiddellijk op de beslissing van de Vlaamse overheid gereageerd omdat wij als regering een standpunt wilden innemen. Stukken van mijn reactie zijn geciteerd in de pers, andere niet. Ik had ook de positieve elementen beklemtoond, zoals de extra tram- en fietsverbindingen. Het blijft voor mij evenwel een hele uitdaging om de verbreding van de Ring, die over een grote afstand van drie naar vier baanvakken wordt gebracht, te combineren met het vermijden van extra verkeer naar Brussel.

De heraanleg van de Ring rond Brussel is een project waarover nog overleg wordt gevoerd en waarrond we willen samenwerken om de best mogelijke oplossingen te vinden, rekening houdend met de bezorgdheden en visies van de verschillende regeringen.

Om de heraanleg van de noordelijke ring rond Brussel vergunbaar te maken, wat niet mogelijk is binnen de geldende bestemmingsplannen, heeft De Werkvennootschap in opdracht van de Vlaamse overheid een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'GRUP R0 Noord' opgesteld. Eind maart heeft de Vlaamse overheid het ontwerpplan voorlopig goedgekeurd. Daardoor kon het in openbaar onderzoek worden gebracht. Dat

<sup>1225</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Nous n'avons pas immédiatement réagi à la décision des autorités flamandes parce que nous tenions à définir une position commune au sein du gouvernement.*

*La Région bruxelloise aura une nouvelle occasion d'exprimer son avis dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de GRUP pour le réaménagement de la partie nord du ring de Bruxelles.*

*Bruxelles Mobilité a analysé celui-ci et les études y afférentes, dont le rapport d'incidences environnementales sur le plan. Les autres administrations régionales ont également été invitées à émettre des avis partiels, dans leurs domaines de compétences respectifs.*

*Bruxelles Mobilité a rassemblé tous ces avis en un avis global qui se trouve à présent sur la table du gouvernement. La discussion bat son plein, mais notre objectif est bien sûr de nous positionner avant la date limite du 30 juin.*

*L'avis ne concerne que le GRUP, mais de nombreuses étapes suivront, dans le cadre du développement du périphérique. La collaboration avec la Région flamande est positive pour la construction de cyclostrades, l'aménagement de la partie*

*bruxelloise du tram vers l'aéroport et certains dossiers comme le désenclavement du Heysel, mais la réduction de la densité du trafic automobile en Région bruxelloise continue à faire l'objet de discussions.*

loopt tussen 2 mei en 30 juni en biedt het Brussels Gewest opnieuw de gelegenheid om advies uit te brengen.

Brussel Mobiliteit heeft het ontwerp van GRUP en de bijhorende studies, waaronder het plan-milieueffectenrapport (plan-MER), geanalyseerd om de impact op de mobiliteit van en naar Brussel, maar ook binnen het gewest, te evalueren. Gezien de grote complexiteit en omvang van het project werden ook de andere gewestelijke administraties uitgenodigd om een deeladvies uit te brengen in hun respectieve bevoegdheidsdomeinen, bijvoorbeeld over de impact op het leefmilieu en het klimaat of op de territoriale ontwikkeling van het gewest.

Brussel Mobiliteit heeft nadien de adviezen van alle administraties samengevoegd tot één coherent advies, dat nu op de regeringstafel ligt. De regering zal op basis van de technische adviezen van de gewestelijke administraties een globaal standpunt over het GRUP innemen. Het uiteindelijke advies van het Brussels Gewest zal dus overeenstemmen met het standpunt van de regering. Ik kan daar nu niet verder over uitweiden, omdat de discussie nog volop aan de gang is, maar uiteraard streven we ernaar om tegen de deadline van 30 juni het regeringsstandpunt te bepalen.

Het advies betreft overigens enkel het GRUP. Nadien zullen evenwel nog veel stappen volgen betreffende de verdere ontwikkeling van de Ring. Voor ons blijft het belangrijk om de impact op de verkeerssituatie van en naar Brussel goed te analyseren en voldoende alternatieven voor te stellen. Voor de aanleg van fietsnelwegen verloopt de samenwerking positief en zijn er belangrijke stappen gezet, waarbij beide gewesten op elkaars grondgebied kunnen interfereren. Ook is het Brusselse deel van de luchthaventram vergund. We verwachten dat het Vlaamse deel in september zal worden vergund. We zien dus dat er in bepaalde projecten vooruitgang wordt geboekt, wat heel belangrijk is.

Verkeersveiligheid is een belangrijk element in het dossier van de heraanleg van de Ring. We hechten er echter ook belang aan dat het project de verkeersdrukke in het gewest vermindert. De impact op de verkeersstromen blijft dus een element van discussie in ons overleg met de Vlaamse overheid.

Ook de samenwerking rond een aantal deeltrajecten verliep positief. Zo vond er voor de ontsluiting van de Heizel een gezamenlijke studie plaats, die scenario's opleverde waarin beide regeringen zich konden vinden.

Dezelfde werkwijze wordt momenteel toegepast voor het Leonardkruispunt en het knooppunt van Jette. Er zullen nieuwe gezamenlijke studies komen. Ik hoop dat we op die manier kunnen blijven voortwerken om zo tot een project te komen dat door beide overheden wordt gedragen. Daar heeft iedereen baat bij.

<sup>1227</sup> *J'espère que cette collaboration positive se poursuivra, pour aboutir à un projet soutenu conjointement.*

1229 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je ne vois pas clairement quelles déclarations vous soutenez, mais je ne vous ai en tout cas pas entendu répéter qu'il s'agirait d'une erreur historique.*

*Il est temps que la Région bruxelloise se positionne dans le cadre de ce mégaprojet.*

*Par ailleurs, j'espère que vous donnerez la priorité au « sneltram » dans le cadre du plan tram. La Région a en effet tout intérêt à ce que les habitants de la périphérie puissent utiliser les transports en commun, pour réduire les embouteillages.*

1231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Les trois projets de tram, à savoir le tram du ring, le tram vers le Heysel et le tram le long de l'A12, ont été pris en compte dans les plans bruxellois, pour assurer la connexion entre les lignes.*

*Le tram le long de l'A12 est effectivement essentiel pour offrir une alternative aux navetteurs. Je suis plutôt préoccupée par les récentes informations selon lesquelles les communes devraient participer au financement de ce projet.*

*Le GRUP ne correspond pas au projet lui-même, mais le rend possible à l'avenir. Nous nous trouvons dans un processus en cours et le gouvernement fera probablement encore part de réflexions sur la manière dont il souhaite voir le projet évoluer et sur la façon de garantir le respect de tous les engagements.*

1231 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous devriez collaborer pleinement, et envoyer le signal que Bruxelles*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik hoorde u in elk geval niet herhalen dat het om een historische fout zou gaan, al is mij evenmin duidelijk achter welke uitspraken u nu wel of niet staat.

Het betreft een megaproject, dat ook voor Brussel erg belangrijk is. Na de evolutie die het heeft doorgemaakt, wordt het tijd om beslissingen te nemen, ook aan Brusselse zijde.

Voorts maak ik mij zorgen over de sneltram, die langs de A12 naar Brussel zal rijden. Ik vraag mij af of u de verbinding tussen de Heizel en het Noordstation, waar het Brussels Gewest verantwoordelijk voor is, prioriteit geeft in het Tramplan. De werken aan de Ring zullen enorme hinder veroorzaken. Het gewest heeft er alle belang bij dat randbewoners kunnen overstappen op het openbaar vervoer. De slechte verbinding tussen de Rand en Brussel veroorzaakt immers heel wat files in Brussel. De tramprojecten zijn dan ook belangrijk. Ik hoop dat u ze niet op de lange baan schuift in het Tramplan.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- In Brussel wordt er niets op de lange baan geschoven. Ik hou wel degelijk rekening met de drie tramprojecten, namelijk de Ringtram die momenteel nog een Ringtrambus is, de tram naar de Heizel en de tram langs de A12.

Bij die laatste wordt in twee fasen gewerkt. Wanneer de tram in Brussel aankomt, zal hij aansluiten op bestaande verbindingen. Op langere termijn komt er een verlenging van de Thurn & Taxis-tram. Er is in de Brusselse plannen dus wel degelijk rekening gehouden met de tramprojecten om ervoor te zorgen dat de lijnen op elkaar aansluiten.

De A12-tram is inderdaad heel belangrijk om pendelaars een alternatief te bieden. Ik maak mij eerder zorgen over de recente berichten dat de gemeenten zouden moeten bijbetalen. Ondertussen is er een extra fonds opgericht en zijn er plannen om de tramlijn te verlengen richting Mechelen. Ik hoop dan ook dat de tramlijnen worden aangelegd zoals ze gepland zijn. Ze bieden immers een reëel alternatief voor pendelaars van en naar Brussel.

U vraagt hier en nu een advies over het GRUP. Het GRUP valt echter niet samen met het project zelf, maar maakt dat laatste in de toekomst mogelijk. De Brusselse regering zal uiteraard een advies over het GRUP geven. Over het eigenlijke project zal echter nog veel overleg nodig zijn. Er moeten nog vergunningsaanvragen worden ingediend enzovoort. We zitten met andere woorden in een proces dat nog volop loopt.

Het advies dat nu wordt gegeven, heeft alleen betrekking op het GRUP, dat een toekomstig project mogelijk maakt. Ik vermoed dan ook dat er van de regering nog opmerkingen zullen komen over hoe ze het project verder wil zien evolueren en hoe ze ervoor kan zorgen dat alle verbintenissen worden nagekomen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik vind dat u met het voorliggende project het geweer van schouder moet veranderen en voluit voor samenwerking moet gaan. Wat voorligt is goed. Uiteraard zijn er nog veel analyses nodig, onder meer over

*veut avancer en matière de mobilité dans la capitale et en périphérie.*

*Rester dans un mode de blocage serait injuste vis-à-vis de la Région flamande et de ses efforts pour tenir compte des préoccupations bruxelloises.*

*- L'incident est clos.*

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

1239 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

1239 **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,**

1239 **concernant les décisions du gouvernement concernant les trottinettes et les vélos en libre-service.**

1241 **M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- *L'année dernière, le Parlement a adopté des règles plus strictes pour les utilisateurs et les opérateurs de trottinettes. C'était devenu indispensable car les trottinettes mal garées constituent souvent un obstacle pour les personnes à mobilité réduite. Elles peuvent aussi entraîner des situations franchement dangereuses pour tous les piétons.*

*Un an plus tard, nous attendons encore les arrêtés d'exécution. Récemment, le gouvernement est parvenu à un accord, notamment sur la limitation du nombre d'opérateurs et les mesures de répression. Mon groupe se réjouit de ces décisions et attend avec impatience des résultats concrets sur le terrain.*

*Quelles sont les prochaines échéances ?*

*Combien d'engins partagés les opérateurs peuvent-ils mettre en place par catégorie ? Quels sont les nouveaux frais de déplacement et d'enlèvement des engins ?*

*Comment comptez-vous améliorer la sécurité routière pour les trottinettes ? Une nouvelle réduction de la limite de vitesse est-elle envisageable ?*

*Quelles mesures sont-elles prévues pour limiter les risques d'un duopole pour les utilisateurs ?*

aansluitingen en sluipverkeer, maar het lijkt mij heel belangrijk dat Brussel het signaal geeft dat het vooruitgang wil boeken op het vlak van mobiliteit in de hoofdstad en de Rand.

We mogen niet in een blokkeringsmodus blijven zitten, want dat zou oneerlijk zijn ten opzichte van de inspanningen die aan Vlaamse kant worden geleverd om met de Brusselse bezorgdheden rekening te houden.

*- Het incident is gesloten.*

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

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE**

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

**betreffende de beslissingen van de regering inzake deelsteps en fietsdeelvoertuigen.**

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Begin vorig jaar nam het parlement een strengere regelgeving voor zowel deelstepgebruikers als deelstepoperatoren aan. Met onder andere de invoering van dropzones om te parkeren en de aanscherping van de vergunningsvoorwaarden wil het gewest het gebruik van deelsteps veiliger maken. En dat is nodig ook, want fout geparkeerde deelsteps vormen vaak een hindernis voor mensen met een beperkte mobiliteit en zorgen soms zelfs voor ronduit gevaarlijke situaties, en dat voor alle voetgangers. De verantwoordelijkheid ligt echter niet enkel bij de gebruikers, maar ook bij de operatoren. Strengere vergunningsvoorwaarden moeten een einde maken aan de wildgroei van deelsteps, en ook aan de strooisteps die overal in de openbare ruimte worden achtergelaten.

Ondertussen zijn we een jaar verder en wachten we op de besluiten die dit verder uitwerken. In de media vernamen we dat de regering op 4 mei een akkoord bereikte over een beperking van het aantal operatoren, het verplichte gebruik van dropzones en een strengere handhaving voor overtreders. De tekst werd in tweede lezing goedgekeurd en moet nu nog langs Raad van State alvorens definitief te worden aangenomen.

Groen is opgetogen met die beslissingen en kijkt vooral uit naar de concrete resultaten op het terrein.

Hoe ziet de tijdlijn er nu uit voor dit dossier? Wat zijn de belangrijkste mijlpalen? Wanneer zal het nieuwe systeem volledig van toepassing zijn op het grondgebied van het Brussels Gewest?

Hoeveel deeltoestellen mogen de operatoren per categorie (steps, fietsen, scooters, andere) opstellen? Wat zijn de nieuwe tarieven

<sup>1243</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Dans ce dossier important, il est urgent d'aboutir à un cadre qui régule l'utilisation des trottinettes. Les chiffres de la sécurité routière sont assez graves que pour imposer des règles claires et une infrastructure adaptée.

Comment expliquer la grande différence entre l'avant-projet présenté aux acteurs de la problématique et la dernière version de l'arrêté ? On parle désormais d'un nombre de trottinettes limité à environ 8.000, au lieu de 21.000 actuellement. Comment avez-vous objectivé ce chiffre ? Qui l'évaluera ? Quelle répartition par commune envisagez-vous ?

Pourquoi ne devrait-il y avoir que deux opérateurs ? L'avant-projet prévoyait d'adopter des limitations uniquement pour le nombre d'engins. Vous vouliez « un système plus souple, qui permette à des opérateurs locaux de se développer et de faire des tests d'innovation ». Qu'est-ce qui a changé ? Comment allez-vous encourager la concurrence et les innovations avec seulement deux acteurs ?

Quels seront les nouveaux critères pour sélectionner les opérateurs : délai d'enlèvement des véhicules, couverture universelle, durabilité de la flotte ?

<sup>1245</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Il est essentiel de réguler la présence de ces engins de micromobilité, a fortiori sur nos trottoirs. Les trottoirs doivent permettre avant tout aux piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, de circuler en toute sécurité, sans obstacle représenté par un poteau d'éclairage, un horodateur ou un engin de micromobilité.

J'espère que cet arrêté sera utilisé avant tout pour sanctuariser les trottoirs et nous assurer qu'ils remplissent leur mission première : permettre aux piétons de circuler.

Sans cela, je crains qu'il ne faille remettre l'ouvrage sur le métier lorsqu'il entrera en vigueur. En effet, les trottinettes, les scooters et vélos partagés en libre-service continueront à représenter une entrave à la mobilité des personnes en situation de handicap. Je peux comprendre que l'on installe une zone de dépôt sur un trottoir extrêmement large, disons de plus de 5 mètres, mais il faut alors que cette zone soit clairement délimitée et ne constitue

pour verplaatsing en verwijdering van de toestellen? Kunt u het handhavingssysteem illustreren met een concreet voorbeeld?

Op welke manier verbetert u de verkeersveiligheid voor steps? Behoort een verdere verlaging van de snelheidslimiet tot de mogelijkheden? Oorspronkelijk was de limiet voor e-steps in het verkeersreglement 18 km/u.

Als er een situatie met twee spelers komt, een 'duopolie', houdt dat risico's in voor de gebruiker wegens beperkte concurrentie. Welke maatregelen zijn gepland om die risico's te beperken? Hoe lang loopt de vergunning van beide operatoren? Wanneer kunnen ze die verliezen?

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Er is dringend een kader voor het gebruik van deelsteps nodig.*

*Hoe verklaart u het grote verschil tussen het voorontwerp en de recentste versie van het besluit? Er zouden voortaan slechts 8.000 steps worden toegelaten, tegenover 21.000 nu. Hoe kwam u tot dat cijfer? Hoe ziet u de spreiding over de gemeenten?*

*Vanwaar de beperking tot twee deelstepbedrijven? In het voorontwerp was alleen sprake van een beperking op het aantal steps. Wat is er ondertussen veranderd? Hoe wilt u concurrentie en innovatie stimuleren met slechts twee spelers? Welke nieuwe criteria gelden bij de selectie van de operatoren?*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Er zijn regels nodig voor de aanwezigheid van deelsteps, in het bijzonder op voetpaden, waar ze de vlotte doorgang van voetgangers hinderen. Ik hoop dat het besluit dat probleem kan verhelpen.*

*Dropzones lijken een ideale oplossing. Ik pleit voor dropzones voor en achter oversteekplaatsen voor voetgangers en bij kruispunten. Dat heeft het bijkomende voordeel dat voetgangers zichtbaarder zijn bij het oversteken.*

*Waarom hebt u de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap niet geraadpleegd in het kader van het ontwerpbesluit, terwijl diens leden de grootste slachtoffers zijn van fout geparkeerde deelvoertuigen?*

*Hoe zullen de diensten controleren of de operatoren zich aan de regels houden en hoe leggen ze sancties op? Vormen de relatief lage sancties een goede oplossing?*



pas un danger pour les piétons. Nous devons donc agir au cas par cas.

Les zones de dépôt semblent être une solution idéale au ras-le-bol de nos citoyens à l'égard de ces nouveaux modes de transport. Le problème s'est d'ailleurs présenté de tout temps : le cheval et la charrette étaient déjà concernés. Je me démène pour l'installation de zones de dépôt devant et derrière les passages pour piétons et les carrefours. En matière de sécurité routière, cette solution rendrait en outre les piétons bien visibles lorsqu'ils traversent.

Pour quelle raison le Conseil bruxellois des personnes handicapées n'a-t-il pas été consulté dans le cadre de ce projet d'arrêt, alors que ses membres sont les premières victimes des transports en libre-service lorsqu'ils se déplacent dans l'espace public ?

Concernant le volet du contrôle et de la sanction, comment l'administration va-t-elle gérer ce système si les opérateurs et les usagers ne jouent pas le jeu ? De plus, les sanctions sont relativement faibles : est-ce la bonne solution ? Il faut à tout prix éviter de commettre l'erreur qu'a fait la Ville de Paris, puisque son système ne fonctionne plus du tout.

J'ose espérer que les signalements des citoyens ne seront pas le moyen principal utilisé pour identifier les stationnements en dehors des zones de dépôt : la Région disposera-t-elle de la localisation des engins en temps réel, lui permettant ainsi de sanctionner les mauvais stationnements de manière proactive ? Il est illusoire de renvoyer la responsabilité aux piétons, aux citoyens âgés ou malvoyants, qui sont les premières victimes de ces comportements, sans parler de la fracture numérique.

<sup>1247</sup> Comment s'opérera la période de transition ? Commencera-t-elle en 2024 avec le nouveau numerus clausus ? Comment imposerez-vous aux opérateurs de réduire leur offre, voire de l'arrêter ?

Comment se dérouleront la coordination et le suivi de la mise en œuvre des zones de dépôt régionales et communales ? L'idée étant de ne pas créer ces zones dans le seul but d'atteindre le chiffre déterminé, quelle est votre stratégie à cet égard ?

<sup>1249</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Le 28 mars dernier, je vous ai interrogée sur la politique bruxelloise de sécurité routière, vu les chiffres préoccupants du baromètre 2022 de l'Institut Vias. Pour rappel, l'augmentation de 13 % du nombre de blessés à Bruxelles était essentiellement due aux accidents à trottinette. Dans cette catégorie, le nombre de blessés a grimpé de 61,6 % en un an.

J'ai évoqué à maintes reprises les comportements dangereux à trottinette, en particulier en trottinette partagée à Bruxelles. Malgré les adaptations de la législation, certains trottinettistes restent à la fois imperméables aux règles du Code de la route et totalement inconscients du danger qu'ils suscitent pour eux-mêmes comme pour les autres usagers. La prise de conscience ne survient souvent que trop tard, après l'accident. Il est dès lors essentiel que ces comportements dangereux soient davantage

*Ik hoop dat meldingen van burgers niet de belangrijkste bron worden om uit te maken waar voertuigen buiten de dropzones geparkeerd staan. Krijgt het gewest een instrument waarmee het in real time kan controleren waar dergelijke voertuigen staan, zodat het proactief kan optreden?*

*Hoe zal de overgangperiode verlopen? Gaat ze in 2024 van start met de nieuwe limiet? Hoe wilt u operatoren verplichten hun aanbod te beperken of stop te zetten?*

*Hoe zullen de coördinatie en de invoering van gewestelijke en gemeentelijke dropzones verlopen? Welke strategie hanteert u om tot een goede spreiding te komen?*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans). - In 2022 nam het aantal gewonden bij verkeersongevallen met 13% toe. Die stijging viel grotendeels toe te schrijven aan ongevallen met steps. In die categorie nam het aantal gewonden in een jaar tijd met 61,6% procent toe.

*Ondanks de aangepaste regelgeving blijven sommige stepgebruikers de verkeersregels negeren, met alle risico's van dien voor henzelf en de andere weggebruikers. Er moet dan ook meer controle op dat gevaarlijke gedrag komen. Voorts moet u inzetten op bewustmaking, niet alleen over de gevaren, maar ook over het belang van beschermingsmiddelen zoals een helm, een fluoehesje of handschoenen.*

contrôlés et sanctionnés et que la Région, les zones de police et les communes conviennent d'actions coordonnées pour lancer un signal clair.

Il est par ailleurs indispensable de redoubler d'efforts et de vigilance, de sensibiliser davantage les utilisateurs de trottinettes tant au danger dans lequel ils se mettent qu'au port d'équipements de protection comme le casque, le gilet réfléchissant ou encore les gants.

Je relayais également l'appel du Conseil européen pour la sécurité des transports à prendre des mesures pour protéger les trottinettistes, mais aussi les autres usagers de la route. Parmi les mesures préconisées : la fixation en usine d'une limite de vitesse à 20 km/h, avec une puissance maximale de 250 watts, des roues plus larges, l'imposition de clignotants et klaxons, ou encore le port obligatoire du casque. J'y avais ajouté, à titre personnel, la mise en place d'un système « solo » permettant de bloquer la trottinette si elle est utilisée par plus d'une personne simultanément.

À présent que l'arrêté « Trottinettes » est en cours de finalisation, vous avez annoncé vouloir passer à deux opérateurs et tendre vers un nombre maximal de trottinettes en libre partage.

Concernant la sécurité, qu'en est-il des contraintes supplémentaires que vous avez été invitée à imposer aux opérateurs pour éviter les accidents et réduire le nombre de blessés ?

Le cahier des charges visant à sélectionner les opérateurs agréés reprendra-t-il des contraintes liées à la sécurité ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Un élément central de l'ordonnance votée l'an dernier par le Parlement et de l'arrêté en préparation concerne la gestion du stationnement des trottinettes partagées. Il s'agit de libérer les trottoirs de ces engins afin de mieux les sécuriser et de les rendre plus praticables pour les piétons et les personnes à mobilité réduite en particulier.

<sup>1251</sup> De ce point de vue, qu'en est-il de la mise en place des zones de dépôt, qui devrait mettre fin au stationnement sauvage, voire dangereux, de ces trottinettes ?

Où en est la concertation avec les communes ? Qu'en est-il des adaptations du projet d'arrêté à la suite de leurs avis, ainsi que de celui de Brulocalis ? Il y est notamment demandé que la Région ne conditionne pas la prise en charge financière des zones de dépôt à la suppression de places de stationnement - dès lors que ce n'est pas prévu dans l'ordonnance -, ou de tenir compte des spécificités locales quant au nombre de zones de dépôt à installer. Quelles suites ont-elles été données à ces remarques ?

Une concertation a-t-elle lieu avec les opérateurs pour veiller à déployer les zones de dépôt de manière optimale et à adapter éventuellement leur taille en fonction de leur localisation ?

*De Europese Raad voor Transportveiligheid beveelt aan om maatregelen te nemen ter bescherming van zowel stepgebruikers als andere weggebruikers. Zo zouden steps niet sneller dan 20 km/u mogen rijden, moeten ze knipperlichten en een claxon krijgen en moet een helm verplicht worden. Zelf stel ik voor om ervoor te zorgen dat de step blokkeert zodra er meer dan één persoon op staat.*

*U wilt u nog slechts twee operatoren toelaten en het aantal deelsteps beperken.*

*Welke bijkomende verplichtingen legt u de operatoren op om ongevallen te voorkomen? Neemt u veiligheidsvoorwaarden op in het bestek voor de selectie van de operatoren?*

*Een belangrijk aspect van de ordonnantie is het parkeren van de deelsteps.*

*Hoever staat de invoering van dropzones?*

*Hoe verloopt het overleg met de gemeenten? Past u het ontwerpbesluit na hun advies en dat van Brulocalis aan? Zij vragen dat het gewest de financiering van de dropzones niet aan de schrapping van parkeerplaatsen koppelt en dat er met de plaatselijke situatie rekening wordt gehouden.*

*Overlegt u met de operatoren over de optimale aanleg van dropzones?*

<sup>1253</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Les trottinettes sont devenues un moyen de transport très populaire à Bruxelles mais nombreux sont leurs détracteurs, notamment en raison de leur gestion anarchique et des dangers qu'elles représentent pour les autres usagers*

*Réduire à 8.000 le nombre de trottinettes en libre-partage et à deux le nombre d'opérateurs va inévitablement entraîner une hausse du prix pour les usagers, qui sera particulièrement néfaste pour les jeunes et les personnes moins à l'aise financièrement.*

*Par ailleurs, il est urgent d'augmenter le nombre de zones de dépôt et de veiller à ce que les règles soient effectivement appliquées par les opérateurs et les utilisateurs.*

*Avez-vous prévu des mesures pour limiter la hausse des prix ? Comment les deux opérateurs seront-ils sélectionnés ?*

*Quelles mesures prendrez-vous pour que les opérateurs et les utilisateurs respectent les règles de stationnement et pour améliorer la sécurité routière ?*

*Comment contrôler le respect des règles par les opérateurs et les utilisateurs de trottinettes ? Des sanctions sont-elles prévues ?*

<sup>1255</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La Région ne peut pas résoudre le problème toute seule. Comment se passe la coopération avec les communes ? Tout le monde semble en effet préoccupé par la sécurité routière et les nuisances pour les piétons, mais je n'ai pas l'impression que toutes les communes soient favorables aux zones de dépôt. Envisagent-elles, dès lors, de proposer d'autres solutions ?*

*Quand les Bruxellois peuvent-ils attendre une amélioration dans ce dossier ?*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- Deelsteps zijn een enorm populair vervoermiddel geworden in Brussel. Ze zijn dan ook erg handig. Naast veel voorstanders zijn er echter ook heel wat tegenstanders. Het was daarom bijzonder interessant om in de vorige commissievergaderingen zowel de visie van de verkeersveiligheidsexperts als die van de deelstepbedrijven te horen.

Momenteel slingeren de deelsteps overal in het rond: op straat, op de stoep, in de bomen en zelfs aan standbeelden. De vele steps in Brussel storen de voetgangers en vooral de zwakke weggebruikers. Als het aantal operatoren wordt gereduceerd tot twee en het aantal steps tot achtduizend, lijkt het onvermijdelijk dat het gebruik van steps duurder zal worden. Er zal immers meer concurrentie ontstaan tussen de gebruikers, die bereid zullen zijn om meer geld op te hoesten. De impact zal vooral nadelig zijn voor jongeren en voor mensen met weinig financiële draagkracht.

U wilt ervoor zorgen dat deelsteps enkel nog mogen parkeren in afgebakende dropzones. Daar staan we helemaal achter, maar dan moeten er dringend dropzones bij komen en moeten we ervoor zorgen dat de regels effectief worden nageleefd door zowel operatoren als gebruikers. En daar knelt het schoentje vandaag nog te vaak.

Wat zal volgens u de impact zijn van de reductie van het aantal deelsteps tot achtduizend en van de operatoren tot twee op de prijzen voor de gebruikers? Plant u maatregelen om te voorkomen dat de prijzen te sterk stijgen? Wie zal de criteria bepalen en wie zal bepalen wie die twee operatoren kunnen of zullen zijn?

Wat is het tijdschema voor het creëren van voldoende dropzones in het hele gewest, zoals voorzien in de ordonnantie? Welke maatregelen worden er genomen opdat zowel de operatoren als de gebruikers zich zouden houden aan de regels voor parkeren?

Welke maatregelen overweegt u om de verkeersveiligheid van deelsteps te verbeteren? Wordt de snelheidslimiet die onder andere in de voetgangerszone is ingevoerd uitgebreid, of wordt de mogelijkheid van een verplichte helm onderzocht?

Hoe wordt er toezicht gehouden op de naleving van de regels door de operatoren en de gebruikers van deelsteps? Is er voorzien in sancties? Hoe wordt de handhaving georganiseerd?

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- De vorige sprekers hebben al heel wat interessante vragen gesteld. Het volstaat om in een mobiliteitsdebat of in een debat met Brusselaars het woord 'deelsteps' te laten vallen om de gemoederen te verhitten. Iedereen is gefrustreerd over die steps. We moeten het probleem dus dringend aanpakken.

Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Het gewest kan het probleem namelijk niet alleen oplossen. Ik denk dat iedereen de bezorgdheid over de verkeersveiligheid en het hinderen van de voetgangers deelt. Het zou dus logisch zijn

<sup>1257</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *En 2022, le gouvernement a approuvé en première lecture un projet d'arrêté d'exécution de l'ordonnance. Il l'a ensuite soumis pour avis à de nombreux organes de concertation.*

*Le gouvernement a opté pour la procédure de marché fermé via un appel à manifestation d'intérêt et une mise en concurrence organisée entre les opérateurs. Le Conseil d'État n'a pas pu se prononcer dans les délais sur le projet d'arrêté approuvé en deuxième lecture. Le gouvernement poursuivra néanmoins la procédure en vue de l'approuver en troisième lecture.*

*Une fois l'appel à candidatures publié, les opérateurs disposeront de 30 jours pour introduire leur dossier. Le nouveau système devrait idéalement entrer en vigueur le 1er janvier 2024.*

<sup>1259</sup> *(poursuivant en français)*

*J'ajoute que le système de zones de dépôt sera activé dès cet été dans certaines communes qui sont déjà prêtes. Il va de soi que le système implique des opérateurs, leur sélection, une limitation du nombre d'engins, etc. Une troisième lecture est donc nécessaire dans ce cadre, de même que la réalisation de toutes les phases.*

*Cela étant dit, les éléments inscrits dans l'ordonnance et dans l'arrêté sont respectés par les opérateurs et pourront donc être mis en œuvre cet été. Ainsi, les communes d'Ixelles, Saint-Gilles, Jette, Koekelberg, Etterbeek et d'autres proposent déjà un nombre de zones de dépôt suffisant pour pouvoir progresser.*

<sup>1261</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Le projet d'arrêté fixe une fourchette pour le nombre de licences par catégorie d'engin et définit également la taille maximale de*

*dat iedereen wil meewerken aan een oplossing. Die oplossing bestaat onder meer uit dropzones, maar ik heb niet de indruk dat alle gemeenten daar achterstaan. Komen zij dan met alternatieve oplossingen?*

*Kunt u ons een sprankeltje hoop geven dat er in de nabije toekomst vooruitgang komt in dit dossier, zodat we aan de Brusselaars kunnen zeggen dat er beterschap in zicht is? Het is een probleem waar veel mensen zich aan storen. Ik hoop dus echt dat we vandaag goed nieuws zullen ontvangen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- *In oktober 2022 keurde de regering een ontwerpbesluit ter uitvoering van de ordonnantie in eerste lezing goed. Dat besluit werd vervolgens ter advies voorgelegd aan tal van overlegorganen. Over het algemeen wordt in de ingewonnen adviezen gepleit voor een striktere en duidelijkere regelgeving voor de deelsystemen.*

*Op basis van de adviezen heeft de regering voor een versterkte aanpak gekozen: een gesloten markt via een oproep tot kandidaatstelling met een georganiseerde mededinging tussen de operatoren. Op 4 mei keurde ze het ontwerpbesluit in tweede lezing goed. Dat besluit werd voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Jammer genoeg is die niet in staat om binnen dertig dagen in de eerste fase en binnen zestig dagen in de tweede fase te antwoorden. Daarom zal de regering de procedure voortzetten met het oog op een goedkeuring van het ontwerpbesluit in derde lezing, het liefst nog voor het parlementaire reces.*

*Tegelijk bereidt Brussel Mobiliteit de oproep tot kandidaatstelling voor. Die zal worden gepubliceerd zodra het besluit in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt. De operatoren hebben nadien dertig dagen om hun dossiers in te dienen. De analyse zal normaal gezien in oktober plaatsvinden, zodat de toewijzing en de kennisgeving nog voor het einde van het jaar kunnen gebeuren en het nieuwe systeem vanaf 1 januari 2024 in werking kan treden.*

*(verder in het Frans)*

*In sommige gemeenten gaat het systeem met de dropzones in de zomer van 2023 al van start. Er is wel nog een derde lezing van de tekst nodig. Dat neemt niet weg dat de operatoren de maatregelen nu al naleven.*

*(verder in het Nederlands)*

*In het ontwerp van besluit wordt een vork vastgelegd voor het aantal licenties per voertuigcategorie en wordt ook de*

*la flotte. Les chiffres exacts concernant le nombre de licences par mode et le nombre d'engins autorisés par licence seront communiqués dans l'appel à candidatures.*

*En outre, des redevances sont applicables. Parmi les redevances incluses dans le projet, citons les frais de déplacement, les frais d'enlèvement ou encore les frais d'entreposage, qui varient selon l'engin.*

*Un véhicule qui ne répond pas aux conditions d'utilisation ou qui est en mauvais état doit être enlevé dans les douze heures après notification. Passé ce délai, un fonctionnaire habilité pourra procéder à l'enlèvement du véhicule. Il en va de même des véhicules sur le sol ou abandonnés en dehors d'une zone de dépôt. Par ailleurs, le fonctionnaire habilité peut choisir de faire enlever le véhicule par l'intermédiaire de l'opérateur. Dans tous les cas, une redevance est due.*

*Le projet d'arrêté fixe la vitesse maximale autorisée des trottinettes électriques à 20 km/h sur voirie et à 8 km/h dans les zones piétonnes, les parcs et les zones à statut spécifique.*

maximale omvang van de vloot bepaald. De exacte cijfers voor het aantal licenties per modus en het aantal toegestane voertuigen per licentie zullen worden meegedeeld in de oproep tot kandidaatstelling. De vorken vastgelegd in het ontwerpbesluit zijn ruimer dan het aantal licenties dat zal worden toegekend in de oproep van 2024, zodat er voldoende flexibiliteit is om het aanbod aan te passen aan de vraag in toekomstige oproepen. We zullen dit systeem ook moeten monitoren en aanpassen.

Bovendien zijn er retributies van toepassing. De volgende retributies zijn opgenomen in het ontwerp naar aanleiding van de tweede lezing:

- Voor de verplaatsingskosten wordt een bedrag van 35 euro in rekening gebracht.
- Het weghalen van een step of fiets kost 100 euro.
- Het weghalen van een bakfiets of scooter kost 200 euro.
- Voor het bewaren van een fiets of step wordt een bedrag van 20 euro per dag in rekening gebracht.
- Voor het bewaren van een bakfiets of scooter wordt een bedrag van 30 euro per dag aangerekend.

Indien een voertuig niet voldoet aan de exploitatievoorwaarden of in slechte staat verkeert, is de operator verplicht om het voertuig binnen 12 uur na kennisgeving te verwijderen. Na deze termijn van 12 uur kan een bevoegde ambtenaar van het gewest of de gemeente het voertuig weghalen. Voor deze verwijdering is de operator een retributie verschuldigd.

Wanneer een voertuig op de grond ligt of zich buiten de dropzone bevindt, wordt het beschouwd als een onregelmatig geparkeerd voertuig. Dergelijke voertuigen vormen een gevaar of veroorzaken overlast. De operator dient het voertuig binnen 12 uur te verplaatsen. Als dit niet gebeurt, heeft een ambtenaar het recht om het voertuig te verplaatsen. In beide gevallen is een retributie verschuldigd.

Een ambtenaar kan ook direct en zonder wachttijd een slecht geparkeerd voertuig weghalen of verplaatsen, waarbij betaling van een retributie wordt gevraagd. De ambtenaar kan ervoor kiezen om het voertuig via de operator te laten weghalen. Dit betekent dat de gemeente het voertuig direct kan verwijderen en de retributies kan innen.

In het ontwerp van besluit wordt de maximale toegestane snelheid voor elektrische deelsteps vastgesteld op 20 km/uur. In voetgangerszones, parken en gebieden met een specifieke status geldt een beperkte snelheid van 8 km/uur.

Toegankelijkheid en inclusiviteit zijn een van de negen criteria waarvoor exploitanten in concurrentie zullen treden in het kader van de oproep tot candidaturen. De operatoren moeten de maatregelen voorstellen die ze genomen hebben om hun

<sup>1263</sup> *L'accessibilité et l'inclusivité sont deux des neuf critères pour lesquels les opérateurs seront mis en concurrence.*

*Madame Rochette, un nombre limité d'opérateurs peut effectivement avoir une incidence sur le prix. Nous visons donc*

*un équilibre et, s'il est important d'être compétitif, il est aussi nécessaire d'appliquer des prix justes.*

*Les licences sont accordées pour une période de trois ans. Elles peuvent être suspendues ou retirées en cas de non-respect des conditions d'exploitation ou de non-paiement - partiel - des redevances.*

<sup>1265</sup> *(poursuivant en français)*

La situation à Paris a été mentionnée. Nous préférons tester une dernière option. Si elle ne fonctionne pas et n'aide pas à ce que les trottoirs soient propres et les trottinettes, bien garées, un débat aura à nouveau lieu sur le maintien du système. Les trottinettes constituent un moyen de déplacement supplémentaire qui renforce l'offre de mobilité. Nous avons donc pris le temps nécessaire pour dégager une solution, en concertation avec les opérateurs, les associations et toutes les parties prenantes, dont les communes.

Après réflexion, nous sommes arrivés au constat qu'il valait mieux fonctionner avec un système fermé incluant un nombre d'opérateurs limité. L'appel à candidatures devrait inciter les opérateurs à entrer en concurrence sur leurs standards et à améliorer ceux-ci. Cela permettra également de réduire la pression sur l'espace public et, plus particulièrement, sur les trottoirs. Un autre point essentiel est le besoin de stabilité des opérateurs, qui veulent proposer à leur personnel des contrats de travail de plus longue durée. Nous souhaitons que leurs collaborateurs bénéficient de conditions de travail dignes. Voilà les raisons pour lesquelles ce système a été choisi.

Le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) a été consulté et a remis un avis, seul, mais également dans le cadre de la Commission régionale de la mobilité. Avec la généralisation des zones de dépôt, les trottinettes devront disparaître des trottoirs presque partout. Il s'agit d'un enjeu fondamental pour le Cawab, qui signale régulièrement, par exemple, des personnes malvoyantes qui n'osent plus sortir de chez elles ou des encombrements de trottoirs déjà trop étroits. Pour le Cawab, l'objectif est d'avoir un système qui fonctionne ou, à défaut, un débat sur le retrait total de ce système en Région de Bruxelles-Capitale.

Bruxelles Mobilité peut déjà accéder à la localisation des trottinettes. La création de zones de dépôt devrait réduire considérablement le nombre de cas problématiques, puisqu'il ne sera plus possible de terminer son trajet hors d'une telle zone.

dienstverlening toegankelijker te maken. Daarbij zal onder meer de tariefstructuur meetellen.

Een beperkt aantal exploitanten kan inderdaad een invloed hebben op de prijs, zoals mevrouw Rochette opmerkt. De situatie in Parijs is daarvan een voorbeeld. We streven dus naar een evenwicht. Daarom is de prijsstelling een van de factoren waarmee we rekening houden. Momenteel zijn er veel promoties, en hoewel het belangrijk is om concurrentieel te zijn, is het ook noodzakelijk om eerlijke prijzen te hanteren. Het bedrijfsmodel is niet haalbaar op lange termijn als de prijzen te laag liggen.

De licenties worden toegekend voor een periode van drie jaar. Een licentie kan worden opgeschort of ingetrokken in geval van een overtreding van de ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten, bijvoorbeeld bij het niet naleven van de exploitatievoorwaarden of het niet betalen van de retributies of een deel ervan.

*(verder in het Frans)*

*Het Brussels Gewest wil een laatste mogelijkheid testen alvorens de steps te verbieden. Als ze niet werkt, buigen we ons opnieuw over het behoud van het systeem.*

*Na rijp beraad kwam ik tot de conclusie dat een gesloten systeem met een beperkt aantal aanbieders het best is. Zij worden zo immers aangespoord om hun standaarden te verhogen. Bovendien zal de druk op de openbare ruimte en in het bijzonder op de voetpaden afnemen. De betrokken operatoren kunnen hun personeel dan bovendien arbeidsovereenkomsten van langere duur en waardige arbeidsomstandigheden aanbieden.*

*Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) gaf na overleg een advies. De algemene invoering van de dropzones moet ertoe leiden dat de steps van voetpaden verdwijnen. Dat is voor de Cawab zeer belangrijk. Het collectief streeft naar een goed werkend systeem en als dat er niet komt, wil het een debat over een volledige stopzetting.*

*Brussel Mobiliteit kan al zien waar de steps zich bevinden. Met de dropzones moet het aantal probleemgevallen drastisch afnemen, aangezien het onmogelijk is om de rit buiten een dergelijke zone te beëindigen. Daarnaast zullen ambtenaren na de goedkeuring in derde lezing steps kunnen weghalen en een boete uitschrijven.*

Le système comprend deux contrôles. D'une part, l'utilisation ne pourra plus être verrouillée dans l'application si l'engin ne se trouve pas dans une zone de dépôt. Ce dispositif sera mis en œuvre dès cet été dans les lieux où c'est possible. D'autre part, une fois le texte approuvé en troisième lecture, les agents pourront procéder à l'enlèvement des trottinettes et infliger une redevance. Ces deux éléments permettront que le système soit bien appliqué.

<sup>1267</sup> Monsieur Loewenstein, dans l'appel à candidatures, nous mettons les opérateurs en concurrence sur des mesures qui favorisent aussi la sécurité routière, dont la sensibilisation. De nombreuses possibilités sont offertes par les applications, comme le contrôle de l'âge. Ce point sera pris en considération dans l'appel à candidatures.

Nous avons discuté de la mise à disposition de casques sur les engins, sur la base des propositions émises dans cette commission. Nous avons demandé d'examiner si cette option était envisageable en fonction de ce qui est fait ailleurs, mais elle n'a pas été retenue. En effet, les opérateurs d'autres pays et villes font état de nombreux vols. Se pose par ailleurs la question de l'hygiène. Certes, les opérateurs pourraient mettre à disposition des casques privés.

Les mesures prises l'été dernier par l'État fédéral - interdiction d'être à deux sur une trottinette, limitation de la vitesse à 20 km/h à Bruxelles et 8 km/h sur le piétonnier - ont déjà un impact sur la sécurité routière. Il faut effectivement que la police sanctionne les personnes qui sont à deux sur une trottinette.

L'installation des zones de dépôt a lieu en concertation avec les communes. Certaines communes sont plus avancées que d'autres. Les zones de dépôt installées par les gestionnaires sont également reprises par Bruxelles Mobilité sur une carte globale. Les remarques des différents acteurs, parmi lesquels les communes, ont été largement prises en considération. Citons la réduction de la nécessité de contrôle grâce à la zone réglementée généralisée, la redistribution de la redevance annuelle, la diminution du nombre d'engins et l'autonomie pour l'installation de zones de dépôt et le contrôle.

Une fourchette avec un prix maximal sera indiquée dans l'appel à candidatures. La diminution du nombre d'opérateurs aura un effet contradictoire, car si la concurrence entre eux sera moindre, ils seront plus rentables. Ce système sera économiquement durable, de sorte que les prix seront stables et contrôlables.

<sup>1269</sup> L'un des avantages d'un système impliquant moins d'opérateurs est que Bruxelles Mobilité pourrait plus facilement consulter ces derniers pour résoudre des problèmes récurrents. Pareille concertation a déjà fait ses preuves en permettant, par exemple, la limitation volontaire, par les opérateurs, de la vitesse des trottinettes avant qu'elle ne soit confirmée dans le projet d'arrêté.

Bruxelles Mobilité réalisera malgré tout un suivi régulier, avec possibilité de sanctions pouvant aller jusqu'au retrait de la licence si les engagements des opérateurs choisis ne sont pas respectés.

*Bij de selectie zal ik nagaan welke aanbieders inzetten op veiligheidsmaatregelen, waaronder bewustmaking.*

*De verplichting om steps met helm te verhuren, hebben we laten vallen. Ervaringen in het buitenland leren dat dergelijke helmen vaak worden gestolen. Bovendien is het de vraag hoe hygiënisch een gedeelde helm is.*

*De maatregelen die de federale regering in de zomer van 2022 nam, hebben een duidelijke impact op de verkeersveiligheid. De politie moet personen die met twee op een step rijden, wel degelijk bestraffen.*

*De aanleg van de dropzones gebeurt in overleg met de gemeenten. Sommige gemeenten staan daarin verder dan andere. Ook de dropzones van de beheerders komen op een overzichtskaart van Brussel Mobiliteit. Er is rekening gehouden met de opmerkingen van alle betrokken partijen, waaronder de gemeenten.*

*In de oproep tot candidaturen zal een maximumprijs vermeld worden. Wanneer er minder operatoren zijn, worden de actieve bedrijven rendabeler. Het wordt een economisch duurzaam systeem, met stabiele, beheersbare prijzen.*

*Als er minder operatoren zijn, kan Brussel Mobiliteit gemakkelijker met hen over oplossingen voor steeds terugkerende problemen overleggen.*

*Dat neemt niet weg dat het regelmatig zal controleren en sancties kan opleggen, of zelfs een vergunning kan intrekken wanneer de operatoren hun verplichtingen niet nakomen.*

<sup>1271</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Nous avons la possibilité de retirer leur licence aux opérateurs qui ne respectent pas les engagements pris lors de leur candidature.*

*Lors de la concertation avec les communes, celles-ci ont pu donner leur avis et obtenir des informations sur le fonctionnement du système. Dans certaines communes, des zones de dépôt seront mises en service en juillet.*

*Bruxelles Mobilité surveille la mise en œuvre. Des exceptions seront possibles dans certaines zones ou à certains moments.*

<sup>1273</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je me réjouis que des ajustements soient encore possibles.*

*Votre choix d'un marché fermé me semble être le bon car Bruxelles est actuellement submergée d'engins partagés, et les services bruxellois ne disposent manifestement pas des outils nécessaires pour enrayer le phénomène.*

*Les zones de dépôt sont un élément-clé pour résoudre le problème du stationnement, mais les communes doivent également prendre leurs responsabilités à cet égard. Des places de stationnement pour voitures devront être supprimées.*

*Pouvez-vous confirmer que les fonctionnaires régionaux et communaux peuvent être chargés du contrôle, comme le prévoit l'ordonnance ?*

*Une autre question primordiale est celle de la sécurité routière. Il est impératif d'investir davantage dans ce domaine.*

(verder in het Nederlands)

We kunnen de operatoren rechtstreeks aanspreken en hun licentie intrekken als ze zich niet houden aan de verbintenissen die ze bij hun kandidaatstelling zijn aangegaan. Voordat Brussel Mobiliteit de licentie intrekt, kan het met de operator in dialoog gaan om een oplossing te zoeken.

Tijdens de overlegmomenten met de gemeenten konden zij hun input geven, legden we uit hoe het systeem werkt en werd de toepassing gecoördineerd. In een aantal gemeenten kunnen de dropzones in juli in gebruik worden genomen. Zodra de locatie van de dropzones in de app is verwerkt, zullen steps alleen in die zones kunnen worden afgesloten. Andere gemeenten staan nog niet zo ver, maar over het algemeen maken ze vorderingen.

Op de gewestwegen waakt Brussel Mobiliteit uiteraard over de uitvoering. Met uitzonderingen in bepaalde zones of op bepaalde momenten, bijvoorbeeld tijdens voetbalwedstrijden of de Zuidkermis, wordt indien mogelijk rekening gehouden.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Uw antwoord is verhelderend en geruststellend. Het is goed nieuws dat aanpassingen nog mogelijk zijn.

Uw keuze voor een gesloten markt lijkt mij de juiste. Brussel wordt momenteel overspoeld met deeltoestellen. De Brusselse diensten beschikken duidelijk niet over de nodige instrumenten om daar paal en perk aan te stellen. Dat heeft te maken met het feit dat het nieuwe systeem nog moest worden omgezet in een uitvoeringsbesluit. Overstappen naar een gesloten markt zal sneller uit te voeren zijn dan het oorspronkelijke plan met kritische indicatoren.

De dropzones vormen een sleutelement om het parkeerprobleem op te lossen en opnieuw een ordelijke openbare ruimte te creëren. Ze moeten snel worden ingericht. Ik ben het eens met de andere sprekers dat de gemeenten op dat vlak hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Dat houdt in dat er dropzones moeten komen op plaatsen waar nu nog parkeerplaatsen voor auto's zijn. Dat zal geen enorme impact hebben, maar het moet wel gebeuren.

Wat de handhaving betreft, is het een goede zaak dat een ambtenaar altijd onmiddellijk kan optreden als een toestel fout geparkeerd staat en dat de retributie onmiddellijk verschuldigd is, zelfs als de operator twaalf uur de tijd krijgt om de toestellen te verplaatsen. Dat is een belangrijke verbetering.

Kunt u bevestigen dat zowel gewestelijke als gemeentelijke ambtenaren voor de handhaving kunnen instaan, zoals in de ordonnantie was opgenomen?

Voorts neem ik aan dat niets belet om een operator die tien steps vlakbij een oversteekplaats zet, voortaan tien keer een retributie te laten betalen. Ik denk dat dat snel tot een gedragswijziging zal leiden.



<sup>1275</sup> *Je suggère que la vitesse soit réduite à 18 km/h et que le port du casque ou d'un gilet fluorescent soit rendu obligatoire.*

*Par ailleurs, il est bon de fixer un tarif maximum, mais il serait également efficace d'obliger les opérateurs à définir un tarif qui ne dépende pas de la durée de la course, afin que les utilisateurs modèrent leur vitesse.*

*Je suis d'accord avec vous, Madame le Ministre, c'est notre dernière chance de mettre en place un système cohérent.*

<sup>1277</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Lorsque les trottinettes sont rechargées, elles sont déposées en groupe à certains endroits. Les amendes seraient de 100 euros par trottinette, donc si quinze trottinettes sont déposées au même endroit, l'amende s'élèvera à 1.500 euros, nous sommes bien d'accord ?

<sup>1277</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui, sauf si l'endroit est une zone de dépôt.

<sup>1281</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Même en zone de dépôt, il arrive que des usagers - pour une raison qui m'échappe - déplacent une trottinette sans l'utiliser. L'ensemble des zones seront-elles équipées d'arceaux ?

<sup>1281</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Non.

<sup>1281</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Une solution pourrait consister à instaurer, comme dans certains pays, un dispositif de cadenas obligatoires pour éviter ces déplacements incongrus. Nous y reviendrons.

En ce qui concerne l'appel d'offres, ces opérateurs seront-ils obligés de participer au service de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ?

Enfin, il est évidemment louable d'avoir entendu le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), mais ma question portait sur le Conseil bruxellois des personnes handicapées (CBPH).

Een ander belangrijk thema is verkeersveiligheid. De beelden die we tijdens de hoorzitting te zien kregen, waren verschrikkelijk. De situatie is bovendien veel ernstiger dan uit de statistieken blijkt. Op dat vlak moet er dus nog meer worden gedaan.

Ik wil een aantal suggesties doen. De eerste is om de snelheid tot 18 km/u te verlagen. Ook de verplichting om een helm of fluoehesje te dragen moet ernstig worden overwogen, want de verwondingen zijn ernstiger dan bij fietsongevallen en lijken meer op die bij een brommerongeluk. Zo gaat het vaak om verwondingen aan het hoofd en het aangezicht. De ongevallendata zouden ook opgevraagd moeten worden bij de operatoren.

Het is goed dat u een maximumtarief vastlegt, maar het zou ook goed zijn om operatoren te verplichten een tarief vast te leggen dat niet afhankelijk is van de duur van de rit, zodat gebruikers zich minder haasten.

Ik ben het met u eens, mevrouw de minister, dat dit een laatste kans is. Ofwel organiseren we het systeem nu goed met de operatoren, de gebruikers en alle overheden, ofwel moeten we vaststellen dat het niet lukt en moeten we een totaalverbod overwegen. Ik hoop evenwel dat het niet zover komt en dat het deze keer wel lukt.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Na het herladen worden steps in groepjes teruggezet. De boete bedraagt 100 euro per step. Als er vijftien fout geparkeerd staan, wordt dat dus een boete 1.500 euro?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ja.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Zelfs in dropzones verplaatsen mensen soms steps zonder ze te gebruiken. Krijgen alle dropzones fietsnietjes?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Nee.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *In sommige landen moet je een slot gebruiken. Dat zou helpen tegen nutteloze verplaatsingen.*

*Worden bedrijven die ingaan op de oproep verplicht om deel te nemen aan mobility as a service?*

*Het is mooi dat u met Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) hebt gesproken, maar mijn vraag ging over de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap.*

1287 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Madame la Ministre, je vous ai fait part dans mon intervention des demandes de mon groupe : libération, sécurisation, amélioration de l'accessibilité des trottoirs aux piétons et PMR, concertation avec les communes et les opérateurs pour déployer les zones de dépôt de manière optimale, agrément aux opérateurs conditionnés à la mise en place de mesures concrètes pour améliorer la sécurité.

Vous avez précisé dans votre réponse l'interdiction, reprise dans le Code de la route, d'être à deux sur une trottinette et la nécessité de contrôle. Dans les faits, je vois tout le temps des jeunes à deux sur une trottinette. La semaine dernière, j'en ai encore aperçu trois sur un même véhicule, si jeunes que leurs têtes dépassaient à peine du guidon.

Je vous invite à ajouter au cahier des charges le système solo dont la technique permet d'éviter l'usage à plusieurs d'une même trottinette, soit une mesure de prévention qui ne nécessite pas de contrôle a posteriori.

Quant au casque obligatoire, je vous invite aussi, malgré les réticences, à ne pas écarter la mesure d'office et à réfléchir aux bonnes pratiques à l'étranger et à la façon de les adopter.

Enfin, à défaut d'amélioration significative, il faudra sans doute interdire ces trottinettes partagées. Nous n'en sommes pas là. J'espère que les mesures prises pourront répondre à tous les problèmes soulevés et que les utilisateurs de trottinettes partagées qui les utilisent d'une manière responsable et respectueuse de tous ne seront pas pénalisés. Cela nécessitera davantage d'efforts de la part des pouvoirs publics et des opérateurs.

1291 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Le passage d'une multiplication incontrôlée d'opérateurs à un duopole est trop brutal. Par ailleurs, en cas de non-respect de la licence, celle-ci pourrait être retirée. Est-ce réaliste ?*

*Certaines communes ont quasiment terminé l'aménagement de zones de dépôt. Quels sont les problèmes rencontrés dans les autres communes ?*

*Que se passera-t-il si les titulaires de licence augmentent leurs prix après un an ?*

1293  
1295 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'obligation d'attacher les trottinettes et les vélos partagés est à l'étude.

Actuellement, un plan type est fourni pour le déploiement des zones de dépôt, mais la collaboration des communes est évidemment souhaitable pour garantir une cohérence et une harmonisation en la matière.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Mijn fractie eist veilige en vrij toegankelijke stoepen, overleg met de gemeenten en de deelstepbedrijven om de dropzones optimaal in te richten en maatregelen om de veiligheid te verbeteren.*

*Hoewel de Wegcode verbiedt om met meer dan een persoon op een step te staan, zie je het de hele tijd gebeuren. Daarom vraag ik u aan de aanbestedingsvoorwaarden een clausule toe te voegen die dit praktisch onmogelijk maakt.*

*Schrijft u ook de helmplicht niet zomaar af. Overweeg liever om goede praktijken uit het buitenland over te nemen. Als er geen significante verbetering volgt, moeten we allicht een deelstepverbod overwegen.*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Het is een goede keuze om met enkele operatoren te werken, maar ik vrees dat twee te weinig is. De overgang van wildgroei tot slechts twee operatoren is te bruusk. De licentie zou drie jaar geldig zijn en in geval van niet-naleving van de gemaakte afspraken kan ze worden ingetrokken. Is dat realistisch? Indien een operator zijn licentie verliest, dan wordt het aanbod in Brussel ontoereikend.

Het is goed nieuws dat sommige gemeenten bijna klaar zijn met hun dropzones. Wat zijn de problemen in andere gemeenten? Wanneer zullen zij klaar zijn?

Het is positief dat de prijs een criterium wordt bij de keuze van de operatoren, maar wat als de licentiehouders hun prijs na een jaar toch verhogen? Is het dan realistisch om de licentie in te trekken?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We onderzoeken of we het vastmaken van deelsteps en -fietsen kunnen verplichten.*

*Brussel Mobiliteit heeft een gids uitgewerkt voor de aanleg van dropzones, maar het is uiteraard wenselijk om met de gemeenten*

L'installation d'arceaux pour vélos, pour faire en sorte que toutes les trottinettes et vélos partagés puissent être attachés, constituerait une difficulté supplémentaire et ralentirait le déploiement des zones de dépôt. Il n'existe actuellement aucune obligation de les attacher, mais cela pourrait être envisagé à l'avenir, lorsqu'un nombre suffisant de zones de dépôt auront été créées dans un rayon réaliste. L'infrastructure actuelle n'est toutefois pas prête à les accueillir.

Par ailleurs, les associations de cyclistes nous signalent aussi un manque d'emplacements de stationnement sécurisés pour vélos. La priorité est donc d'installer suffisamment d'arceaux pour vélos sur le territoire bruxellois.

Les deux opérateurs auront l'obligation d'être repris dans l'application mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), qui devrait être lancée d'ici la fin de l'année. À ce stade, la STIB attend de connaître les opérateurs sélectionnés pour les inclure dans l'application.

Concernant la Commission régionale de la mobilité (CRM), le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles a, d'une part, donné un avis et, d'autre part, participé à l'avis délivré dans le cadre de la Commission régionale de la mobilité. Je précise que cet avis n'a pas été rendu par la section personne à mobilité réduite (PMR) de la CRM mais bien par sa session plénière, plusieurs partenaires étant concernés.

<sup>1297</sup> Concernant les amendes, elles seront infligées par trottinette ou par vélo. Si quinze trottinettes sont déployées à un endroit non autorisé, la redevance pour leur enlèvement sera due quinze fois.

La plupart des communes sont en train de s'équiper de zones de dépôt, sauf Uccle qui a adopté une autre posture. Certaines avaient déjà procédé à une vague d'installations. De plus, l'intégration à la plateforme de Bruxelles Mobilité permettra de généraliser cet usage à tous les opérateurs.

<sup>1299</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Peut-être serait-il utile de rendre les opérateurs coresponsables de l'aménagement des zones de dépôt.*

*L'utilisation des trottinettes doit être beaucoup plus sûre et ne pas dégrader l'image de l'espace public ou provoquer des problèmes d'accessibilité, comme c'est encore trop souvent le cas aujourd'hui.*

- *L'incident est clos.*

<sup>1305</sup> **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

*samen te werken. De verplichte installatie van fietsnietjes zou de aanleg van dropzones bemoeilijken.*

*Fietsverenigingen merken trouwens op dat er een tekort aan beveiligde fietsenstallingen is. De installatie van fietsnietjes krijgt daarom voorrang.*

*De twee deelbedrijven zijn verplicht om toe te treden tot mobility as a service, de app die tegen het einde van het jaar beschikbaar moet zijn.*

*Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles heeft de Gewestelijke Mobiliteitscommissie advies gegeven en meegewerkt aan het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarbij meerdere partners betrokken waren.*

*Boetes worden per toestel opgelegd. Als er vijftien steps illegaal geparkeerd zijn, wordt de retributie om ze weg te halen, vijftien keer aangerekend.*

*De meeste gemeenten, met uitzondering van Ukkel, leggen dropzones aan.*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Misschien is het goed om de operatoren mee verantwoordelijk te maken voor het aanleggen van dropzones. Dat is in Parijs ook gebeurd en dat helpt om het proces te versnellen. In de Brusselse context is dat zeker nuttig.

Iedereen hier wil dat de steps bijdragen tot het halen van de gewestelijke doelstellingen op het vlak van mobiliteit. Het gebruik ervan moet veel veiliger worden en mag de openbare ruimte niet bezoedelen of ontoegankelijk maken, zoals vandaag te vaak gebeurt. Ik dank de collega's voor de goede samenwerking. Die zal binnenkort een passend slotakkoord krijgen van de minister en daar kijk ik al naar uit.

- *Het incident is gesloten.*

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

1305 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,

1305 concernant les retards des rendez-vous au contrôle technique.

1307 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce n'est pas la première fois que je vous interroge au sujet des difficultés que rencontrent les Bruxellois qui souhaitent se rendre dans un centre de contrôle technique. Depuis la fin des visites sans rendez-vous, décidée durant l'épidémie de Covid-19, les centres sont saturés. Je reçois beaucoup de témoignages qui m'indiquent que cette situation ne peut plus durer.

Un témoignage récent d'un ami garagiste m'a interpellée. À la mi-avril, il m'indiquait être littéralement à bout, car il ne pouvait trouver aucune date pour une prise de rendez-vous. Il m'indiquait même que le calendrier s'arrêtait fin juin et qu'il n'avait aucune date d'ici là. Ce professionnel, dont le temps est précieux, me disait se connecter jusqu'à dix fois par jour pour essayer de trouver une place.

À l'heure où notre économie doit redémarrer après une crise sanitaire et une crise de l'inflation, à l'heure où l'on pousse en dehors de Bruxelles toute une série d'activités, à l'heure où Bruxelles continue d'être une des régions européennes avec le plus haut taux de chômage, on ne peut comprendre que des PME subissent l'impact de situations qui découlent uniquement de choix politiques.

Cela fait plus de huit ans que cette compétence a été régionalisée. En dehors des aspects liés à la formation, les centres connaissent des problèmes de saturation depuis longtemps. Je peux reconnaître que les visites sans rendez-vous pouvaient générer des files, voire des nuisances pour les voisins des centres. Je peux également reconnaître qu'en Flandre, un certain temps a été nécessaire pour que le retour aux visites sans rendez-vous se passe dans l'ordre et le calme. Il me semble, en revanche, que ces externalités négatives pourraient être appréhendées, alors qu'elles touchent des PME actuellement dans l'impasse et ont des conséquences directes sur ces sociétés, leur personnel et leur famille, ainsi que leurs clients.

Pouvez-vous m'indiquer les délais moyens pour obtenir un rendez-vous dans les différents centres de contrôle technique ? Confirmez-vous, comme vous l'indiquiez en décembre dernier, qu'on puisse obtenir, dans chacun des centres, un rendez-vous dans les deux semaines, voire le jour même ? À défaut, vous vous engagez à prendre des mesures pour veiller à ce que ces limites soient respectées. Quelles étaient-elles ?

1309 Vous déclariez également, en décembre dernier, ne pas souhaiter rouvrir les visites sans rendez-vous, car les centres n'y étaient pas favorables. Quelle est votre position aujourd'hui, au vu des

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

betreffende de achterstand bij het nakomen van de afspraken voor een technische keuring.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Sinds er geen autokeuringen meer mogelijk zijn zonder afspraak, is het haast onmogelijk geworden om een wagen binnen een redelijke termijn te laten keuren, gewoon omdat de keringscentra totaal verzadigd zijn. Dat is lastig voor iedereen, maar meer nog voor autohandelaars. Het Brussels Gewest heeft die kmo's en banen nochtans broodnodig. De politiek heeft hier schuld aan.

De technische keuring is al ruim acht jaar een gewestelijke bevoegdheid en de keuringsstations zijn al lange tijd overbelast. Ik begrijp dat keuringen zonder afspraak soms files en overlast voor de omwonenden veroorzaken. Dat neemt niet weg dat het gewest ook oog moet hebben voor de situatie waarin de kmo's van de sector verkeren.

Wat zijn de gemiddelde wachttijden voor een afspraak per keuringsstation? In december zei u nog dat die overal maximaal twee weken bedroegen. Klopt dat wel in de werkelijkheid? U zei ook dat u maatregelen zou nemen als die termijn niet gerespecteerd werd. Welke maatregelen hebt u genomen?

Voorts wilde u keuringen zonder afspraak niet opnieuw invoeren omdat de keuringsstations daar geen voorstander van waren. Is dat nog steeds uw mening, gezien de vele problemen? Hoe hebt u daarover onderhandeld met de centra?

problèmes rencontrés, et comment avez-vous négocié avec les centres à ce sujet ?

Durant le deuxième trimestre 2022, les centres de contrôle technique dépendant de la société Auto Contrôle & Technique (ACT) ont connu des délais plus élevés pour une prise de rendez-vous, en raison d'un problème informatique. Pareils dysfonctionnements ont-ils été constatés à nouveau depuis lors ? Il était question d'allonger le délai de notification en fonction du délai d'attente. Si celui-ci augmente, comme le confirment ceux qui s'en plaignent, est-il prévu d'allonger ce délai ?

Enfin, nous avons demandé qu'il soit à l'avenir possible, pour les Bruxellois, de recevoir une notification électronique lorsque leur certificat est sur le point d'expirer. Vous m'aviez indiqué que Bruxelles Mobilité avait entamé une réflexion sur la possibilité d'utiliser Irisbox pour ce faire. Qu'en est-il ?

<sup>1311</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le contrôle technique est une obligation pour tous les automobilistes et aussi un élément essentiel du travail de nombreux professionnels du secteur. À ce titre, il convient de tout faire pour le faciliter. Pour ce faire, nous avons lancé un audit des organismes bruxellois. Nous étudions actuellement les résultats et les pistes proposées.

Pour l'organisation des visites, la solution miracle n'existe pas. Avant la crise du Covid-19, la visite sans rendez-vous était la norme, ce qui n'était pas sans poser problème. En effet, les automobilistes y faisaient parfois la file pendant de longs moments en bloquant parfois plusieurs rues. En outre, le travail des inspecteurs des centres était plus difficile à planifier. La Flandre, qui est revenue à ce système, connaît à nouveau ce genre de problèmes avec des files interminables.

Depuis lors, la logique s'est inversée à Bruxelles, avec une prise de rendez-vous obligatoire sauf pour les revisites, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'effectuer à nouveau un contrôle complet. Ce système a mis fin aux problèmes causés par les files et par l'imprévisibilité du travail. Toutefois, il n'est pas arrivé à maturité, car il permet encore certains abus, comme la prise massive de rendez-vous pour s'assurer une grande disponibilité sans intention d'honorer ces réservations.

Des discussions ont lieu afin d'améliorer le système de réservation au bénéfice de tous et de ne plus permettre ce type d'abus qui donnent une flexibilité à certains, mais pénalisent les autres. Le 28 avril, un test relatif aux dates des premiers rendez-vous possibles pour les différents lieux et types de véhicules a été effectué.

Pour La sécurité automobile, à Anderlecht et Forest, le premier rendez-vous était le 11 mai pour le contrôle des voitures particulières et camionnettes d'occasion, et le 19 mai pour le contrôle périodique des voitures particulières et des camionnettes. Il n'y avait pas de délai d'attente pour les camions et autobus.

*In het tweede trimester van 2022 waren de wachttijden bij sommige stations nog veel langer door een informaticaprobleem. Werden er sindsdien gelijksoortige storingen vastgesteld? Zullen de termijnen in de uitnodigingen verlengd worden om op die manier rekening te houden met de wachttijden?*

*Hoever staat het met de digitale uitnodigingen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het belang van auto-eigenaars en -handelaars moeten we er inderdaad voor zorgen dat de technische keuring vlot verloopt. We onderzoeken nu de resultaten van een doorlichting om een en ander te verbeteren.*

*Er bestaat echter geen wondermiddel om de bezoeken optimaal te organiseren. Toen keuringen zonder afspraak nog mogelijk waren, blokkeerden de wachtrijen soms meerdere straten. Het was ook moeilijk om het werk van de keurders te plannen.*

*Daarom heeft het Brussels Gewest voor verplichte afspraken gekozen, behalve voor een herkeuring. Daardoor zijn er geen files meer en is de werklast voor de keurders voorspelbaar. Het systeem heeft echter gebreken. Zo maken sommige mensen een groot aantal afspraken, terwijl ze maar opdagen voor één afspraak. Er wordt nu bekeken hoe het reserveringssysteem verbeterd kan worden om zulke misbruiken te verhinderen.*

*Op 28 april hebben we de wachttijden eens getest. In de keuringsstations van Anderlecht en Vorst konden we een eerste afspraak maken op 11 mei voor een tweedehandskeuring en op 19 mei voor een periodieke keuring. Voor de keuring van vrachtwagens en bussen waren er geen wachttijden.*

<sup>1313</sup> Pour Auto Contrôle & Technique (ACT) à Haren et Schaerbeek, les rendez-vous pour les contrôles des voitures particulières et camionnettes d'occasion sont possibles chaque matin pour le jour même. Il s'agit d'une solution de test. Le prochain rendez-vous était le 31 mai pour le contrôle périodique des voitures particulières et des camionnettes.

Les délais sont donc légèrement supérieurs à deux semaines pour les voitures particulières. Il s'agit d'un phénomène de saison qui est sans doute lié au pic d'achats après le Salon de l'auto. Ces délais ne sont pas vertigineux comme on le voit parfois dans les autres Régions.

La prise de rendez-vous permet de lisser le travail dans les centres de contrôle technique, ce qui est un avantage considérable. L'exemple flamand n'est pas particulièrement convaincant. Certaines marges sont toutefois accordées aux organismes après accord de l'administration, car il n'est pas nécessaire de prendre rendez-vous pour les revisites.

Lorsqu'une personne se présente sans rendez-vous, il se peut que son véhicule soit pris en charge pour un contrôle périodique ou occasion, et cela, en fonction du personnel présent et du nombre de rendez-vous, indépendamment du client et sous la responsabilité du chef de centre.

Nous vous confirmons que le système informatique des centres ACT fonctionne sans problème majeur. La convocation est envoyée trois à quatre semaines avant la date de passage. Vu les délais actuels de prise de rendez-vous, il est envisagé de les envoyer plus tôt. Cependant, une telle procédure engage plusieurs intervenants dont la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), d'autres organismes et un imprimeur. Elle ne peut donc pas être appliquée du jour au lendemain.

Rappelons toutefois que la date du contrôle est bien connue des automobilistes, car elle figure sur le certificat qui leur est remis à chaque visite. La convocation n'est, de ce fait, qu'un rappel. Nous envisageons toutefois la possibilité de l'envoyer plus tôt.

<sup>1315</sup> Nous avons toujours le projet de permettre l'envoi des convocations sous une forme numérique, mais pour les mêmes raisons, cela prend également un certain temps. Les moyens humains sont dirigés prioritairement vers la mise en œuvre de l'audit des centres de contrôle, afin d'améliorer la situation.

On m'informe à l'instant que le délai pour le contrôle périodique dans les centres ACT est repassé à cinq semaines, car ils ont favorisé les contrôles des véhicules avant la vente pour les professionnels, soit un délai supérieur à celui relevé fin avril.

<sup>1317</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je suis heureuse que vous reconnaissiez l'existence de ce problème, qui est grave. J'allais vous lire le cas d'un atelier qui, pour un contrôle en vue de la vente, n'a pas de rendez-vous avant fin août. Et, pour un contrôle périodique, la date la plus proche est le 29 juillet. Le délai est passé de deux à cinq semaines.

*Bij de keuringsstations van Haren en Schaerbeek kon je 's ochtends nog voor dezelfde dag een afspraak maken. Voor een periodieke keuring moest je wachten tot 31 mei.*

*Voor personenwagens liggen de wachttijden dus iets hoger dan twee weken, maar dat ligt allicht ook aan de vele aankopen tijdens het Autosalon. Er is dus geen sprake van ellenlange wachttijden.*

*Dankzij de keuringen op afspraak kan het werk van de keurders optimaal gespreid worden. Er wordt wel enige souplesse ingebouwd voor herkeuringen of als er zich toch mensen zonder afspraak aandienen en er weinig werk is. Dat laatste kan enkel met toestemming van de verantwoordelijke van het keuringsstation.*

*Voorts hebben er zich geen noemenswaardige informaticaproblemen meer voorgedaan bij de stations van ACT.*

*De uitnodiging wordt drie tot vier weken op voorhand verstuurd. Er wordt overwogen om ze eerder te versturen, maar dat hangt ook af van de samenwerking met de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV), de drukkerij enzovoort. De termijn voor de volgende keuring kan echter te allen tijde geraadpleegd worden op het certificaat dat bij de vorige keuring werd afgegeven. De uitnodiging is dus eigenlijk maar een herinnering.*

*We werken ook aan de digitale uitnodigingen, maar ook dat vergt enige tijd, onder meer omdat het personeel tot voor kort prioritair ingezet werd om de centra door te lichten.*

*Ondertussen verneem ik net dat de wachttijd voor een periodieke keuring in Schaerbeek en Haren opnieuw vijf weken bedraagt, omdat ze voorrang gaven aan keuringen voor verkoop.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat u de ernst van het probleem erkent, maar ik zie niet hoe u voor verbetering gezorgd hebt. De autohandelaars klagen steen en been en wat stelt u voor? Een audit. Hoe lang zal dat duren? En wanneer zullen de autohandelaars eindelijk weer in goede omstandigheden kunnen werken?*

Le problème est très sérieux et je ne vois pas ce que vous avez amélioré. J'imagine que vous recevez régulièrement des courriers de différents opérateurs. Ils se plaignent du fait que cela fait des mois qu'ils essayent de vous communiquer cette information. Ils dénoncent le problème, essaient de survivre, envoient des courriels pour demander un peu d'aide. Leur objectif est simplement de pouvoir travailler, Madame la Ministre, et d'avoir des délais réalistes. Pendant qu'une personne passe des heures devant ce site internet pour rafraîchir la page en permanence, elle ne peut pas réparer une voiture, par exemple. Il s'ensuit une surcharge de travail totalement inacceptable pour ces PME.

Aujourd'hui, vous nous parlez d'un audit. Cela leur fait une belle jambe ! C'est leur activité immédiate qui est en danger. Il est urgent d'améliorer la situation et j'aimerais donc connaître les délais pour cet audit. Quand en connaissons-nous les résultats ? Et, surtout, quand ces personnes pourront-elles à nouveau faire leur travail dans de bonnes conditions ?

1319 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un audit a été réalisé et des adaptations ont été mises en place. Les responsables de centres peuvent également, dans la mesure du possible, accueillir les automobilistes sans rendez-vous. J'espère que les améliorations à venir permettront de réduire au maximum les délais.

1319 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- À vous entendre, vous auriez déjà pris des mesures et obtenu des résultats. Excusez-moi, mais ce n'est absolument pas le cas. Vous n'en avez pas obtenus. Les retours du terrain sont très négatifs en ce qui concerne votre action. Quelles mesures allez-vous prendre dans les prochaines semaines pour que la situation s'améliore effectivement ?

- *L'incident est clos.*

1325 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1325 **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,**

1325 **concernant les points noirs générés par les mailles du plan Good Move.**

1327 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le nouveau plan de circulation dans la maille Pentagone prévoit que le trafic automobile sera toujours possible si le centre constitue la destination de l'utilisateur, mais qu'en cas contraire, le trafic motorisé sera systématiquement renvoyé vers la Petite ceinture. Depuis son instauration, de nombreux embarras de circulation ont vu le jour.

En effet, qu'il s'agisse de la Petite ceinture, de la rue de la Loi ou de la rue des Colonies en direction de la gare de Bruxelles-Central, ces axes semblent plus embouteillés qu'avant. Je ne

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De audit is al gebeurd en er zijn al wijzigingen doorgevoerd. De verantwoordelijken van de centra kunnen ook mensen ontvangen zonder afspraak, in de mate van het mogelijke. Ik hoop dat dat er allemaal voor zal zorgen dat de wachttijden zo kort mogelijk worden.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U zegt dat er al aanpassingen gebeurd zijn, maar dat blijkt niet uit de resultaten. Van het terrein hoor ik niets dan noodkreten. Welke maatregelen zult u de komende weken nog nemen?*

- *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 het ontstaan van ongevalgevoelige zones door de invoering van lussen in Good Move.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het nieuwe circulatieplan in de Vijfhoek moet ervoor zorgen dat je nog steeds in het centrum geraakt met de auto als je daar moet zijn, maar dat al het andere verkeer afgeleid wordt naar de Kleine Ring.*

*Het resultaat is dat de files op de Kleine Ring en in de Wetstraat of de Koloniënstraat langer zijn dan ooit. Het wordt moeilijk om bepaalde locaties, zoals het station Brussel-Centraal of de parkings in de omgeving, te bereiken en dan zwijgen we nog*

vous ai cité que quelques exemples. Ce problème de congestion et d'occupation de la voirie dans le centre génère, quant à lui, son lot de problèmes : impossibilité de rejoindre aisément différents points d'intérêt, la gare, mais aussi les parkings en raison du trafic. Bruits de klaxons, rixes entre automobilistes et cyclistes mécontents, gaz d'échappement des voitures et détours invraisemblables sont autant de facteurs qui cristallisent les crispations des usagers de la route.

De façon plus générale, pour les voiries régionales, quels sont les principaux points noirs que vous avez vus apparaître depuis l'installation des nouveaux plans de circulation dans les différents quartiers ? Comment y remédiez-vous ?

Quelle est votre évaluation des nouveaux aménagements de la rue des Colonies et des interdictions de s'engager sur certains tronçons de la rue Royale ? Quels sont les critères de votre grille d'évaluation (avantages et inconvénients, fluidité des différents types de transport...)?

Des adaptations sont-elles envisagées afin d'améliorer l'accès aux nombreux parkings adjacents dans le Pentagone ?

Avez-vous étudié la faisabilité d'une zone de dépose minute à proximité des gares bruxelloises ? Une consultation des chauffeurs de taxi a-t-elle eu lieu pour savoir s'ils disposent d'un nombre suffisant de places d'attente aux abords de ces gares ?

Bien que l'accessibilité des lieux d'intérêt au sein de la maille Pentagone relève de la Ville de Bruxelles, comment le gouvernement, en tant qu'autorité régionale, évalue-t-il la qualité de la mobilité autour de ces hauts lieux du tourisme de la capitale ?

Avez-vous reçu des plaintes de la part de commerçants ou riverains de la rue des Colonies ou de la rue Royale relatives aux conséquences de ces changements sur leur quartier et leur qualité de vie ? Dans l'affirmative, quelles dispositions avez-vous prises afin d'y remédier ?

<sup>1329</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Même si, à peine six mois après la mise en œuvre du nouveau schéma de circulation, il est trop tôt pour faire une évaluation complète du quartier apaisé Pentagone, les chiffres montrent beaucoup d'effets positifs. Cependant, pour mieux comparer, le suivi devra avoir lieu sur une période plus longue.

Les chiffres de la STIB montrent que les bus et les trams sont plus ponctuels et circulent plus facilement. Ainsi, grâce aux aménagements de la rue Royale, les trams 92 et 93 gagnent du temps aux heures de pointe du matin et du soir entre Botanique et Louise. Les temps de trajet ont également diminué sur les lignes de bus 46, 89, 29, 63, 65 et 66, avec des gains allant jusqu'à cinq minutes durant les heures de pointe. Nous constatons la même chose à Schaerbeek.

Après six mois, on compte aussi 20 % de cyclistes en plus dans le Pentagone, et 35 % dans le quartier des Azalées, à Schaerbeek.

*over de overlast door uitlaatgassen, getoeter, onwaarschijnlijke omwegen of conflicten tussen automobilisten en fietsers.*

*Welke nieuwe zwarte punten zijn er op de gewestwegen ontstaan door de nieuwe circulatieplannen? Wat doet u daaraan?*

*Hoe evalueert u de nieuwe inrichting van de Koloniënstraat en de Koningsstraat? Wat zijn de criteria voor uw evaluatie?*

*Plant u maatregelen om de vele parkings in de Vijfhoek bereikbaar te maken?*

*Hebt u de haalbaarheid bestudeerd van kiss-and-ridezones bij de Brusselse stations? Hebt u nagegaan of daar voldoende standplaatsen zijn voor taxi's?*

*Hoe evalueert u de mobiliteit rond de toeristische attracties in de Vijfhoek?*

*Hebt u klachten ontvangen van de handelaars of inwoners van de Koloniënstraat of de Koningsstraat? Hoe zult u daarop reageren?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het circulatieplan is nog maar zes maanden in voege, dus het is nog vroeg voor een volledige evaluatie, maar toch blijken uit de cijfers al heel wat positieve effecten.*

*Uit de cijfers van de MIVB blijkt dat de bussen en trams stipter zijn. Dankzij de inrichting van de Koningsstraat winnen de trams 92 en 93 tijd tijdens de spitsuren tussen Kruidtuin en Louiza. Ook op de buslijnen 46, 89, 29, 63, 65 en 66 zijn de rijtijden korter geworden.*

*Er zijn na zes maanden ook 20% meer fietsers in de Vijfhoek en 35% meer in de Azaleawijk. In die wijken is het doorgaand verkeer ook afgenomen met respectievelijk 19% en 39%. De stad wordt dus aangener, met minder lawaai en luchtvervuiling, en stappen, fietsen en het openbaar vervoer worden aantrekkelijker.*



Le trafic, notamment de transit, y a diminué de 39 %, et de 19 % dans le Pentagone. Les quartiers apaisés semblent donc avoir deux effets positifs : ils créent une ville plus agréable, avec moins de bruit et de pollution de l'air, et rendent la marche, le vélo, le bus et le tram plus attractifs. Ces effets sont déjà visibles, mais il faudra une évaluation sur le long terme pour disposer de chiffres stabilisés.

<sup>1331</sup> Tous les embouteillages n'ont bien sûr pas disparu à Bruxelles, mais ils ne sont pas liés à la mise en œuvre de la maille Pentagone. Les analyses des temps de parcours sur la Petite ceinture montrent que ces derniers mois, elle a principalement subi l'impact des chantiers et travaux en cours sur le boulevard du Jardin Botanique et dans le tunnel Trône. Les travaux du côté de la future station de métro Constitution et de l'actuelle station Gare centrale ont aussi parfois un impact dans la rue de la Loi et sur la Petite ceinture.

Comme le nouveau schéma de circulation, ces travaux sont nécessaires et positifs pour notre ville. Nous faisons de notre mieux pour bien coordonner les chantiers. Les chantiers des tunnels sont indispensables pour améliorer la sécurité et certains sont urgents et imprévus, comme celui des tunnels Bailli et Vleurgat.

Les analyses des temps de parcours montrent que le trafic sur la Petite ceinture était plus difficile pendant le chantier Trône, mais qu'ensuite, entre janvier et février 2023, en dehors des vacances scolaires, les temps de parcours étaient similaires à ceux relevés avant la mise en place du quartier apaisé, soit entre avril et mai 2022, et même meilleurs qu'avant l'épidémie de Covid-19 aux heures de pointe.

La programmation des feux de circulation sur plusieurs carrefours de la Petite ceinture a été mise au point pour faciliter les changements de circulation et elle a eu des effets très positifs, notamment dans les quartiers Pachéco et Dansaert. Des analyses des mesures prises, par exemple dans les quartiers des quais et du Jardin aux fleurs, montrent aussi que cela n'a pas entraîné une augmentation de la durée des trajets sur les portions avoisinantes de la Petite ceinture.

Concernant les parkings, certaines adaptations ont été réalisées, par exemple sur le boulevard Pachéco. Il est important que tous les parkings hors voirie du Pentagone restent accessibles aux voitures et connectés au reste de la ville, que ce soit à pied, au moyen des modes actifs ou en transports publics. La Ville de Bruxelles, la Région, parking.brussels et les opérateurs de parkings publics continuent à travailler sur les systèmes de téléjalonnement.

Il faudra donc attendre pour réaliser des évaluations plus approfondies sur une période plus longue. Les premiers indicateurs chiffrés sont toutefois encourageants et permettent d'être optimistes. Les chiffres des embouteillages, des temps de parcours, du temps perdu et des vitesses commerciales des transports en commun dont nous disposons sont à prendre au

*Er zijn natuurlijk nog files in Brussel, maar die worden niet veroorzaakt door het circulatieplan van de Vijfhoek. De oorzaken zijn vooral de werken aan de Kruidtuinlaan en in de Troontunnel, net als de werken aan het toekomstige station Grondwet en bij station Brussel-Centraal. Die werken zijn noodzakelijk en nuttig en we proberen ze zo goed mogelijk te coördineren.*

*Analyses van de rijtijden tonen aan dat het verkeer op de Kleine Ring moeizamer verliep tijdens de werken aan de Troontunnel, maar dat de rijtijden daarna, in januari en februari 2023, vergelijkbaar waren met die voor de invoering van de autoluwe wijk en zelfs beter dan voor de coronacrisis tijdens de spits.*

*De programmatie van de verkeerslichten op de Kleine Ring werd aangepast en dat heeft het verkeer vlotter gemaakt, met name in de Pacheco- en de Dansaertwijk, zonder dat dat ten koste van het verkeer op andere wegen ging.*

*Om de parkings bereikbaar te houden werden ook enkele aanpassingen doorgevoerd, bijvoorbeeld op de Pachecolaan. Brussel-Stad, het gewest, parking.brussels en de uitbaters van openbare parkings werken ondertussen voort aan systemen van parkeergeleiding.*

*Voor een grondigere evaluatie gedurende een langere periode moeten we nog even wachten, maar de eerste cijfers zijn dus bemoedigend.*

sérieux et nous permettent d'apprécier positivement les mesures prises.

1333 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Madame la Ministre, votre réponse ressemble à un autosatisfecit. Un an après l'implantation de cette maille Pentagone, nous aurions aimé disposer d'une évaluation, d'ailleurs prévue après trois mois.

Quand on est un bon gestionnaire, on pilote une situation en temps réel. Des modifications ont été réalisées par la Ville de Bruxelles, mais vous pilotez toutes les voiries régionales. Or, aujourd'hui, nous ne disposons d'aucune évaluation, la congestion s'est accentuée, l'attractivité commerciale a baissé et la coordination des chantiers fait défaut. Vous l'avouez vous-même concernant les tunnels sur la Petite ceinture, mais il en existe plein d'autres !

Ainsi, à la gare Bruxelles-Central, plutôt que de proposer une ville modulable qui s'adapte en fonction des travaux - et il est bien naturel d'en réaliser dans une ville dynamique -, l'on impose un modèle, une congestion et des règles qui, visiblement, ne tiennent pas compte de certaines contingences mettant à mal le dynamisme et l'attractivité de la ville.

En outre, vous expliquez que les transports publics sont plus rapides, selon votre petite analyse réalisée sur le Pentagone. Mais quand on reçoit le rapport de la STIB, on se rend compte que la vitesse commerciale n'a pas du tout augmenté de façon générale ; on peut donc en déduire qu'elle a éventuellement diminué ailleurs.

Il y a dès lors toute une série d'éléments dont vous ne parlez pas. C'est regrettable car ils doivent être pris en compte dans l'évaluation du modèle.

Nous vous demandons d'aller de l'avant et espérons recevoir bientôt le rapport d'évaluation, qui reprendra, j'espère, tous ces points.

1337 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Même s'ils vous laissent sceptique, les chiffres que je vous communique sont les chiffres réels. Les embouteillages existaient avant la mise en œuvre de la maille Pentagone, et il y a effectivement encore des embouteillages aujourd'hui. Vous me reprochez de comparer les temps de parcours de la STIB uniquement dans le Pentagone et pas sur l'ensemble du territoire bruxellois, mais les mailles apaisées n'ont pas été mises en œuvre partout.

Les mesures prises dans le cadre des mailles apaisées se traduisent par une diminution du temps commercial de la STIB. Les chiffres sont positifs, vous pouvez les nier, mais aussi vous en réjouir. Il est important de se baser sur des chiffres objectifs et pas seulement sur une intuition.

Il est vrai que les chantiers existent, mais ils sont nécessaires. Si vous me demandez d'arrêter tous les chantiers, d'ici à deux ans, nous devons fermer plusieurs tunnels à Bruxelles, ce qui ne fluidifiera pas la circulation. Le chantier de la gare Bruxelles-

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U bent wel erg tevreden over uzelf. Er zou toch al een evaluatie moeten zijn. Die was trouwens al na drie maanden gepland. Ze is er echter niet en ondertussen gaat de verkeerssituatie achteruit. De handelszaken klagen en de coördinatie van de werken laat te wensen over. Dat alles doet afbreuk aan het dynamisme en de aantrekkelijkheid van de stad.*

*Volgens u is het openbaar vervoer nu sneller, maar uit het verslag van de MIVB blijkt dat de gemiddelde commerciële snelheid niet gestegen is. Op sommige locaties is ze dus allicht gedaald. U laat dus elementen buiten beschouwing die zouden moeten meetellen in een evaluatie.*

*Ik hoop dat het evaluatieverslag spoedig beschikbaar zal zijn.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De cijfers die ik u meedeel, zijn echt. Er zijn nog steeds files, maar die waren er voor het circulatieplan ook al. U verwijt mij dat ik alleen de rijtijden binnen de Vijfhoek vergelijk en dat het elders in het gewest minder goed gaat, maar elders zijn de circulatieplannen niet overal ingevoerd. U moet zich baseren op objectieve cijfers in plaats van uw intuïtie en die cijfers zijn goed.*

*Er zijn ook werken die voor wat problemen zorgen, maar die zijn noodzakelijk. Als we de tunnels niet onderhouden, kunnen we ze binnen enkele jaren allemaal sluiten en dat zal het verkeer ook niet ten goede komen. Ook in de toekomst zullen er dus nog regelmatig werken zijn en het verkeer zal daar dan tijdelijk last van ondervinden. We proberen de werven echter zo goed mogelijk te coördineren om de impact zo veel mogelijk te beperken.*

Central, par exemple, est nécessaire pour rendre cette gare - qui est un nœud multimodal important à Bruxelles - plus attractive et plus accessible. De tels chantiers sont nécessaires pour accroître la qualité des transports à Bruxelles et ils se poursuivront dans le futur. Une coordination la plus étroite possible entre les chantiers est mise en place pour limiter leur impact dans toute la mesure du possible.

Il est aussi important d'oser nommer ce qui va bien. Concernant l'accessibilité du Pentagone en général, je citerai l'échevin bruxellois Fabian Maingain, qui a dit qu'il n'y a pas plus accessibles que les commerces du Pentagone, avec ses trois gares, ses lignes de tram, de métro et de bus et ses parkings hors voirie.

Cela fonctionne et l'objectif est d'accompagner le changement. Il faut instaurer de nouvelles habitudes, travailler sur la communication et trouver des solutions aux problèmes qui se posent. Cela dit, les indicateurs sont positifs, comme en témoignent les chiffres relatifs aux Plaisirs d'hiver, qui ont drainé près de 3,5 millions de visiteurs. À l'échelle macroéconomique, nous constatons aussi une augmentation des déménagements de bureaux vers le centre de Bruxelles.

Je vous invite donc à regarder ces chiffres positifs et pas seulement ceux qui nuisent à l'image du centre-ville de Bruxelles, qui est très vivant et accessible.

1339 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Madame la Ministre, l'objet de la question était en réalité les points noirs générés par les mailles Good Move. Vous êtes allée à la pêche pour trouver tous les aspects positifs susceptibles d'asseoir le plan de circulation, la méthode avec laquelle vous travaillez et la façon dont vous imposez dans certains quartiers un modèle auxquels habitants et commerçants sont contraints de s'adapter.

Aujourd'hui, l'attractivité de Bruxelles est mise à mal et vous ne le reconnaissez pas. Ce qui est regrettable, c'est que vous ne proposez pas d'améliorer la situation actuelle, laquelle génère beaucoup de nuisances.

- *L'incident est clos.*

1343 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1343 **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,**

1343 **concernant la délivrance du permis d'urbanisme pour le pont Marchant et ses incidences sur le projet.**

1343 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Alors que le dossier du pont Pierre Marchant semblait poursuivre sa lente déliquescence et se faire reléguer une fois de plus dans les oubliettes, nous avons

*U moet het ook zeggen als het goed is. De Brusselse schepen Fabian Maingain zegt dat de handelszaken in de Vijfhoek de meest bereikbare van Brussel zijn.*

*Om de hervorming nog beter te doen werken moeten we mensen overtuigen om hun gewoonten te veranderen. We moeten goed communiceren en problemen oplossen waar ze zich voordoen. De cijfers zijn echter positief en daar mag u niet blind voor zijn.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Mijn vraag ging over de zwarte punten die ontstaan zijn door de circulatieplannen van Good Move. U hebt er selectief de punten uitgehaald die positief waren voor uw plannen en weigert te erkennen dat de aantrekkelijkheid van Brussel afneemt. U stelt ook niet voor om de huidige situatie te verbeteren.*

*- Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende de gevolgen van de stedenbouwkundige vergunning voor de Marchantbrug.**

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Net toen het erop leek dat het dossier van de Marchantbrug volledig in de vergetelheid zou geraken, vernamen we eind april*

appris, à la fin du mois d'avril, que le permis d'urbanisme relatif au projet de construction d'un nouveau pont avait été délivré.

Cependant, urban.brussels pose une condition à l'obtention du permis : le pont devra être aménagé de telle sorte que la circulation automobile pourra y reprendre à l'avenir si le besoin s'en faisait ressentir. Or vous vous êtes toujours opposée fermement à une réouverture aux voitures du pont Pierre Marchant. Cette condition posée par urban.brussels entre donc en opposition avec votre vision de son réaménagement.

En outre, contrairement à Bruxelles Mobilité, urban.brussels a tenu compte des constats du plan régional de développement durable (PRDD) et du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) Biestebroek, qui estiment que le pont est un axe essentiel pour le développement du quartier. Pour rappel, le quartier de Biestebroek sera amené à accueillir entre 12.000 et 15.000 habitants dans les années à venir. La piétonisation du pont entre donc en contradiction manifeste avec ce caractère d'axe central pour le projet de développement du quartier.

Tout cela vient confirmer ce que je m'évertue à expliquer à travers les interpellations que je vous adresse à ce propos depuis longtemps : fermer totalement et définitivement le pont Pierre Marchant à la circulation automobile est une erreur qui coûtera cher à ce quartier en pleine refonte et en pleine émergence. Urban.brussels semble bien conscient, pour sa part, du réel risque d'enclavement de la zone.

L'ancien secrétaire d'État chargé de l'Urbanisme a même déploré le temps précieux perdu à « soumettre des plans modifiés dont on savait à l'avance qu'ils ne passeraient pas le test du PRDD et du PPAS ».

Dès lors, quelles sont les incidences de la condition posée par urban.brussels à l'octroi du permis d'urbanisme sur le projet de réaménagement du pont Pierre Marchant ? Qu'est-il concrètement à l'étude pour inclure la possibilité d'une circulation automobile dans le projet ?

Dans quelle mesure le projet doit-il être révisé pour correspondre aux recommandations de l'administration de l'urbanisme ?

<sup>1347</sup> Pouvez-vous nous donner des garanties quant au fait que les recommandations d'urban.brussels seront bien suivies ? Quitte à vouloir refaire le pont Pierre Marchant, pourquoi ne pas avoir inclus dès le départ cette option de circulation automobile là où une simple passerelle aurait suffi aux modes actifs ?

Votre ancien collègue chargé de l'Urbanisme affirmait à juste titre que les plans proposés ne satisferaient pas aux exigences du PRDD et du PPAS. Que répondez-vous à cette affirmation et pourquoi n'avoir pas pris en compte, dès la genèse du projet, les données du PRDD et du PPAS ?

Votre plan veut donner la part belle aux cyclistes et à la mobilité douce. Or leur circulation n'est pas facilitée par les blocs de béton, les nappes d'huile, les dépôts clandestins et autres

*dat er een vergunning voor de bouw van een nieuwe brug werd toegekend.*

*Urban.brussels heeft daarbij de voorwaarde gesteld dat het ontwerp moet toelaten dat autoverkeer er weer mogelijk is, als dat nodig blijkt. Op die manier houdt urban.brussels rekening met het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en het bijzonder bestemmingsplan (BBP) Biestebroek, waarin de brug als een essentiële as voor de ontwikkeling van de wijk wordt beschouwd.*

*U bent altijd fel gekant geweest tegen de heropening van de Marchantbrug voor autoverkeer. De voorwaarde van urban.brussels staat dus haaks op uw visie.*

*De voormalige staatssecretaris van Stedenbouw klaagde dat er kostbare tijd werd verspild met de indiening van gewijzigde plannen waarvan op voorhand duidelijk was dat ze de toets van het GPDO en het BBP niet zouden doorstaan.*

*Welke invloed heeft de voorwaarde van urban.brussels op de vergunning voor de Marchantbrug? Hoe zal het autoverkeer precies in het project worden opgenomen? In welke mate moet het project worden herzien?*

*Kunt u garanderen dat de aanbevelingen worden opgevolgd? Als er een nieuwe brug komt, waarom is er niet van bij het begin rekening gehouden met het autoverkeer? Voor de actieve weggebruikers zou een eenvoudige voetgangersbrug voldoende zijn geweest.*

*Waarom is er geen rekening gehouden met het GPDO en het BBP?*

*Uw plan is erop gericht om zachte mobiliteit een prominente plaats te geven. Die wordt gehinderd door de betonblokken, olievlekken, sluikstorten en andere overlast. Moeten we op een hypothetische nieuwe brug wachten, voordat daar eindelijk iets aan wordt gedaan?*

réjouissances qui se trouvent sur le passage des deux-roues et des piétons. Vous souhaitez nous convaincre de la nécessité et du bien-fondé d'une circulation douce sur le pont, mais il semble que peu de choses sont faites pour donner envie aux gens d'utiliser ces moyens de locomotion à cet endroit.

Allons-nous devoir attendre un hypothétique futur pont, qu'on nous promet depuis dix ans, pour qu'enfin, quelque chose soit fait à cet égard ?

Quelles sont les suites à attendre pour le dossier du pont Pierre Marchant et quand devraient, au mieux, débiter les travaux ?

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

<sup>1351</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais)*. - *Le pont Marchant est actuellement fermé aux véhicules motorisés, ce qui en fait un lieu de rencontre agréable. Toutefois, si aucun autre pont n'est construit dans ce quartier en plein développement, il faudra le rénover en tenant compte des besoins futurs en mobilité. La circulation des transports publics et des services d'urgence doit y être envisagée.*

*Êtes-vous prête à renoncer à la fermeture complète du pont aux véhicules motorisés ? Comment ferez-vous pour que les recommandations d'urban.brussels ne restent pas lettre morte ? Comment rendrez-vous le pont Marchant accessible aux transports publics et aux services d'urgence ? Quand des décisions seront-elles prises ?*

<sup>1353</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais)*. - *Le quartier se développe et le projet a évolué. Il importe de prendre en considération la viabilité du quartier, la qualité de l'espace public et les différents modes de transport.*

*Les piétons et les cyclistes peuvent emprunter le pont, et il a toujours été question de l'ouvrir aussi aux véhicules d'urgence. La STIB n'est pas demandeuse.*

*Wat zijn de volgende stappen in het dossier? Wanneer kunnen de werken van start gaan?*

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

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**. - De Marchantbrug heeft nood aan een grondige opknapbeurt. De brug is momenteel afgesloten voor gemotoriseerd vervoer waardoor ze is uitgegroeid tot een mooie ontmoetingsplek. Ook het zwembad Flow speelt daarin een belangrijke rol.

Een brug is echter meer dan een ontmoetingsplek. De Marchantbrug bevindt zich op een locatie waar de stad groeit. De nieuwe Biestebroekwijk zal op termijn 12.000 inwoners, scholen en bedrijven tellen. Als er geen extra brug wordt gebouwd, is het van essentieel belang dat de Marchantbrug met het oog op de toekomst wordt gerenoveerd. Er hoeft niet zozeer opnieuw autoverkeer over de brug, maar het openbaar vervoer en de hulpdiensten zouden er gebruik van moeten kunnen maken. Er moet rekening gehouden worden met de toekomstige mobiliteitsbehoeften. De brug moet klaar zijn om op termijn misschien weer autoverkeer toe te staan.

Bent u bereid om af te zien van de volledige sluiting van de brug voor gemotoriseerd verkeer? Behoort een middenweg tot de mogelijkheden? Hoe zorgt u ervoor dat de aanbevelingen van urban.brussels geen dode letter blijven? Verzekert u zich er samen met urban.brussels van dat de brug aan alle vereisten voldoet? Welke specifieke maatregelen neemt u om de Marchantbrug toegankelijk te maken voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten? Hebt u al concrete plannen of technische oplossingen overwogen? Wanneer worden de knopen doorgesneden?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**. - De wijk is inderdaad in ontwikkeling. Het project is geëvolueerd. Het is belangrijk om niet alleen het gemotoriseerde verkeer, maar ook de leefbaarheid van de wijk, de kwaliteit van de openbare ruimte en de verschillende verkeersmodi in overweging te nemen.

Voetgangers en fietsers kunnen via de brug het kanaal over. Het was van bij het begin de bedoeling dat ook de hulpdiensten er gebruik van kunnen maken. De MIVB is momenteel geen vragende partij.

Het project is dus inderdaad bijgestuurd, maar het is belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de openbare

1355 *(poursuivant en français)*

À la suite de l'étude d'incidences réalisée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, de nombreux nouveaux éléments liés à la mobilité sont apparus. Ces nouveaux éléments ne pouvaient être niés, étant donné les nombreux impacts négatifs identifiés. Il était donc essentiel de repenser le projet en faveur d'une mobilité plus fluide.

Le projet a donc évolué pour permettre le passage sécurisé des piétons et cyclistes, sans toutefois empêcher le passage des services de secours et un passage éventuel des transports en commun, qui ne constitue cependant pas une demande à court terme.

Ce choix a été argumenté lors de la réunion de la commission de la Mobilité du 28 février dernier. Il ressortait notamment de l'étude que le projet initial n'apportait pas de réponse concrète à la limitation du trafic de transit et supprimait la fonction de séjour de l'ouvrage actuel. De plus, la réouverture de l'ouvrage au trafic automobile a principalement des répercussions négatives sur le trafic de la chaussée de Mons et suscite des nuisances sonores et une dégradation de la qualité de l'air dans la zone, avec un impact positif très faible sur les pourcentages de saturation des carrefours au niveau des deux autres ponts. Il nous a semblé important de tenir compte de ces éléments.

1357 *(poursuivant en néerlandais)*

*La solution sans voitures, qui contribue à améliorer la mobilité et le cadre de vie, répond aux recommandations de Good Move. Elle n'est contraire ni au plan régional de développement durable, puisqu'elle favorise le développement du nouveau quartier, ni au plan particulier d'affectation du sol (PPAS), puisqu'il y a une connexion entre les deux côtés du canal pour tous les modes de transport.*

1359 *(poursuivant en français)*

Notons aussi que le PPAS n'est pas encore adopté et que l'étude relative aux incidences du projet du pont va bien plus loin dans l'analyse de la mobilité que les hypothèses - succinctes, voire dépassées - à l'étude dans le PPAS. Pour être précis, urban.brussels n'a pas encore délivré le permis d'urbanisme relatif au remplacement du pont Pierre Marchant, mais a donné son feu vert à un article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat).

Cet article permet à urban.brussels d'imposer des conditions impliquant des modifications du dossier déposé. Ces

ruimte, de leefbaarheid en de mogelijkheid tot ontmoetingen, zeker in wijken die een sterke ontwikkeling kennen.

*(verder in het Frans)*

*In de effectenstudie zijn nieuwe mobiliteitselementen aan het licht gekomen. Het was daarom essentieel om het project te herzien. Er is een veilige doorgang voor voetgangers en fietsers gecreëerd, zonder de doorgang van hulpdiensten en eventueel van openbaar vervoer te verhinderen.*

*De studie toonde aan dat het oorspronkelijke project geen oplossing bood voor de beperking van het doorgaand verkeer en dat de brug haar functie van ontmoetingsplek zou verliezen. Bovendien zou de heropening van de brug voor autoverkeer vooral negatieve gevolgen hebben voor het verkeer op de Bergensesteenweg, met geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving tot gevolg. Wij vonden het belangrijk om met die factoren rekening te houden.*

*(verder in het Nederlands)*

De autoluwe oplossing draagt in het algemeen bij aan een betere mobiliteit en een beter leefkader voor de buurtbewoners en de mensen die in de omgeving van de site werken. Dat wordt ook aanbevolen in de multimodale wegenspecialisatie in Good Move, waarin de nadruk wordt gelegd op de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers. Er is op dit ogenblik geen tegenspraak met het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling, aangezien de beperking van de verkeersoverlast in de nieuwe wijk gunstig is voor de ontwikkeling ervan. Er is ook geen tegenspraak met het bijzonder bestemmingsplan, aangezien er voor alle verplaatsingswijzen een verbinding tussen beide kanten van het kanaal is.

*(verder in het Frans)*

*Het BBP werd nog niet aangenomen. Bovendien gaat de effectenstudie veel verder dan de beknopte en zelfs verouderde hypotheses in het BBP.*

*Urban.brussels heeft nog geen stedenbouwkundige vergunning afgegeven, maar beriep zich wel op artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening om voorwaarden op te leggen die wijzigingen in de aanvraag inhouden.*

*Die wijzigingen hebben met name betrekking op de mogelijkheid om de brug in de toekomst geschikt te maken voor autoverkeer,*

modifications portent notamment sur la possibilité de rendre le pont carrossable dans le futur, moyennant des mesures visant à réduire le trafic de transit. En effet, si à la suite de la construction du quartier Biestebroek, le monitoring et l'évaluation de la mobilité devaient conclure qu'il serait plus avantageux pour l'ensemble de la mobilité du quartier, le pont - vu sa structure permettant de toute façon le passage des transports en commun et du Siamu - permettra aussi un éventuel passage des voitures.

Le permis va donc être modifié de façon à anticiper cette possibilité en décrivant d'emblée les mesures à prévoir contre le trafic de transit. Actuellement, les services techniques se concertent concernant cet article 191.

<sup>1361</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Ne pas ouvrir le pont au trafic automobile permet de garder sa fonction de rencontre.*

*Quoi qu'il en soit, il est urgent de rénover ce pont. Le projet prévoit qu'il soit accessible aux véhicules de secours. Dès lors qu'il est envisagé que les transports publics puissent y circuler, des voitures pourraient aussi y passer, mais ce n'est pas nécessaire et je n'y suis pas favorable. L'article 191 prévoit les conditions de cette circulation automobile afin de maintenir les fonctions actuelles du pont. Ce sera repris dans les nouveaux plans. J'espère qu'un permis sera alors délivré et que les travaux pourront commencer.*

<sup>1363</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).** - Je me doute qu'il faut modifier le permis. J'espère que vos services s'y sont attelés, puisque le projet initial a quand même été assez bien critiqué. D'ailleurs, le précédent secrétaire d'État à l'Urbanisme avait pointé cette rupture permanente que l'on connaît en Région bruxelloise entre les projections en matière de mobilité, d'une part, et la politique territoriale, d'autre part. Je le regrette souvent et ce pont l'illustre à nouveau.

Vous nous dites que le projet va évoluer, qu'il faut s'assurer qu'il soit carrossable, entre autres pour les voitures. Vous espérez obtenir un permis prochainement, mais il est urgent de procéder aux travaux de remplacement du pont car la situation devient difficile à supporter. Cela fait bientôt dix ans que le pont est fermé. Ce n'est pas ce que l'on appelle une gestion exemplaire.

*op voorwaarde dat er maatregelen worden genomen om het doorgaand verkeer te beperken. Als na de aanleg van de Biestebroekwijk blijkt dat het voor de mobiliteit van de wijk beter is om de brug opnieuw voor autoverkeer open te stellen, zal dat gebeuren. De vergunning zal worden aangepast om op die mogelijkheid te anticiperen door er maatregelen tegen doorgaand verkeer in op te nemen.*

(verder in het Nederlands)

Dat is ook een antwoord op de vraag van mevrouw Rochette. Er zijn een aantal voorwaarden vastgelegd. Zo is er de vraag om de brug niet onmiddellijk open te stellen voor autoverkeer. Dat is een goede zaak, omdat het perfect mogelijk is om de ontmoetingsfunctie van de brug te behouden. Wel is een renovatie dringend nodig want de brug is lelijk, niet stabiel en niet overal toegankelijk.

De brug heeft een sterke structuur en is bedoeld voor de hulpdiensten. Dat is ook opgenomen in het project. Aangezien het mogelijk is om het openbaar vervoer over de brug te laten rijden, kan dat in de toekomst ook voor autoverkeer, weliswaar met beperkingen, bijvoorbeeld met afwisselend verkeer. Op dit moment is dat niet nodig. Ik pleit daar ook niet voor. Die voorwaarde wordt gesteld in artikel 191. Er wordt onderzocht hoe dat technisch in de plannen kan worden opgenomen, zodat een nieuw plan kan worden ingediend. Hopelijk wordt de vergunning dan toegekend, zodat de werken van start kunnen gaan.

De voorwaarden in artikel 191 zijn van dien aard dat ze het behoud van de huidige functies mogelijk maken en dat ze verzoend kunnen worden met het voorgestelde project. Dat houdt rekening met de realiteit: de brug is veel jaren ongebruikt geweest en wordt nu in die wijk in gebruik genomen.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans). - *Ik hoop dat de vergunning snel zal worden gewijzigd, want het oorspronkelijke project heeft nogal wat kritiek gekregen. Zoals de vorige staatssecretaris opmerkte, gaapt er vaak een kloof tussen de mobiliteitsprognoses en het territoriale beleid, ter illustratie het Marchantbrugdossier.*

*U zegt dat het project zal evolueren en dat u hoopt in de nabije toekomst een vergunning te krijgen. De brug is al bijna tien jaar gesloten. Dat is geen voorbeeld van voorbeeldig beheer. De brug is in bijzonder slechte staat en is niet goed toegankelijk voor fietsers. Daar moet nu al iets aan gedaan worden.*

J'espère que les modifications que vous apporterez répondront aux exigences d'urban.brussels et refléteront clairement votre volonté d'enfin faire aboutir ce dossier entamé il y a quatre législatures ! C'est un énorme problème. En attendant, j'attire votre attention sur le mauvais état du pont et le problème d'accessibilité pour les vélos. C'est une bonne chose de vouloir promouvoir le vélo à plus ou moins long terme, mais il y a dès à présent des choses à faire.

<sup>1367</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *La viabilité de ce nouveau quartier est primordiale et nous voulons y éviter à tout prix le trafic de transit, mais la voiture est nécessaire à certaines personnes.*

*L'espace de rencontre qu'est devenu le pont doit être préservé, mais je me réjouis du projet de l'ouvrir aux services d'urgence et aux transports publics. Cela sera probablement nécessaire avec le développement du quartier. Peut-être pourrait-il également être ouvert aux voitures, sur une base limitée.*

*Disposez-vous d'un calendrier pour la rénovation ?*

<sup>1367</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Je n'ai pas de calendrier précis. Les plans sont en cours d'actualisation. Si nous trouvons un accord, je pense que les travaux pourront commencer assez rapidement.*

*- L'incident est clos.*

<sup>1373</sup> **QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN**

<sup>1373</sup> **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,**

<sup>1373</sup> **concernant l'aménagement de la place du Châtelain.**

<sup>1375</sup> **Mme Clémentine Barzin (MR)**.- Les travaux de la place du Châtelain devaient débiter aux alentours de juillet 2023 pour se terminer dans le courant de 2024, mais ce calendrier pourrait être revu en raison du nouveau permis.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- Op veel punten zijn we het uiteraard eens. Zo vinden ook wij de leefbaarheid van deze nieuwe wijk in ontwikkeling primordiaal en willen ook wij tot elke prijs vermijden dat er transitverkeer naar die wijk of over de brug komt. Sommige mensen hebben evenwel een auto nodig, zoals ouderen, mensen met een beperking of kleine zelfstandigen. De auto maakt voor hen deel uit van hun leefbaarheid.

Bovendien bevindt de brug zich over het kanaal met brede oevers, bomen en nieuwe parkjes, dus het is niet zo dat er geen kwaliteitsvolle ruimte is. Ik ben het helemaal met u eens dat de ontmoetingsruimte die de brug is geworden bewaard moet blijven, maar ik ben ook blij te horen dat de mogelijkheid wordt overwogen om de brug open te stellen voor hulpdiensten en voor openbaar vervoer, want ik vermoed dat dit in de toekomst nodig zal zijn, aangezien deze wijk nog wordt uitgebreid. Misschien kan de brug ook beperkt voor auto's worden opengesteld, bijvoorbeeld dankzij een systeem met nummerplaaatherkenning.

Ik kijk uit naar de nieuwe plannen en de start van de renovatie. Hebt u al zicht op het tijdschema?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Er wordt momenteel aan aangepaste plannen gewerkt. Zodra die zijn ingediend, ga ik ervan uit de vergunning zal worden afgegeven en dat de werken kunnen worden ingepland. Ik heb nog geen exacte planning, maar als we een akkoord vinden, denk ik dat de werken vrij snel in gang kunnen worden gezet.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

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

**betreffende de heraanleg van het Kasteleinsplein.**

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *De werken aan het Kasteleinsplein zouden in juli 2023 van start gaan, maar door de nieuwe vergunning moet het tijdschema aangepast worden, waardoor ze niet afgerond zullen zijn in 2024.*

*De handelaars en bewoners maken zich al langer zorgen over het verdwijnen van 140 parkeerplaatsen. In 2021 vroeg de gemeente Elsene uw medewerking en die van*



Les commerçants et riverains ont exprimé maintes fois leurs inquiétudes face à la suppression de 140 places de parking sans alternative, mais ils se sentent bien peu écoutés.

En 2021, afin de concrétiser les différentes pistes qu'elle avait déjà identifiées, la commune d'Ixelles a fait appel à vous, ainsi qu'à parking.brussels, pour évoquer la possibilité d'une étude des projets potentiels de mutualisation du stationnement aux alentours de la place du Châtelain.

Je m'enquiers aujourd'hui de l'accompagnement, par la Région bruxelloise, des commerçants et riverains pendant la phase de travaux, la délocalisation du marché durant le chantier et la suppression des 140 places de parking.

Où en est la procédure d'obtention du permis d'urbanisme, puisqu'une demande modificative a été introduite par la commune d'Ixelles ? Quels en sont les éléments actuels, à votre connaissance ?

Les discussions exploratoires pour une étude des projets de mutualisation du stationnement aux alentours de la place du Châtelain sont-elles closes ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

Êtes-vous satisfaite des deux enquêtes menées en ligne ? Quels en sont les résultats ? Combien d'habitants et commerçants y ont-ils participé ?

Quelle solution a-t-elle été trouvée pour les riverains des rues adjacentes à la place qui ne possèdent pas de garage et se verront surchargés par un report de stationnement des non-riverains ?

Où le marché du mercredi de l'avenue Louise se tiendra-t-il pendant les travaux et au terme de ceux-ci ?

<sup>1377</sup> Des contacts ont-ils été établis avec les commerçants afin de les accompagner, mais aussi d'organiser les travaux et le calendrier ?

En vertu de l'ordonnance « Chantiers » de 2018, quels retours avez-vous eus de la part du représentant de hub.brussels dans la commission de coordination des chantiers concernant l'impact pour le commerce, ainsi que les mesures nécessaires, notamment en matière d'adaptation des zones de livraison, de signalisation du chantier spécifique, de désignation d'un médiateur, de réalisation de bâchages et de mise en place de mesures de propreté ? Une indemnisation a-t-elle été prévue ? Je rappelle que ma question est également adressée à Mme Trachte.

Où se trouve aujourd'hui l'opportunité de stationnement en ouvrage dans un environnement proche ?

Enfin, les grands arbres de la place vont-ils être abattus dans le cadre de l'aménagement ? Ces arbres immenses font aussi la beauté du site, et je connais votre attachement à l'environnement et à la qualité de vie.

*parking.brussels voor een studie over het ter beschikking stellen van privéparkeergelegenheid in de omgeving.*

*Ik heb vragen bij de begeleiding die het gewest de handelaars en omwonenden naar aanleiding van de werken aanbiedt.*

*Hoever staat de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning nu de gemeente Elsene een aanvraag tot vergunningswijziging heeft ingediend? Wat houdt die aanvraag in?*

*Zijn de gesprekken over de studie afgerond? Wat hebben ze opgeleverd?*

*Bent u tevreden over de twee online enquêtes? Kunt u de resultaten ervan toelichten? Hoeveel mensen hebben daaraan deelgenomen?*

*Welke oplossing komt er voor buurtbewoners zonder garage?*

*Waar zal de woensdagmarkt van de Louizalaan plaatsvinden?*

*Hebt u al contact gehad met de handelaars over de begeleiding en de organisatie van de werken?*

*Welke aanbevelingen gaf de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen om de impact van de werken op de handelaars te beperken? Kunnen ze een schadevergoeding krijgen?*

*Waar is er parkeergelegenheid tijdens de werkzaamheden?*

*Moeten de bomen op het plein gekapt worden?*

1379 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le réaménagement de la place du Châtelain est un projet communal porté par la commune d'Ixelles. Nous saluons son existence, car il va permettre de créer un espace de vie particulièrement qualitatif tout en préservant la fonction actuelle du marché exclusivement sur la place.

Le projet prévoit des zones de prairies fleuries qui seront intégrées à la pelouse plissée de 735 m<sup>2</sup>, de façon à améliorer la biodiversité. Ces zones viendront s'ajouter aux 24 nouveaux arbres dans des fosses élargies en vue d'augmenter les surfaces perméables et de récolter les eaux de pluie. Les tilleuls existants seront par ailleurs maintenus. Pendant la durée des travaux, le marché du Châtelain se déroulera sur la place Flagey tous les mercredis dès septembre, date prévue pour le début des travaux de réaménagement. Pour les riverains, il n'y aura donc pas d'impact lié à l'organisation du marché pendant les travaux.

Concernant la phase de travaux d'impétrants en cours, les services communaux ont tout mis en œuvre pour limiter au maximum les nuisances dues aux déplacements. Le maintien de l'ensemble des abonnés maraîchers sur la place du Châtelain est assuré jusqu'à la fin des phases de travaux de Vivaqua.

Les périodes de travaux sont toujours difficiles pour les commerçants et nous y sommes attentifs. Une réunion de concertation s'est tenue le mardi 7 février pour échanger sur la meilleure façon de soutenir les commerçants en matière de communication durant la période de réaménagement de la place du Châtelain. Un représentant de hub.brussels y était présent pour répondre aux questions éventuelles sur le soutien apporté par la Région. Depuis lors, une campagne de communication est en préparation.

Le phasage précis du chantier n'étant pas encore connu, la commune n'a pas encore pu déterminer les mesures nécessaires en matière d'adaptation des zones de livraison et de signalisation du chantier. En fonction de ces informations, la commune sera en mesure d'apporter toutes les précisions utiles en la matière. Par ailleurs, un point de contact unique (single point of contact, SPOC) a été désigné depuis le début des travaux d'impétrants pour répondre à toutes les questions et faire face aux problèmes éventuels. Il est disponible 24h/24 et 7j/7.

1381 Le projet définitif a tenu compte des remarques émises par les riverains, les commerçants et les maraîchers, allant dans le sens d'un marché hebdomadaire organisé intégralement sur la place du Châtelain réaménagée. Le projet final permettra toujours d'accueillir l'ensemble des maraîchers sur la place, comme c'est le cas actuellement.

Parking.brussels a bien été approchée par la commune d'Ixelles. Pour les solutions de stationnement en ouvrage, les abords de la place du Châtelain sont déjà assez bien desservis : on y trouve un nombre important de places en voirie et un certain nombre de parkings publics, parmi lesquels Platinum, Louise Vleurgat, Louise et Stéphanie - Louise. Des infrastructures mutualisées par Be Park - Bailli Ixelles, Châtelain Uhoda, Louise, Ixelles Washington, Vleurgat Avenue Louise, Louise Mercelis, Ibis

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De heraanleg van het Kasteleinsplein is een project van de gemeente Elsene. Het marktplein zal er blijven, maar er komen bloemperken op het grasveld om de biodiversiteit te bevorderen en 24 jonge bomen. De lindebomen blijven staan. Zo wordt de bodem meer doorlaatbaar, zodat regenwater beter kan insijpelen.*

*Tijdens de werken van de nutsbedrijven kan de woensdagmarkt blijven doorgaan op het plein. Ondertussen zijn die al aan de gang. De gemeentediensten hebben alles in het werk gesteld om de overlast voor de marktkramers zo veel mogelijk te beperken. Vanaf september zal de markt plaatsvinden op het Flageyplein.*

*Voor handelaars betekenen werkzaamheden altijd een moeilijke periode. Op 7 februari hebben we een overlegvergadering gehouden over de beste manier om hen te informeren. Een informatiecampagne is nu in de maak.*

*Over de aanpassing van leveringszones en over de signalisatie heeft de gemeente nog geen definitieve beslissingen genomen omdat de fasering van de werken nog niet vastligt. Vragen kunnen altijd gesteld worden aan het aanspreekpunt van de gemeente.*

*Het definitieve project houdt rekening met de opmerkingen van de buurtbewoners, de handelaars en de marktkramers.*

*Wat de parkeergelegenheid tijdens de werken betreft, die is er voldoende in de nabije omgeving, zowel langs de weg als in openbare parkeergebouwen. Als het nodig is, zal parking.brussels in overleg met de gemeente oplossingen zoeken.*

*Uiteraard zal iedereen een inspanning moeten leveren tijdens de werken. Ze moeten ook goed gecoördineerd worden met de dringende werken aan de Baljuw- en de Vleurgattunnel.*

Styles Hotel Brussels Centre Stéphanie - offrent également des possibilités de stationnement.

Parking.brussels reste disponible pour chercher, en collaboration avec la commune, des solutions supplémentaires, si cela devait s'avérer nécessaire. Évidemment, les travaux auront des répercussions qui demanderont de la flexibilité à toutes les personnes concernées. En outre, les chantiers doivent être coordonnés par rapport aux réparations urgentes que nécessitent les tunnels Bailli et Vleurgat.

1383 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Ces informations sont tout de même très lacunaires. Ainsi, le phasage des travaux - qui vont durer pas moins de 24 mois - n'est pas connu. Nous aurions aimé avoir l'information urbanistique concernant la date prévue de début des travaux. Ce sont des questions que les commerçants, maraîchers et riverains se posent également.

S'agissant du stationnement, vous faites allusion à des solutions existantes. Il est question de la suppression de 140 places pendant et après les travaux et, alors que les travaux devraient commencer dans un mois, aucune solution alternative n'a été envisagée à ce jour. Nous n'avons pas d'informations à ce sujet, nous devons nous contenter d'intentions.

Je souhaite également revenir sur les démarches participatives, qui ont été contestées, notamment parce qu'elles ont été organisées pendant le Covid-19, de manière numérique, avec un nombre insuffisant de participants. Vous ne nous avez pas fait de retour à ce sujet. Vous indiquez qu'une réunion a eu lieu en janvier avec les commerçants. Ceux que j'ai rencontrés m'ont dit qu'ils ne s'étaient pas sentis entendus et que la communication avait été fort unilatérale.

Par exemple, le responsable d'un établissement situé sur la place m'a dit ne pas comprendre pourquoi une station Villo avait été installée juste devant chez lui, empiétant sur sa terrasse, alors qu'elle aurait pu être aménagée en face, devant la banque Belfius, qui n'avait pas besoin de cet espace. Il a fait une proposition en ce sens, mais n'a pas été entendu. Son activité a donc été grignotée de manière irrespectueuse, alors qu'une autre solution existait.

1385 Nous vous réinterrogerons sur la question de l'accompagnement des commerçants durant les travaux.

Je prends connaissance de l'information relative au déplacement du marché vers la place Flagey. Nous en reparlerons, car les informations changent sans cesse. J'ignore quels sont les canaux de communication utilisés actuellement et comment il est tenu compte des demandes des commerçants et des maraîchers. L'organisation me semble très confuse, très séquencée, avec de fréquents revirements de situation.

Enfin, si je comprends bien, les arbres actuels seront abattus. Majestueux, ces arbres font la beauté de ce site et participent à la qualité de vie. Leur abattage est justifié par le sous-sol de la place. Pourtant, vous dites que des fosses élargies sont prévues pour les 24 nouvelles plantations. Par conséquent, comment

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Ik had graag meer geweten over de fasering en de aanvang van de werken die toch twee jaar zullen duren.*

*Er komt geen bijkomende parkeergelegenheid. Er verdwijnen dus 140 parkeerplaatsen zonder enig alternatief.*

*Het overleg met handelaars en omwonenden wordt gecontesteerd omdat het plaatsvond tijdens de coronacrisis, langs digitale weg en met weinig deelnemers. U verwees ook naar een vergadering met de handelaars in januari, maar velen van hen voelden zich daar niet gehoord.*

*Zo klaagde de uitbater van een etablissement dat het Villostation zijn terras zou verkleinen, terwijl het ook aan de overkant van de straat aangelegd kan worden. Hij deed een voorstel in die zin, maar daar werd niet naar geluisterd.*

*Ik zal u opnieuw ondervragen over de begeleiding voor de handelaars tijdens de werken.*

*U zegt dat de markt verplaatst wordt naar het Flageyplein, maar de informatie daarover verandert voortdurend en ik weet niet in welke mate er rekening gehouden wordt met de vragen van de handelaars en marktkramers. Daar komen we dus nog op terug.*

*Ik heb begrepen dat de bomen gekapt worden, terwijl ze net het plein mooi maken. Hoe rechtvaardigen de ingenieurs dat? Er komen wel 24 jonge bomen, maar toch.*

*We zullen ook de gemeente Elsene opnieuw ondervragen.*

les ingénieurs justifient-ils l'abattage et le remplacement de ces arbres ?

Nous restons un peu sur notre faim, alors que les travaux étaient soi-disant imminents il y a encore quelque temps. Nous réinterrogerons également les responsables à la commune d'Ixelles sur cet important chantier et ses conséquences pour que toutes les parties prenantes soient prises en considération.

1387 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les tilleuls seront préservés. Une campagne de communication sera organisée.

J'ai pris note de votre demande relative à la station Villo, pour laquelle je dois me renseigner.

En outre, nous sommes bien conscients de la confusion générée dans le quartier par le chantier du tunnel Bailli-Vleurgat, qui n'était pas prévu et répond à une urgence. Une réunion a été organisée il y a deux semaines avec tous les commerçants, afin d'exposer l'incidence de ce second chantier, à proximité immédiate de celui de la place du Châtelain.

- *L'incident est clos.*

1391 **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

1391 **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,**

1391 **concernant les résultats de l'enquête de l'Institut Vias sur la connaissance des nouvelles règles relatives à l'utilisation des trottinettes électriques.**

1393 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Depuis le mois de juillet 2022, de nouvelles règles fédérales et régionales encadrent l'utilisation des trottinettes électriques :

- âge minimum de 16 ans, sauf exception, pour circuler ;
- interdiction de rouler sur le trottoir ;
- interdiction de circuler à deux ou plus sur la même trottinette électrique ;
- vitesse maximale fixée à 25 km/h ;
- usage des sens uniques limités ;
- possibilité offerte de franchir un feu rouge dans certaines circonstances lorsque des panneaux l'autorisent.

Les résultats récemment publiés d'une enquête de l'Institut Vias dont le but était d'évaluer la connaissance de ces nouvelles règles posent à nouveau question. Ces conclusions s'inscrivent dans le

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Aan de lindebomen wordt niet geraakt. Daarover volgt nog een communicatiecampagne.*

*Uw opmerking over het Villostation zal ik nader bestuderen.*

*De werken aan de tunnels zijn dringend. Daarom heb ik twee weken geleden een vergadering georganiseerd met de handelaars over de gevolgen daarvan voor het Kasteleinsplein.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

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

**betreffende de enquête van Vias Institute over de kennis van de nieuwe regels voor het gebruik van elektrische steps.**

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).**- *Sinds juli 2022 zijn er nieuwe federale en gewestelijke regels van kracht voor het gebruik van elektrische steps: je moet minimaal 16 zijn om ermee te rijden; je mag er niet mee op de stoep; je mag niet met twee of meer op een elektrische step; je mag niet sneller dan 25 km/uur; je mag maar beperkt in eenrichtingsstraten; je mag enkel door het rood als dat door middel van borden wordt toegestaan.*

*Uit recent onderzoek van Vias Institute blijkt dat één op de zeven stepgebruikers denkt dat je vanaf je 14e op een step mag; één op de drie weet niet dat je met een elektrische step niet op de stoep mag; één op de vier weet niet dat je niet met z'n tweeën op een step mag en bijna een kwart van de steppers denkt dat de maximumsnelheid 30 km/uur of zelfs meer is. Dezelfde onwetendheid geldt voor de beperking om door eenrichtingsstraten te rijden.*

*Hoe interpreteert u de cijfers uit het onderzoek van Vias Institute? Buigt de werkgroep Micromobiliteit zich over de kwestie? Zijn stepfabrikanten en verkopers vertegenwoordigd in de werkgroep?*

cadre plus large du baromètre du nombre de blessés à trottinettes électriques et de la difficile cohabitation entre les usagers.

Un usager de trottinette sur sept pense que la limite d'âge pour circuler est fixée à 14 ans ; un usager sur trois ignore qu'on ne peut pas rouler à trottinette électrique sur les trottoirs ; un usager sur quatre ignore qu'on ne peut pas rouler à deux sur une trottinette électrique. L'enquête pointe aussi de mauvaises connaissances des règles relatives à la vitesse maximale autorisée : près d'un quart des usagers ne sont pas du tout au courant de la limitation ou pensent qu'elle est de 30 km/h, voire plus. Il en va de même pour l'usage des sens uniques limités.

Mon collègue M. Loewenstein et moi-même vous avons interrogée à plusieurs reprises sur les statistiques peu réjouissantes en matière de sécurité routière dans la Région, en particulier pour les accidents à trottinette électrique qui submergent les services d'urgence des hôpitaux, mais aussi sur la sous-estimation probable du nombre réel de victimes dans une série d'accidents. Les résultats de cette nouvelle enquête ne contribuent d'ailleurs pas à nous rassurer.

Comment interprétez-vous l'enquête de l'Institut Vias et les chiffres qu'elle dévoile ?

Le groupe de travail qui réunit tous les acteurs de la micromobilité, les opérateurs, les zones de police et les communes bruxelloises a-t-il été saisi de la question ? Inclut-il les représentants des fabricants et des vendeurs de trottinettes électriques ? Dans la négative, le groupe de travail « micromobilité & sécurité routière » prévu dans le plan d'action régional de sécurité routière (action 30) a-t-il été saisi de la question ?

Quel est le suivi concret des actions 22 et 23 du plan d'action régional de sécurité routière, qui prévoient, respectivement, d'améliorer la connaissance des règles du Code de la route et d'améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en toute sécurité ?

<sup>1395</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'enquête de l'Institut Vias souligne une connaissance insuffisante des nouvelles règles relatives aux trottinettes dans le chef de tous Belges, entre autres sur le fait que l'usage de la trottinette est autorisé à partir de 14 ans au lieu de 16 ans, ou encore une méconnaissance de la vitesse maximale autorisée.

L'enquête ne révèle pas d'informations sur l'âge des répondants et sur le fait qu'ils sont ou non utilisateurs de trottinettes. Il aurait été intéressant de confronter les résultats avec les groupes d'âges des usagers effectifs de ce type de mode de déplacement. Les chiffres soulignent néanmoins qu'il y a encore du travail de sensibilisation et d'information à faire concernant les règles introduites en juillet 2022, travail que nous poursuivons.

Nous avons déjà mené deux grandes campagnes. Le 1er juillet 2022, de nouvelles règles de circulation sont entrées en vigueur

*De acties 22 en 23 van het Actieplan verkeersveiligheid moesten leiden tot een betere kennis van het verkeersreglement en tot meer inzicht over hoe men zich veilig kan verplaatsen. Is dat gelukt?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uit het onderzoek van Vias Institute blijkt dat de nieuwe regels in verband met het gebruik van steps onvoldoende bekend zijn. Het is niet duidelijk hoe oud de respondenten waren en ook niet of ze zelf stepgebruikers zijn. Er is in ieder geval nog werk aan de winkel.*

*De invoering van de nieuwe regels op 1 juli 2022 ging in Brussel gepaard met een bewustmakingscampagne met TikTok-influencers, waarmee we de doelgroep van jongemannen tussen 18 en 35 jaar bereikten.*

*In 2023 hebben we een grootschalige bewustmakingscampagne over het verkeersreglement aan het adres van dezelfde doelgroep gevoerd. De regels over het gebruik van steps werden er nog eens*

pour les trottinettes électriques. À Bruxelles, une campagne de sensibilisation a accompagné ces mesures. Ces informations ont été diffusées par des influenceurs par le biais des réseaux sociaux et selon leur identité propre. Les influenceurs ont été sélectionnés en fonction du public cible que nous voulions atteindre. Cette stratégie a permis d'atteindre le cœur du public cible, en l'occurrence les jeunes hommes de 18-35 ans. Pour cette campagne, Bruxelles Mobilité a notamment collaboré avec ces influenceurs sur TikTok.

En 2023, nous avons réalisé une grande campagne de sensibilisation au respect du Code de la route destinée aux 18-35 ans. Cette campagne rappelait que tout n'est pas permis en trottinette et soulignait les règles du Code de la route relatives à ce mode de déplacement. Plus de 400.000 personnes du groupe cible ont été touchées par notre message sur les réseaux sociaux. La campagne a été vue plus de 1,4 million de fois sur TikTok, avec 21.500 likes.

De plus, dans le cadre de ces deux actions du plan d'action régional de sécurité routière, des formations sont développées et diffusées en milieu scolaire - niveaux primaire et secondaire - avec un accent mis sur les formations piétonnes et cyclistes pour les enfants. Par ailleurs, des actions sont entreprises afin d'améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités de tous les usagers.

<sup>1397</sup> Nous avons développé et mis à disposition des outils pédagogiques à l'intention des enseignants et des élèves de l'enseignement primaire, reprenant des règles et conseils relatifs à l'usage de la trottinette, et cela, au travers de l'Opération cartable.

Nous avons continué à développer et mis à disposition des outils pédagogiques, tous modes de déplacement confondus, à l'intention des enseignants et élèves de l'enseignement secondaire, concernant la vitesse, la conduite sous influence, les angles morts et la multiactivité.

Nous soutenons également les projets d'associations visant directement les usagers de la trottinette, qui rappellent les règles du Code de la route, sensibilisent aux dangers spécifiques, prodiguent des conseils pour la mise en selle, etc., ainsi que des projets transversaux ayant une déclinaison ou un message axés sur la trottinette, à savoir :

- le brevet multimodal, qui vise à augmenter le nombre de classes ou écoles participantes de 25 % chaque année, de telle sorte que vingt classes y ont participé en 2023 contre seize en 2022. L'objectif est de poursuivre le développement de ce projet destiné aux adolescents de 12 à 14 ans, qui les informe notamment des règles de circulation à trottinette et leur permet ensuite d'essayer ce mode de déplacement dans un environnement protégé ;

- la mise à disposition d'éthylotests lors d'événements festifs par l'ASBL Responsible Young Drivers, qui sensibilise un public plutôt jeune aux dangers des déplacements sous influence lors

*uit de doeken gedaan. Meer dan 400.000 mensen kregen via de sociale media de boodschap te zien.*

*Verder komen er opleidingen voor kinderen van de lagere en de middelbare school. Dan gaat het vooral om voetgangers en fietsers. Er wordt ook gewerkt aan de verbetering van de kennis en attitude van andere gebruikers. We stellen daarvoor heel wat pedagogisch materiaal ter beschikking.*

*We steunen ook projecten van organisaties die zich rechtstreeks tot deelstepgebruikers richten en het verkeersreglement onder de aandacht brengen, wijzen op specifieke gevaren en allerlei tips geven of boodschappen brengen zoals het multimodale brevet, de terbeschikkingstelling van alcoholtests bij evenementen, en de roadshow over elektrische steps die de Responsible Young Drivers naar de Brusselse hogescholen en universiteiten brengt.*

*De werkgroep Micromobiliteit werd in 2019 opgericht en bestaat uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, de gemeenten, deelstepbedrijven en de politie. Verkopers zijn niet vertegenwoordigd. Deze werkgroep heeft de wijzigingen aan het verkeersreglement bekend helpen maken en ze heeft het initiatief genomen om de snelheid in Brussel tot 20 km/uur te begrenzen in plaats van tot 25 km/uur.*

des retours de festivités, tous modes confondus. L'objectif est de sensibiliser environ 15.000 personnes ;

- les animations trottinettes électriques de l'ASBL Responsable Young Drivers à destination des hautes écoles et universités bruxelloises, qui visent à sensibiliser les étudiants à un usage sûr de la trottinette électrique et à rappeler les règles spécifiques de circulation.

Un groupe de travail dédié à la micromobilité partagée existe effectivement depuis 2019. Il réunit Bruxelles Mobilité, des représentants de communes, les opérateurs de véhicules partagés et la police, mais pas de représentants du secteur de la vente ou du partage de trottinettes.

Ce groupe de travail a promu et relayé les modifications du Code de la route survenues en juillet 2022 et est, par exemple, à l'initiative du bridage des véhicules à 20 km/h plutôt qu'à 25 km/h en Région bruxelloise. Cette réduction de la vitesse pour les trottinettes partagées n'existe que sur le territoire de la Région bruxelloise, ce qui témoigne de notre volonté de mettre tous les moyens en œuvre pour limiter les risques associés au mauvais usage de la trottinette électrique.

<sup>1399</sup> Les administrations et les opérateurs sont conscients du non-respect de la législation et des dangers qui découlent du fait de rouler à plusieurs, mais il n'existe actuellement aucune solution technique opérationnelle. Nous poursuivons donc les actions de sensibilisation sur le sujet. Les zones de police ont aussi un rôle important à jouer dans le contrôle des nouvelles règles applicables sur le terrain.

En vigueur depuis juillet 2022, les nouvelles règles liées à la sensibilisation aux règles générales de circulation et aux dangers spécifiques, font l'objet de nombreux rappels au fil de nos actions, qu'elles soient portées par Bruxelles Mobilité ou par des partenaires du monde associatif.

<sup>1401</sup> **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- Vos réponses très étayées démontrent l'ampleur du travail qu'il reste à accomplir. Même si vous avez déjà beaucoup avancé et réalisé de nombreuses campagnes, force est de constater que ces règles restent largement méconnues.

La trottinette partagée peut être un outil essentiel, parmi d'autres, de la micromobilité, car elle peut encourager un transfert modal. Toutefois, le respect est indispensable et aujourd'hui, il n'est pas vraiment présent. Les non-usagers des trottinettes partagées, en particulier les piétons et les personnes handicapées, sont assez mécontents, voire révoltés de la manière dont les usagers de trottinettes partagées utilisent ces engins.

Nous devons apaiser ces relations, et pour ce faire, les usagers de trottinettes doivent connaître et respecter les règles. Il y va d'ailleurs aussi de leur propre sécurité. Je reviendrai sur le port d'un casque.

*De overheid en de operatoren beseffen dat de wetgeving niet wordt nageleefd en dat het gevaarlijk is om met meerdere mensen op een step te staan, maar een technische oplossing is er voorlopig nog niet en daarom blijven we bewustmaken. De politiezones hebben een belangrijke controletaak.*

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Uit uw antwoord blijkt dat er nog werk aan de winkel is, want ondanks alle campagnes blijft de onwetendheid groot.*

*Deelsteps kunnen een belangrijke rol spelen in een groene micromobiliteit, maar de regels worden met de voeten getreden. Voetgangers en rolstoelgebruikers ergeren zich vaak mateloos. Voor betere relaties tussen alle weggebruikers is het nodig dat de steppers de regels naleven, ook voor hun eigen veiligheid.*

*U zegt dat er nog geen techniek is om te bepalen of er meer dan één iemand op een step staat, maar blijkbaar hebben sommige bedrijven die wel? Kunnen we die niet opnemen in het nieuwe reglement?*

*U vermeldde ook de campagnes aan het adres van adolescenten, maar u mag kinderen op de lagere school niet vergeten. Zij zijn de toekomstige gebruikers van steps en zij brengen het geleerde over aan hun ouders.*

Vous indiquez qu'aucun outil technique ne permet de déterminer s'il y a deux usagers sur une trottinette. Certains opérateurs, me semble-t-il, ont conçu un système permettant de le faire. Ne serait-il pas intéressant de l'exploiter également dans le cadre du futur arrêté ? Ce dernier constituera une étape importante dans la connaissance et la publicité qui sera donnée aux règles qui entourent l'usage et le stationnement des trottinettes électriques.

- *Het incident is gesloten.*

Vous avez également évoqué les nombreuses campagnes visant les adolescents qui sont, en effet, les principaux publics cibles. Toutefois, il me paraît aussi important de mener des campagnes de sensibilisation dans les écoles primaires. Les campagnes relatives à la sécurité routière, y compris dans les écoles maternelles, comme elles se font à Uccle, sont efficaces dans le cadre de la transmission aux parents de certaines règles à inculquer dès le plus jeune âge. Pour préparer les adolescents de demain, il serait intéressant de mener des campagnes de sensibilisation, au plus tôt, dès l'école primaire, sur l'utilisation des trottinettes électriques et partagées.

- *L'incident est clos.*