



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

**RÉUNION DU
MARDI 4 JUILLET 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 4 JULI 2023**

ZITTING 2022-2023

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 8

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 avancées concernant la maille Léopold-Pannenhuis du plan Good Move.

Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 11

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

concernant les modifications des plans de circulation dans les quartiers Flagey et Louise.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 15

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 problèmes rencontrés par les déménageurs avec Osiris.

Question orale de Mme Els Rochette 19

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,

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,

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 8

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

betreffende de vorderingen aan de Good Move-maas Leopold-Pannenhuis.

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 11

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

betreffende de gewijzigde circulatieplannen in de wijken Flagey en Louiza.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 15

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

betreffende de problemen met Osiris bij verhuizingen.

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette 19

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,

concernant les courses de rue à Bruxelles et la collaboration entre les communes et les zones de police.		betreffende straatraces in Brussel en de samenwerking tussen gemeenten en politiezones.	
Question orale de Mme Joëlle Maison	23	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	23
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'avancement de la mise en place de la catégorie « collisions/chutes » dans Fix My Street dans le cadre de l'action 8 du plan régional de sécurité routière.		betreffende de invoering van de categorie 'aanrijdingen/valpartijen' in Fix My Street als onderdeel van actie 8 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid.	
Question orale de Mme Joëlle Maison	26	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	26
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 résultats du baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias pour le premier trimestre 2023.		betreffende de verkeersveiligheidsbarometer van Vias Institute voor het eerste kwartaal van 2023.	
Question orale de Mme Joëlle Maison	28	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	28
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les dangers et nuisances liés au terminal de FlixBus à la gare du Nord.		betreffende het gevaar en de overlast aan de FlixBusterminal bij het Noordstation.	
Question orale de M. Sevket Temiz	32	Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	32
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le stationnement illégal de voitures électriques.		betreffende het illegale parkeren van elektrische auto's.	
Question orale de M. Sevket Temiz	34	Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	34

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le nombre de places de stationnement dédiées aux véhicules partagés.		betreffende de registratie van deelauto-gebruikers.	
Question orale de M. Marc Loewenstein	36	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	36
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 feux sonores en Région bruxelloise.		betreffende verkeerslichten met geluid in het Brussels Gewest.	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	40	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	40
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le réaménagement des avenues Van Praet et des Croix du Feu.		betreffende de herinrichting van de Van Praet- en Vuurkruisenlaan.	
Question orale jointe de M. Sevket Temiz	40	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	40
concernant l'impact sur la zone portuaire de la restructuration de l'A12.		betreffende de gevolgen van de heraanleg van de A12 voor het havengebied.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	46	Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	46
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le contrôle opérationnel des centres de contrôle technique bruxellois.		betreffende de operationele controle van de Brusselse autokeuringscentra.	
Question orale de Mme Marie Nagy	48	Mondelinge vraag van mevrouw Marie Nagy	48
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,	

et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant le projet de réaménagement du rond-point Schuman.

Question orale de Mme Nicole Nketo Bomele

52

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

concernant la différence de traitement entre les lignes de métro 1 et 5 et les lignes 2 et 6.

Demande d'explications de M. Jamal Ikazban

54

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'avancement de l'installation d'ascenseurs dans l'ensemble des stations de métro bruxelloises.

Discussion – Orateurs :

M. Jamal Ikazban (PS)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Jamal Ikazban

59

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

concernant la féminisation des noms dans l'espace public à Bruxelles et à la STIB.

Discussion – Orateurs :

en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende het project voor de heraanleg van de Schumanrotonde.

Mondelinge vraag van mevrouw Nicole Nketo Bomele

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

betreffende het verschil in benadering van metrolijnen 1 en 5 en metrolijnen 2 en 6.

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,

betreffende de vordering van de installatie van liften in het geheel van de Brusselse metrostations.

Bespreking – Sprekers:

De heer Jamal Ikazban (PS)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

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,

betreffende de vervrouwelijking van namen in de openbare ruimte en bij de MIVB.

Bespreking – Sprekers:

M. Jamal Ikazban (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

De heer Jamal Ikazban (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

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

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

1107 **QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

1107 **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,

1107 **concernant les avancées concernant la maille Léopold-Pannenhuis du plan Good Move.**

betreffende de vorderingen aan de Good Move-maas Leopold-Pannenhuis.

1109 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- En 2022 a été lancé le diagnostic relatif à la mobilité dans le quartier Léopold-Pannenhuis à Laeken, mais aussi en partie à Jette et Molenbeek-Saint-Jean. Diverses rencontres et analyses seraient en cours dans la zone, notamment avec le concours de la Ville de Bruxelles et des services de Bruxelles Mobilité.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- In 2022 werd de diagnose opgestart over de mobiliteit in de wijk Leopold-Pannenhuis in Laken en in delen van Jette en Sint-Jans-Molenbeek.

Bewoners die informatie zochten over de uitwerking van deze maas, hebben er geen gevonden. Daarom wil ik er vragen over stellen.

Hoe staat het met de procedure voor de diagnose voor deze Good Move-maas? Wat is de planning voor de verschillende fasen?

Hoe staat het met de inspraak van de handelaars en de bewoners in deze diagnose?

Wat is de rol van Brussel Mobiliteit in de analyse en diagnose, en welke middelen zijn voorhanden om de bewoners beter te informeren en te betrekken?

Hoe kunnen we garanderen dat deze toekomstige maas het verkeer niet omleidt naar de wijken in de buurt? Werden er voorafgaand een studie en telling uitgevoerd?

Welke rol kan het gewest spelen om de bovengemeentelijke samenhang te bewaren? Is er overleg tussen deze drie gemeenten en het gewest over de gevolgen aan weerszijden van de gemeentegrenzen?

Hoe willen Brussel Mobiliteit en de gemeenten de aangrenzende Dielegem-maas erbij betrekken?

Néanmoins, peu d'informations fusent actuellement au sujet de cette maille, dont l'analyse a débuté dans une certaine discrétion, plusieurs riverains cherchant sans succès des détails sur le suivi du projet et de sa concrétisation.

Je souhaiterais donc vous interroger sur les avancées de cette maille pour ce quartier principalement résidentiel du nord de la capitale.

Où en est la procédure de diagnostic pour cette maille Good Move ? Disposez-vous d'un agenda estimatif des scénarios et décisions des phases 1, 2 et 3 de cette procédure ?

Qu'en est-il de la consultation des riverains et des commerçants dans la zone concernée ? Comment ceux-ci sont-ils impliqués dans le diagnostic ?

Quel est le rôle de Bruxelles Mobilité dans l'analyse et le diagnostic pour cette zone, et quels moyens humains, logistiques et financiers ont-ils été mis en place pour permettre une meilleure information et participation, des riverains notamment ?

Comment garantir que la création de cette future maille ne renvoie plus de trafic sur les quartiers limitrophes ? Une étude et des comptages préalables ont-ils été effectués afin d'éviter des renvois de circulation vers les rues et quartiers adjacents des zones concernées ? Si oui, qu'en est-il, et comment est-il possible d'en limiter les nuisances ?

Sachant que trois communes sont concernées au sein de cette maille, quel rôle la Région peut-elle jouer pour garder une forme de cohérence supracommunale ? Existe-t-il une véritable concertation entre ces trois communes et la Région concernant les impacts de part et d'autre des frontières municipales ?

Comment Bruxelles Mobilité et les communes concernées intègrent-elles la maille Dielegem, qui est partiellement limitrophe, et qui en est déjà au stade des scénarios ? Cela

ne risque-t-il pas également d'affecter la zone Léopold-Pannenhuis ?

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les trois communes concernées par le futur quartier apaisé Léopold-Pannenhuis, c'est-à-dire la Ville de Bruxelles, Jette et Molenbeek-Saint-Jean, sont déjà toutes impliquées dans différents projets similaires, à des stades d'avancement divers, comme le contrat local de mobilité (CLM) Dielegem pour la commune de Jette et la Ville de Bruxelles, le CLM Molenbeek historique pour Molenbeek et pour la Ville de Bruxelles, l'évaluation du CLM Pentagone, la mise en œuvre du CLM Flagey ou l'étude de la maille apaisée Haren.

À la demande de la Ville de Bruxelles, qui a porté la candidature auprès de la Région en concertation avec les communes de Jette et Molenbeek, l'étude du CLM Léopold-Pannenhuis n'a pas encore été lancée. Le calendrier est en train d'être réévalué, en concertation entre les communes et la Région.

Bruxelles Mobilité coordonne la mise en place des mailles apaisées, notamment via les CLM, et s'assure de la concertation et de la cohérence des plans lorsqu'ils se trouvent à cheval sur plusieurs communes. Le but final est de trouver un accord sur une maille apaisée avec les différents acteurs communaux et régionaux.

C'est singulièrement la mise en place progressive des mailles apaisées qui permettra aux quartiers adjacents de fonctionner à leur tour, ensemble, avec leurs « bords ». Les mailles apaisées sont entourées par des voiries structurantes pour le trafic automobile - réseau auto confort et réseau auto plus -, sur lesquelles du trafic de transit doit aussi rester acceptable dans le futur immédiat, et, à terme, diminuer à mesure que des solutions alternatives globales supplémentaires sont offertes. Par ailleurs, celles-ci doivent être améliorées et tendre vers plus de multimodalité, par exemple en rendant ces voiries plus cyclables ou davantage accessibles aux piétons et PMR.

Si nous ne faisons rien, le trafic automobile et les embouteillages continueront d'augmenter. Selon les tendances, on pourrait voir des augmentations de 7 à 10 % de kilomètres parcourus sur l'ensemble du territoire bruxellois. En revanche, si nous arrivons à appliquer l'ensemble des 50 actions du plan régional Good Move, les kilomètres parcourus du trafic motorisé baisseront de 34 % sur les axes locaux et de 10 % sur les axes principaux, le nombre de déplacements en transport public augmentera de 11 % et le nombre de trajets effectués à vélo quadruplera pour les déplacements internes à Bruxelles. Nous constatons heureusement, sur la base de l'enquête sur les comportements de déplacement qui vient d'être publiée, que nous allons dans la bonne direction.

En réduisant la part modale globale des voitures personnelles, l'objectif est d'augmenter l'efficacité et la durabilité de nos déplacements, de modérer les nuisances liées à la voiture personnelle et, ainsi, d'augmenter la qualité de vie.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De drie gemeenten die betrokken zijn bij de autoluwe wijk Leopold-Pannenhuis hebben allen reeds gelijkaardige projecten die zich elk in verschillende stadia bevinden, denk aan Dielegem, Molenbeek, de Vijfhoek en Flagey.*

De studie van het lokaal mobiliteitscontract Leopold-Pannenhuis is nog niet gelanceerd omdat de Stad Brussel de planning wil herbekijken in overleg met de andere gemeenten en het gewest.

Brussel Mobiliteit coördineert via de lokale mobiliteitscontracten de invoering van de autoluwe mazen, en staat in voor het overleg met de verschillende spelers over de plannen wanneer die zich uitstrekken over verschillende gemeenten.

Met de geleidelijke invoering van verkeersluwe mazen kunnen de aangrenzende wijken functioneren met hun 'randen'. De autoluwe mazen zijn omringd door structurerende wegnetten waar het autoverkeer en het doorgaand verkeer aanvaardbaar moeten blijven. Naarmate bijkomende alternatieve oplossingen worden uitgewerkt, moet het autoverkeer ook daar dalen, onder meer door meer multimodaliteit.

Als we niets doen, blijven het autoverkeer en de opstoppingen toenemen. De vijftig acties van het Good Move-plan zullen het aantal kilometers autoverkeer doen dalen, en het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer en met de fiets doen stijgen. Uit het recente onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Brusselaars blijkt dat we de goede richting uitgaan.

Door het aandeel van personenauto's in de mobiliteit te beperken, maken we de verplaatsingen efficiënter en duurzamer, nemen we veel overlast weg en verhogen we de levenskwaliteit.

1113 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Je reste sur ma faim quant à vos réponses aux six questions relativement précises que je vous ai posées.

Concernant l'agenda estimatif, vous dites que la Ville de Bruxelles a demandé de ne pas entamer l'étude. Des photos et des vidéos attestent cependant que, sur le terrain, des rencontres ont déjà lieu et que la première phase est en route, en tout cas du côté de Bruxelles Mobilité et de la Ville de Bruxelles. J'ignore ce qu'il en est pour les autres communes.

Par ailleurs, je n'ai pas eu de réponse consistante à la plupart des autres questions que j'ai posées. Vous nous dites juste que l'on va dans la bonne direction. Je vous ai demandé comment limiter les nuisances dans les quartiers concernés, comment protéger les zones limitrophes des conséquences, comment éviter les effets pervers, mais je n'ai pas eu de réaction à ces préoccupations.

J'entends que vous souhaitez travailler quartier par quartier, mais, comme c'est la première fois qu'une maille s'étend sur trois communes, il est plus compliqué de le faire.

Je ne suis pas satisfait. Je vais devoir vous poser les mêmes questions à la rentrée pour aller de l'avant. Il est important pour les habitants de savoir ce que deviendra leur quartier dans quelques années.

Le quartier Léopold-Pannenhuis mérite plus que ces réponses un peu creuses. Il faut des dates et des délais.

1115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour les raisons déjà mentionnées, à la demande de la Ville de Bruxelles, le calendrier est en train d'être réévalué en concertation avec la commune et la Région. L'étude n'a pas encore été lancée et nous n'avons pas encore d'accord à ce sujet. Il est donc un peu tôt pour demander un suivi.

Il ne s'agit pas du seul contrat local de mobilité (CLM) touchant trois communes. Celui de Dielegem, par exemple, concerne principalement Jette, mais aussi Ganshoren et Bruxelles. Pour que le trafic se déplace de manière logique et coordonnée, il faut travailler avec la géographie réelle. Les réalités de la Région ne coïncident pas toujours avec les frontières communales.

1115 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Pour les riverains, c'est difficile à comprendre. Le site de Bruxelles Mobilité indique que le travail sur la maille Léopold-Pannenhuis a déjà démarré et se trouve dans la phase 1. Ils voient la Région et la Ville de Bruxelles intervenir sur le terrain, mais on leur assure que rien n'a commencé. C'est un peu étrange.

Je pourrais entendre que l'on n'ose pas annoncer les avancées avant 2024. Mais quand on constate sur le terrain que Bruxelles Mobilité et la Ville de Bruxelles élaborent une série de scénarios en rencontrant les acteurs de la problématique, et que, par ailleurs, on dit que rien ne se passe, que faut-il croire ? Dépense-t-on de l'argent pour rien ? C'est pour le moins confus.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *U zegt dat de stad Brussel gevraagd heeft om de studie nog niet op te starten. Maar uit beeldmateriaal blijkt dat er reeds ontmoetingen hebben plaatsgevonden en dat de eerste fase is opgestart, in elk geval bij Brussel Mobiliteit en de stad Brussel.*

U zegt heel algemeen dat het de goede richting uitgaat. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn concrete vragen over de beperking van de hinder in de betrokken wijken en in de omliggende wijken.

Ik hoor dat u wijk per wijk wil aanpakken, maar dit geval is ingewikkelder, want het is de eerste keer dat een maas zich uitstrekt over drie gemeenten.

Ik zal u in het komende parlementaire jaar dezelfde vragen stellen, want de bewoners van de Leopold-Pannenhuiswijk hebben recht op gedetailleerde antwoorden over de toekomst van hun wijk.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De planning wordt op vraag van de stad Brussel herbekeken in overleg met de gemeente en het gewest. De studie is nog niet opgestart en er is nog geen overeenstemming over. Het is dus te vroeg voor een opvolging.*

Dit is niet het enige lokaal mobiliteitscontract dat zich uitstrekt over drie gemeenten. De realiteit van het verkeer in het gewest komt niet altijd overeen met de gemeentegrenzen, daar moeten we rekening mee houden als we het verkeer logisch en gecoördineerd willen laten verlopen.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Ik snap dat u niet voorbarig vorderingen wil aankondigen. Maar de website van Brussel Mobiliteit kondigt aan dat de maas Leopold-Pannenhuis zich in de eerste fase bevindt. Brussel Mobiliteit en de stad Brussel werken een reeks scenario's uit en ontmoeten de betrokkenen. Aan de bewoners wordt gezegd dat er nog niets is begonnen. Dit is op zijn minst verwarrend.*

1115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il arrive évidemment que la commune agisse sur la mobilité dans les quartiers hors du cadre d'un CLM. Cela implique de la concertation, de la participation... Mais le calendrier de l'étude est bien en train d'être rediscuté pour encadrer le projet correctement, car la Ville de Bruxelles a beaucoup de choses à gérer.

1115 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Je vous remercie. Les habitants apprécieront de savoir ce qu'il en est.

- *L'incident est clos.*

1125 **QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

1125 **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,**

1125 **concernant les modifications des plans de circulation dans les quartiers Flagey et Louise.**

1127 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- En 2021, le quartier de la place Flagey et des étangs d'Ixelles a fait l'objet de modifications majeures dans le cadre du plan Good Move, qui se sont traduites par d'importants renvois de circulation dans les rues adjacentes et des difficultés d'accès pour certains riverains.

Depuis le 2 mai dernier, Bruxelles Mobilité et la commune d'Ixelles ont initié de nouvelles modifications, les présentant comme un test. Ainsi, plusieurs voiries ont été mises en sens unique, voire bloquées, compliquant considérablement le quotidien de nombre d'habitants, obligés de faire des détours de plusieurs centaines de mètres pour rentrer chez eux.

Par ailleurs, la Ville de Bruxelles vient d'annoncer son souhait d'interdire la circulation automobile sur une partie de la rue du Bailli, entre la rue de Livourne et l'avenue Louise, afin d'y faciliter le passage du tram. Cette décision risque, elle aussi, de compliquer l'accès à ce noyau commercial déjà en difficulté.

En outre, des travaux urgents et importants seraient prévus dans les tunnels Vleurgat et Bailli, qui affecteront l'accessibilité des quartiers adjacents des deux côtés du tronçon Louise. À ce propos, vous aurez compris que j'avais déposé ma question avant le début du chantier. En effet, les difficultés ne sont plus aujourd'hui hypothétiques, mais bien réelles, et importantes. Bien que les autorités annoncent vouloir réduire au maximum l'impact de ce chantier, nous sommes en droit de douter que cela soit possible, vu les modifications mises en place par ailleurs durant cette période critique.

Quelle est la durée de la période de test dans le quartier Flagey et quels outils ont-ils été mis en place pour l'évaluer ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Gemeenten kunnen natuurlijk mobiliteitsinitiatieven nemen buiten de lokale mobiliteitscontracten.*

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *De bewoners stellen het op prijs te weten wat er aan de hand is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende de gewijzigde circulatieplannen in de wijken Flagey en Louiza.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Door de invoering van Good Move in de wijk rond het Flageyplein krijgen de omliggende straten meer verkeer te verwerken en verlopen de verplaatsingen van de omwonenden moeilijk.*

Op 2 mei 2023 voerden Brussel Mobiliteit en de gemeente Elsene nieuwe wijzigingen door, die ze als een test bestempelden. Ze voerden in verscheidene straten eenrichtingsverkeer in of blokkeerden ze, waardoor veel inwoners honderden meters moeten omrijden. Bovendien wil de stad Brussel in een deel van de Baljuwstraat autoverkeer verbieden. Zo wordt het nog moeilijker om bij de winkels te geraken.

Daar komen nog dringende werken aan twee nabijgelegen tunnels bovenop.

Hoelang loopt de test in de wijk? Hoe wordt die geëvalueerd?

Zijn de omwonenden geraadpleegd over de aanpassingen aan het circulatieplan?

Welke rol heeft Brussel Mobiliteit in de wijzigingen op het gebied van tijdschema, follow-up en informatie aan de omwonenden?

Vond er een effectenstudie plaats naar de gevolgen van het nieuwe circulatieplan? Zo ja, wat zijn de resultaten? Hoe kan de hinder worden beperkt?

De grens tussen de gemeenten Elsene en Brussel-Stad is behoorlijk complex in die zone. Speelde het geweest een rol in het behoud van een zekere samenhang over die grens heen? Overlegden de gemeenten en het gewest over de wijzigingen en de gevolgen daarvan?

Qu'en est-il de la consultation des riverains au sujet de l'adaptation du plan de circulation ? Ont-ils pu y participer en nombre et ont-ils été écoutés ?

Quel est le rôle de Bruxelles Mobilité dans le cadre des changements mis en place en matière de calendrier, de suivi, ainsi que d'information et de participation des riverains ?

Une étude a-t-elle été réalisée portant sur l'incidence des renvois de circulation vers les rues et quartiers adjacents des zones concernées ? Si oui, quels en sont les résultats ? Comment est-il possible de limiter les nuisances ?

Étant donné que deux communes sont concernées - la commune d'Ixelles et la Ville de Bruxelles - et vu la complexité des limites communales dans cette zone, la Région a-t-elle pu jouer un rôle en vue de préserver une certaine forme de cohérence supracommunale ? Y a-t-il eu une véritable concertation entre ces deux communes et la Région concernant les modifications mises en place et leur impact de part et d'autre des frontières communales ?

Enfin, quelles mesures concrètes ont été mises en place par la Région, en collaboration avec la Ville de Bruxelles et la commune d'Ixelles, pour limiter les nuisances pour les riverains et les commerçants, notamment durant la période de rénovation des tunnels ?

¹¹²⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je rappelle que la mise en œuvre des quartiers apaisés est l'une des mesures phares visant à réaliser les ambitions du plan régional Good Move. Cette action poursuit plusieurs objectifs importants :

- améliorer les espaces publics de proximité en donnant plus de place à la sécurité, au confort, à la fonction de séjour, aux spécificités de différents publics, dont les enfants, aux activités pour les riverains, à la végétalisation et à la gestion durable de l'eau de pluie ;

- améliorer les conditions de circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics et, partant, augmenter l'attractivité de ces derniers ;

- améliorer la qualité de vie des Bruxellois en réduisant les nuisances dues au trafic automobile, telles que le bruit, la pollution de l'air et l'insécurité routière. Les premiers résultats des quartiers apaisés mis en place à Schaerbeek et dans le Pentagone présentent un bilan plutôt positif, même s'il est encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives. Nous observons une augmentation significative des modes actifs, une meilleure fluidité des transports en commun, surtout en heure de pointe, une réappropriation de l'espace public par les Bruxellois et, finalement, une réduction de la pression automobile, notamment grâce à la diminution du trafic de transit dans les rues.

Je ne doute pas que les résultats seront également positifs pour Ixelles. L'accent sera mis sur une meilleure sécurité routière, une mobilité plus durable, une baisse importante du trafic de transit

Welke maatregelen nam het gewest samen met de gemeenten om de hinder voor omwonenden en handelaars tijdens de werkzaamheden aan de tunnels te beperken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De invoering van verkeersluwe wijken is een van de belangrijkste maatregelen uit Good Move. Ze moet de openbare ruimte veiliger en comfortabeler maken, voor een vlottere doorgang van zachte weggebruikers en openbaar vervoer zorgen en de levenskwaliteit voor de Brusselaars verbeteren.*

De resultaten van de eerste verkeersluwe wijken zijn positief, al is het nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken. Ik twijfel er niet aan dat de resultaten ook in Elsene positief zullen zijn.

De maatregelen van eind oktober 2022 moesten een einde maken aan de verplaatsing van het verkeer naar de omliggende straten en de Graystraat toegankelijker maken voor fietsers. De evaluatie loopt. Tot dusver werd er in elk geval geen melding gemaakt van een problematische verschuiving van het verkeer.

Voor de evaluatie van een circulatieplan is een periode van drie tot twaalf maanden nodig. In de wijk rond het Flageyplein ontstaat er door de werkzaamheden in de tunnels een nieuw kader dat een evaluatie vereist. Bovendien moeten we wachten tot de weggebruikers nieuwe gewoonten hebben aangenomen.

Een begeleidingscomité waarin alle betrokken spelers vertegenwoordigd zijn, beoordeelt de impact van de wijzigingen op basis van waarnemingen op het terrein, verkeerstellingen, de reissnelheid met het openbaar vervoer en de reacties van de omwonenden.

et un quartier tout aussi accessible, mais plus apaisé pour les habitants.

Les mesures de fin octobre 2022 visaient à mettre fin à la dérivation de Flagey par les rues locales et à améliorer la circulation cycliste de la rue Gray. L'évaluation est en cours, et aucun rapport problématique n'a été signalé à ce jour.

Concernant la durée de cette période de test, il faut savoir que l'évaluation d'un plan de circulation nécessite entre trois et douze mois selon son ampleur, c'est-à-dire le nombre et l'importance des changements, et en fonction de l'évolution des conditions de mobilité dans et autour de la zone. Dans le cas de Flagey, la situation des tunnels à la rentrée de septembre sera un cadre nouveau nécessitant une évaluation. Il s'agit également d'attendre qu'un équilibre s'installe grâce à de nouvelles habitudes de déplacement.

Afin d'évaluer les mesures mises en place, un comité d'accompagnement composé des services communaux et régionaux, de la police, de la STIB, du Siamu et des représentants des modes actifs est chargé d'analyser l'impact des changements sur la base des observations sur le terrain, des comptages du trafic, des données relatives à la vitesse des transports en commun et de l'analyse des réactions des citoyens.

De manière générale, la modification d'un plan de circulation relève des communes. Bruxelles Mobilité et la Région soutiennent les communes par le financement de l'étude, l'octroi de subsides pour la mise en œuvre du plan, la réalisation des aménagements en voirie régionale et un support technique pour l'évaluation.

¹¹³¹ J'en viens à la consultation des riverains sur l'adaptation de ce plan de circulation. L'élaboration du nouveau plan s'est accompagnée d'un large processus participatif : enquête en ligne, avec plus de 1.500 répondants, rencontres avec l'ensemble des acteurs de terrain (commerçants, acteurs culturels, associations), réunions publiques par Zoom, stands sur la place Eugène Flagey, porte-à-porte avec les commerçants, etc. Après son approbation par le collège le 5 avril 2022, la commune a organisé plus de 40 rencontres avec les habitants et acteurs de terrain. Ce processus a très largement contribué à définir le projet actuel.

S'agissant du rôle de Bruxelles Mobilité dans les changements apportés, les mesures de circulation mises en œuvre font l'objet d'un suivi : comptages avant et après sur les axes susceptibles d'enregistrer une modification du trafic, suivi des temps de parcours par le biais des données de véhicule traceur (FCD, floating car data), retours de terrain de la police, etc. Si nécessaire, des adaptations seront apportées. Aucun plan de circulation n'est figé.

La Ville de Bruxelles a été associée au processus, du début de sa phase d'étude à sa mise en œuvre. La mise à sens unique de la rue Vilain XIII a été réalisée par ses soins.

De gemeenten zijn bevoegd voor wijzigingen aan circulatieplannen. Brussel Mobiliteit en het gewest ondersteunen ze daarbij via de financiering van de studie, subsidies voor de uitvoering van het plan, de uitvoering van de weginrichting en technische begeleiding bij de evaluatie.

De uitwerking van het plan ging met uitgebreide participatie gepaard, die onder meer bestond uit een online-enquête, ontmoetingen met onder andere handelaars en een infostand op het Flageyplein. Nadat het op 5 april 2022 werd goedgekeurd, organiseerde de gemeente Elsene meer dan veertig bijeenkomsten met de omwonenden en de betrokken spelers. Dat proces had een grote invloed op het project.

Brussel Mobiliteit staat in voor de follow-up van de doorgevoerde verkeersmaatregelen: het voert voor en na verkeerstellingen uit, houdt de doorstroomtijden in de gaten, vraagt feedback van de politie enzovoort. Indien nodig komen er aanpassingen. Circulatieplannen zijn niet in steen gebeiteld.

De stad Brussel was de hele tijd bij het proces betrokken. Het was de stad die in de Vilain XIII-straat eenrichtingsverkeer doorvoerde.

Gezien de ingrepen in de tunnels is de invoering van een deel van het circulatieplan uitgesteld. Tijdens de werkzaamheden worden er in de ruime omgeving alternatieve routes aangegeven. Er komen bovendien verkeerslichten in de werfzone.

Vu l'intervention dans les tunnels, une partie du plan de circulation du quartier Flagey a été reportée. Il en va de même pour la mise en piétonnier, excepté pour les transports publics, du premier tronçon de la rue du Bailli. Pendant le chantier de cet été, tout particulièrement au mois d'août en direction de la ville, des itinéraires alternatifs seront conseillés loin en amont et une régulation par des feux de signalisation du trafic empruntant la zone de chantier sera mise en place.

¹¹³³ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- J'ai une histoire à vous raconter. En 2018, je me suis installé dans ce quartier, dans une rue très agréable, calme et entièrement résidentielle, sans aucun commerce. Elle se situe sur le territoire de la Ville de Bruxelles, juste au bout de cette maille Good Move. Est arrivé le confinement, ce qui a renforcé le calme pour toute la Région. Or, depuis la mise en place de cette maille, mon quotidien a été transformé en enfer. Le matin et le soir, ma rue, jadis résidentielle, est embouteillée. C'est infernal ! Mon seul soulagement est la perspective de mon prochain déménagement. Pour mes voisins, l'enfer va continuer.

La situation est catastrophique. Vous avez en effet apaisé certaines rues où il n'est désormais plus possible d'accéder en voiture. Cependant, les riverains n'en ont pas toujours été informés. Un beau jour, le bas de ma rue a été coupé à deux endroits, et ce, sans que j'en sois averti d'une quelconque manière. L'information et la cohérence entre deux communes semblent difficiles à réaliser. Il s'agit soit de mauvaise foi, soit d'une incompréhension de la mise en œuvre du plan Good Move.

Vous citez le chiffre de 1.500 répondants. De mon côté, j'ai rencontré de très nombreux citoyens extrêmement insatisfaits, se plaignant du fait qu'ils ne peuvent même plus accéder à leur propre maison, sauf à parcourir des centaines de mètres supplémentaires. La situation est surréaliste. En l'occurrence, je ne vois pas ce qu'ils y ont gagné.

¹¹³⁵ Je me suis rendu sur le stand de la place Eugène Flagey le 2 mai, soit l'avant-veille du changement. Ce fut un véritable sketch. J'y ai rencontré deux étudiants qui n'étaient même pas au courant de celui-ci, j'ai d'ailleurs dû leur en montrer le plan. Ils disaient être là pour présenter les améliorations souhaitées, mais ne connaissaient pas le plan. Comment donner une information adéquate aux habitants dans ces circonstances ?

Les riverains sont globalement très insatisfaits. Vous opposez non seulement les modes de déplacement, mais aussi les quartiers et les rues. Certaines personnes sont sans doute satisfaites, car il n'y a plus de voiture dans leur rue. C'est certainement très calme et agréable pour eux. D'autres personnes, comme les habitants de ma rue, vivent un cauchemar.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁴¹ (*Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel*)

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (*in het Frans*).- *Ik woon zelf in de betrokken wijk. Vroeger was het in mijn straat altijd rustig, maar sinds de invoering van de verkeersluwe maas staan er voortdurend files. Ik ben blij dat ik binnenkort kan verhuizen. Voor mijn burens duurt de ellende echter voort.*

In sommige straten, waar geen auto's meer in kunnen, is het inderdaad rustiger geworden. Daar waren de omwonenden echter niet altijd van op de hoogte. Aan informatie en samenhang tussen de twee gemeenten lijkt het te ontbreken. Ofwel zijn ze van slechte wil, ofwel begrijpen ze Good Move niet.

Heel veel omwonenden zijn ontevreden en klagen dat ze zelfs niet meer tot bij hun eigen woning raken. Hun situatie is zeker niet verbeterd.

Vlak voor de wijzigingen ging ik naar de infostand op het Flageyplein. Dat was een klucht. De twee studenten die de stand bemanden, wisten van niets. Zo is het toch onmogelijk om de inwoners correct te informeren?

De meeste omwonenden zijn zeer ontevreden en voelen zich tegen elkaar opgezet.

- *Het incident is gesloten.*

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

1143 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1143 **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,**

1143 **concernant les problèmes rencontrés par les déménageurs avec Osiris.**

1145 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Chaque année, 375.000 déménagements ont lieu dans la capitale. On a tous en mémoire le stress que peut représenter un déménagement. En plus des meubles que l'on veut protéger le mieux possible, des contraintes temporelles ou météorologiques, les coûts peuvent parfois s'avérer conséquents. Je m'aperçois cependant, au regard des difficultés rapportées dans la presse par la Chambre belge des déménageurs, que les formalités administratives affectent non seulement les personnes qui déménagent, mais également les professionnels du secteur du déménagement.

Les représentants des déménageurs se plaignent du fait que, depuis l'introduction de l'obligation d'enregistrer l'autorisation dans la plateforme Osiris, il est de plus en plus compliqué de planifier un déménagement. La Chambre belge des déménageurs dénonce un système peu convivial, le report de déménagements, l'octroi de certaines autorisations à la dernière minute, bref de la frustration pour les clients, ainsi que pour les professionnels, qui subissent un préjudice économique et perdent du travail.

Le principal écueil dénoncé par la Chambre belge des déménageurs est le délai bien trop long - de dix jours à six mois - pour accorder les autorisations. Elle évoque, par ailleurs, des questions complexes et peu pertinentes auxquelles elle doit répondre, concernant, par exemple, le risque d'effondrement, qui lui font inutilement perdre du temps.

On comprend la détresse des déménageurs face à un outil qui ne cesse de rencontrer des difficultés. On se souvient que le secteur de la construction s'était déjà plaint de la rigidité de la plateforme. Il faut de plus insister ici sur le fait que ces retards sont extrêmement pénalisants. Ils génèrent du stress et des frustrations, notamment pour les expatriés qui, généralement, ne sont pas en mesure de reporter leur déménagement. Surtout, ils nuisent à l'image de Bruxelles. Les différents acteurs insistent d'ailleurs abondamment sur le fait que les villes européennes voisines ne connaissent pas ce type de problèmes.

1147 Les précédentes évaluations de la plateforme révélaient-elles déjà ces problèmes ? Dans le cas contraire, pourquoi ? Quand se fera la prochaine évaluation ?

Les fédérations professionnelles, la Chambre belge des déménageurs et l'union flamande des entrepreneurs indépendants affirment informer les autorités bruxelloises de ce problème depuis des mois. Une réunion se serait tenue en octobre 2022 mais n'aurait abouti à aucun changement. Les acteurs déplorent par ailleurs que vous leur ayez répondu en évoquant une étude

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de problemen met Osiris bij verhuizingen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Jaarlijks vinden er 375.000 verhuizingen plaats in Brussel. Verhuizen is stresserend, en blijkbaar niet alleen voor wie verhuist, maar ook voor de professionals uit de sector.*

De vertegenwoordigers van de verhuysfirma's klagen over het feit dat het sinds de invoering van de verplichte registratie in Osiris een stuk moeilijker is om een verhuizing te plannen. Het is een weinig gebruiksvriendelijk systeem, dat bij zowel klanten als professionals frustratie oproept en economische schade berokkent.

Het grootste probleem is dat het tot zes maanden kan duren alvorens toelating wordt verleend. Daarnaast krijgen de firma's complexe, irrelevante en tijdrovende vragen voorgeschoteld, bijvoorbeeld over het risico op instorting.

Dat de verhuizers het moeilijk hebben met het rigide systeem is begrijpelijk. Bovendien lokken de lange wachttijden stress en frustraties uit, zeker bij wie zijn verhuizing niet kan uitstellen. De problemen tasten bovendien het imago van Brussel aan.

Kwamen de problemen bij eerdere evaluaties aan het licht? Zo niet, waarom niet? Wanneer vindt de volgende evaluatie plaats?

De vertegenwoordigers van de professionele verhuizers zeggen dat ze het probleem een maand geleden bij de Brusselse overheid aankaarten. Een vergadering in oktober 2022 zou niets hebben opgeleverd. De betrokkenen zijn bovendien teleurgesteld omdat u het had over een studie naar het probleem, terwijl dat al lang

visant à examiner la procédure problématique, alors que la situation est connue depuis longtemps déjà. Pouvez-vous me retracer les différents échanges ayant eu lieu à ce sujet entre votre cabinet ou vous-même et lesdits acteurs ? Pourquoi une étude est-elle nécessaire, alors que la problématique est connue en détail ? Quelles en sont les conclusions ?

Les autorisations mettraient de six jours à six mois pour être accordées. Selon les informations à votre disposition, combien de temps faut-il en moyenne pour obtenir une autorisation sur la plateforme ?

Les acteurs du secteur plaident pour une utilisation plus directe et plus conviviale via Irisnet. Cette plateforme, déjà utilisée pour les demandes de domiciliation ou la réservation d'emplacements de stationnement pour un déménagement dans certaines communes, permettrait d'obtenir une réponse dans l'heure et la garantie d'une procédure finalisée dans les quatre jours ouvrables. Y êtes-vous favorable, en complément ou en remplacement de la plateforme Osiris ? Quels sont les éventuels obstacles ?

Considérer les déménagements d'une journée comme des chantiers peut s'avérer peu compréhensible, voire contre-productif. Une évolution du cadre réglementaire est-elle à l'étude ?

Travaillez-vous à la simplification, ou du moins à la rationalisation, des questions posées dans le formulaire d'autorisation ?

Le prix de la réservation de la voirie varie beaucoup d'une commune à l'autre. Travaillez-vous à l'uniformisation ou à l'harmonisation des prix, dans le respect de l'autonomie communale, au minimum pour les communes déléguant la gestion de leur stationnement à l'agence parking.brussels ? Avez-vous pris les mesures nécessaires pour que les citoyens puissent effectuer une réservation pour quelques heures, en fonction de leurs besoins ? Dans le cas contraire, pourquoi ?

¹¹⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous entendons les difficultés rencontrées par le secteur du déménagement et d'autres. Osiris est un outil de coordination des chantiers. Cette coordination est importante, car, en cas d'interruption du trafic en raison d'un chantier ou d'un déménagement, le gestionnaire de la voirie doit être au courant, afin de prévoir des adaptations de la circulation. Pour les petits chantiers ou déménagements, le processus est sans doute trop lourd, nous en sommes conscients.

Il est à noter que, pour l'instant, seules certaines communes emploient Osiris pour gérer les déménagements. Il existe dès lors une disparité très nuisible au secteur, qui se voit contraint d'introduire des demandes dans des outils différents en fonction de procédures divergentes et locales.

Les procédures intégrées dans le cadre de la coordination des chantiers font en ce moment l'objet d'une analyse globale afin d'objectiver les difficultés rencontrées et d'améliorer l'aspect

gekend is. Welke contacten had u met de betrokken spelers? Waarom was een studie nodig? Wat zijn de conclusies?

Hoelang duurt het gemiddeld om toelating te krijgen voor een verhuizing?

De sector wil rechtstreeks via Irisnet werken. Vindt u dat een goed idee? Wat zijn mogelijke belemmeringen?

Het is onbegrijpelijk dat verhuizingen van één dag als werven worden beschouwd. Overweegt u een aanpassing van de regelgeving?

Wilt u de vragen op het toelatingsformulier vereenvoudigen of beperken?

De prijzen om plaats op de openbare weg vrij te houden, verschillen sterk tussen de gemeenten onderling. Werkt u aan een harmonisering? Zorgt u ervoor dat de Brusselaars ook voor enkele uren kunnen reserveren? Zo niet, waarom niet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik begrijp de problemen van de sector. Osiris is een instrument voor het coördineren van werven, dat de wegbeheerder op de hoogte brengt wanneer het verkeer op de openbare weg wordt gehinderd door werkzaamheden. Voor verhuizingen is de procedure wellicht te omslachtig. Niet alle gemeenten gebruiken bovendien Osiris voor het beheer van verhuizingen. Verhuisfirma's moeten dus uiteenlopende tools gebruiken.*

Momenteel loopt er een studie naar de werfcoördinatie. Er gaat bijzondere aandacht naar administratieve vereenvoudiging en de bruikbaarheid van de weg tijdens de werkzaamheden.

Ik hou wel degelijk rekening met de verzuchtingen van de verhuizers en nam twee maatregelen die in Osiris zijn doorgevoerd. Om te beginnen schreef ik een overheidsopdracht uit voor het bemannen van het Osirisloket. Die wordt binnenkort toegewezen. Daarnaast wordt een vereenvoudigde versie van

administratif du système et son outil informatique. Une attention toute particulière sera accordée à la simplification administrative et la viabilité de la voirie lors de l'exécution des chantiers. La Chambre belge des déménageurs a par ailleurs déjà participé à des travaux antérieurs de révision.

Pour répondre à votre question relative aux concertations avec le secteur, lors de contacts entre l'administration et les représentants des entreprises de déménagement, je vous communique que l'administration prend bien note des doléances du secteur. Au-delà de la réflexion et de l'évaluation précitées, deux mesures ont été prises pour les déménagements qui sont encodés dans Osiris et non dans des outils locaux.

D'une part, un nouveau marché public a été publié afin d'assurer les prestations du guichet Osiris. Il sera attribué prochainement pour continuer à offrir une aide concrète aux entreprises du secteur du déménagement. D'autre part, cet été, l'outil informatique dit « Osiris simplifié » sera mieux adapté aux besoins des impétrants non institutionnels, dont les déménageurs, ce qui permettra d'optimiser l'expérience des utilisateurs.

¹¹⁵¹ Vous m'interrogez sur les délais de délivrance des autorisations. Précisons que, si le déménagement n'affecte pas la viabilité de la voirie, il est considéré comme chantier de minime importance (type D dans Osiris) et aucune autorisation de l'administrateur de la voirie n'est nécessaire, peu importe la durée du déménagement en question. L'activité peut dès lors débuter sans aucun délai. Une déclaration du demandeur le jour du déménagement suffit pour être en conformité avec les exigences de l'ordonnance.

Si le déménagement a un impact sur la zone de stationnement et le trottoir, il reste soumis à une simple déclaration dans Osiris. Une réponse est donnée dans les dix jours ouvrables qui suivent l'introduction de ladite déclaration.

Les cas où un déménagement nécessite une autorisation formelle sont extrêmement rares (blocage de plusieurs bandes de circulation ou de services publics, etc.) et sont justifiés par la nécessité d'une analyse par l'administrateur de voirie visant à proposer les solutions alternatives les mieux adaptées aux usagers. Même dans cette éventualité, le délai maximum de traitement est légalement de 30 jours ouvrables, voire 70 jours ouvrables si un passage en commission de coordination des chantiers est nécessaire. Dans la pratique, les délais de traitement sont bien inférieurs, particulièrement si le déménagement a lieu sur une voirie régionale. Ils atteignent au maximum 20 jours ouvrables, tout compris.

Quant à l'optimisation du système à l'instar d'un outil plus convivial comme Irisnet, mon administration et mon cabinet travaillent avec les communes et les impétrants pour poursuivre sa rationalisation et, idéalement, l'appliquer aux dix-neuf communes. L'objectif est de trouver un équilibre entre la coordination des chantiers et la gestion des impacts sur le trafic, d'une part, et la simplification de l'encodage, de l'autre.

Osiris in de zomer van 2023 aangepast aan de behoeften van niet-openbare gebruikers.

Als een verhuizing geen invloed heeft op de doorgang van het verkeer, wordt ze als een werk van geringe omvang beschouwd en moet de wegbeheerder geen toelating verlenen. Heeft ze een impact op de parkeerzone en het voetpad, dan volstaat een eenvoudige aangifte in Osiris. In dat geval wordt er binnen de tien werkdagen gereageerd.

In zeer uitzonderlijke gevallen is een formele toelating vereist en moet de wegbeheerder de weggebruikers alternatieve oplossingen aanbieden. In dat geval bedraagt de maximale wettelijke behandelingstermijn dertig tot zeventig werkdagen. In de praktijk worden de toelatingen gewoonlijk na maximaal twintig werkdagen toegekend.

Ondertussen werk ik samen met de gemeenten en de betrokkenen aan de verbetering van het systeem. Idealiter wordt het in alle gemeenten ingevoerd. Het doel is een evenwicht vinden tussen werfcoördinatie en de gevolgen voor het verkeer enerzijds en een vereenvoudiging van de invoer anderzijds. Aan de vereenvoudiging van de vragen wordt momenteel gewerkt.

Voor het vrijhouden van de weg gelden specifieke tarieven, die niet onder de bevoegdheid van parking.brussels, maar onder die van de gemeenten vallen.

Pour les déménagements d'un jour, comme précisé précédemment, une simple déclaration d'occupation suffit si le déménagement n'affecte pas la voirie et sa viabilité. Si la circulation des usagers est entravée, il est essentiel que l'administrateur de la voirie procède à une analyse pour proposer une solution alternative optimale.

S'agissant de la rationalisation des questions posées dans le formulaire d'autorisation, une simplification informatique est en cours de développement et la mise en production devrait débiter cet été.

Le tarif d'une réservation de la voirie n'est pas fixé dans les règlements complémentaires de stationnement, mais dans un règlement-redevance spécifique. Citons à ce titre le règlement-redevance pour services techniques rendus par la commune à l'occasion de réservations d'emplacements de stationnement, lequel ne relève pas de l'ordonnance « Stationnement ». Cette matière n'est donc pas du ressort de parking.brussels, mais des communes.

¹¹⁵³ Pour conclure, des simplifications sont prévues cet été. Nous allons continuer à surveiller la situation parce que nous constatons que, pour les petites entreprises qui ont de petits chantiers, la plateforme Osiris n'est pas la solution la plus adaptée pour créer de la fluidité. Par contre, en cas d'impact sur la voirie, il faut mettre en place des déviations et il est important de coordonner les chantiers. L'essentiel est de trouver le bon équilibre.

¹¹⁵⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ces réponses sont optimistes, nous sentons qu'un frémissement de solutions s'annonce. En effet, l'obligation pour les déménageurs d'intégrer la nouvelle plateforme Osiris met la profession en difficulté. Elle a du sens lorsqu'il s'agit de grands chantiers, longs et invasifs, mais nous avons du mal à percevoir son intérêt pour les petits déménagements dans des artères peu passantes.

Je suis surprise que vous ne fassiez pas allusion aux résultats fournis au mois de mai par l'étude de BDO. Je pensais même que c'était vous qui l'aviez commandée. Pouvez-vous m'en dire plus ?

Les autorisations sont apparemment délivrées plus rapidement pour les gros déménagements, ce qui est positif. Cependant, les autorisations concernant de plus grandes artères sont toujours sous le coup d'un délai allant de dix jours à six mois. Or, cette réglementation ne correspond pas à la réalité vécue par les déménageurs qui reçoivent les demandes de leurs clients de plus en plus tard (seulement une ou deux semaines à l'avance). Les déménageurs affirment ne recevoir les autorisations qu'après un délai de quatre à six semaines et non dans une moyenne de vingt jours. C'est trop long, et je relaie leur demande de réduire ce délai afin qu'il corresponde mieux aux habitudes de leurs clients. Ne pas le faire mettrait la profession en difficulté.

De vereenvoudigingen worden deze zomer doorgevoerd. Voorts hou ik de situatie in de gaten, want Osiris is niet de beste oplossing voor kleine ondernemingen met beperkte werken. Bij ingrijpendere werkzaamheden is een goede coördinatie echter vereist.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Uw antwoord is bemoedigend. De registratie in Osiris is inderdaad nuttig voor grote, langdurige werkzaamheden met een grote impact, maar niet voor kleine verhuizingen.*

Over de resultaten van de studie door BDO zegt u niets. Kunt u die toelichten?

Voor grote verhuizingen worden de toelatingen blijkbaar sneller verleend. Voor grote verkeersaders bedragen de termijnen echter tien dagen tot zes maanden. De verhuizers stellen bovendien dat ze hun toelating gemiddeld niet na twintig dagen krijgen, maar na vier tot zes weken. Dat is te lang. Als u wilt dat de sector niet in de problemen komt, moet u die termijn inkorten.

1157 Concernant les lourdeurs administratives, vous dites vouloir simplifier les demandes d'autorisation.

Les éléments essentiels pour les déménageurs sont les critères basiques du métrage et du stationnement, qui correspondent à leur métier, alors que la plateforme Osiris leur demande quantité d'autres informations plus approfondies.

De nombreuses communes utilisent Irisnet, qui semble mieux correspondre à l'attente des déménageurs. Pourquoi ne pas centraliser toutes les demandes sur Irisnet, au lieu d'utiliser la plateforme Osiris, qui est un système beaucoup plus lourd pour les déménageurs ?

1159 **Mme la présidente.**- Normalement, les deux minutes qui suivent sont réservées aux questions supplémentaires et à la réponse de la ministre. Je ne devrais donc plus donner la parole à la ministre puisque vous avez déjà largement dépassé le temps de parole imparti.

1159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- On peut discuter de qui - commune ou Région - décide de quoi.

Concrètement, il faut procéder à des adaptations pour ces secteurs. Vos remarques seront transmises. Le dialogue se poursuit et des améliorations seront apportées cet été. Tant que des nuisances n'affectent pas la circulation, nous veillerons à faciliter le processus. Un guichet va fluidifier l'utilisation d'Osiris par les entreprises.

Il appartient aux communes de choisir entre Osiris et Irisnet. Une harmonisation est souhaitable, mais la direction à prendre est toujours en discussion.

1159 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pourriez-vous me transmettre l'étude de BDO ?

1159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons procédé à une analyse de cette étude. Sur cette base, nous allons améliorer le système. Pour le moment, Bruxelles Mobilité se saisit des données. Dès que tout est fini, nous transmettrons toutes les données collectées.

1159 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous aimerions disposer de l'étude telle qu'elle vous a été transmise, avec des données brutes et ses pistes de solutions.

1159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vais le demander à l'administration.

- *L'incident est clos.*

1173 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

1173 **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**

U wilt de aanvragen vereenvoudigen. Voor de verhuizers zijn de belangrijkste criteria metingen en parkeren, maar in Osiris moeten ze veel meer informatie geven.

Veel gemeenten gebruiken Irisnet, dat beter aan de behoeften van de verhuizers voldoet. Waarom centraliseert u de aanvragen niet in dat systeem?

Mevrouw de voorzitter.- Normaal zijn de volgende twee minuten voor bijkomende vragen en het antwoord van de minister. Omdat u uw spreektijd ruim overschreden hebt, mag ik de minister eigenlijk het woord niet meer geven.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn aanpassingen nodig. Ik geef uw opmerkingen door. Voor hinder die het verkeer niet beïnvloedt, moet het proces eenvoudiger en er komt een Osirisloket.*

De gemeenten kiezen zelf welk systeem ze gebruiken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Kunt u mij de studie van BDO bezorgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Momenteel buigt Brussel Mobiliteit zich erover. Zodra dat is gebeurd, bezorg ik u de gegevens.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik zou graag de studie krijgen die u ook hebt ontvangen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik vraag ze aan Brussel Mobiliteit.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie

Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

¹¹⁷³ **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,**

¹¹⁷³ **concernant les courses de rue à Bruxelles et la collaboration entre les communes et les zones de police.**

¹¹⁷⁵ **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).** - *Les courses de rue, phénomène dangereux et persistant, révèlent un manque de coordination. Le problème ne date pas d'hier, puisque le ministre-président et vous-même avez déjà été interrogés à ce sujet en 2021 et en 2022, respectivement.*

Sur le terrain, rien ne change. Les véhicules impliqués sont confisqués dans certaines communes, mais pas dans d'autres.

Face à ce manque de coordination, le plan d'action régional de sécurité routière préconise une meilleure collaboration entre les communes et les zones de police. Il avait été prévu de renforcer le personnel de l'équipe de Bruxelles Mobilité chargée des contrôles et des sanctions. Une concertation devait être lancée entre Bruxelles Mobilité, les zones de police et safe.brussels afin d'échanger les bonnes pratiques et de réfléchir à de nouvelles sanctions. Un plan d'action interfédéral est en voie d'élaboration.

¹¹⁷⁷ *Safe.brussels a proposé des mesures en matière de communication, mais aussi de contrôles et de sanctions.*

Combien d'infractions ont-elles été constatées depuis 2021 dans chaque zone de police ?

Qu'en est-il du renforcement des effectifs de Bruxelles Mobilité ?

Quels sont les résultats de la concertation entre Bruxelles Mobilité, les zones de police et safe.brussels ?

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 straatraces in Brussel en de samenwerking tussen gemeenten en politiezones.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit). - Straatracen is levensgevaarlijk, maar toch nog steeds heel populair in Brussel. Chauffeurs rijden roekeloos door de stad met bijzonder hoge snelheden. Niemand is veilig. Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor de huidige regering, maar in de praktijk is er blijkbaar een gebrek aan coördinatie om het probleem aan te pakken.

Spijtig genoeg bestaat het probleem al langer. Er werden in 2021 al vragen over straatraces gesteld aan minister-president Vervoort en in 2022 aan minister Van den Brandt. Het is duidelijk dat het probleem de bevoegdheden van individuele ministers overstijgt en tegelijkertijd ook de grenzen van gemeenten.

Op het terrein is er nog geen verandering zichtbaar. In het antwoord van minister-president Vervoort uit 2021 werd bijvoorbeeld verwezen naar de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene, die verschillende voertuigen van straatracers in beslag kon nemen. De politiezone Brussel-West zou een systeem van administratieve inbeslagnamen hanteren dat werd toegepast in Koekelberg en Sint-Jans-Molenbeek, maar nog niet in de andere gemeenten van de politiezone. Dat is een pijnlijk voorbeeld van het gebrek aan afstemming tussen de verschillende politiezones, maar zelfs ook tussen gemeenten in eenzelfde politiezone.

U hebt het gebrek aan samenwerking al in 2022 opgemerkt. In het Actieplan verkeersveiligheid wordt dan ook gepleit voor betere samenwerking tussen gemeenten en politiezones met betrekking tot straatraces. Er werd meer personeel beloofd voor het team van Brussel Mobiliteit dat zich bezighoudt met controles en sancties. Er zou overleg starten tussen Brussel Mobiliteit, de politiezones en safe.brussels om praktijken en ervaringen te delen en na te denken over nieuwe sancties. Tot slot werd er gewerkt aan een interfederaal actieplan.

Safe.brussels zelf heeft enkele maatregelen betreffende verkeersveiligheid naar voren geschoven, zoals gerichte communicatie over risicogedrag, mobiliteit en gevaren op de weg, maar ook een verbeterde controle- en sanctieketen van de verkeersovertredingen.

Er is veel goede wil: alle elementen om het probleem aan te pakken zijn aanwezig. Er ontbreekt echter daadkracht en samenwerking om dat effectief te kunnen doen.

Quelle est la position du gouvernement à l'égard du plan d'action interfédéral ?

Les sanctions s'appliquent-elles uniformément dans toutes les communes ?

Les caméras du centre de crise sont-elles utilisées pour retrouver les contrevenants ?

Hoeveel overtredingen zijn er sinds 2021 per politiezone vastgesteld met betrekking tot straatracen? Hoe is de situatie geëvolueerd?

Wat is het vooropgestelde personeelskader van het team controles en sancties van Brussel Mobiliteit? Zijn al die plaatsen ingevuld? Zo ja, wat is het resultaat van die versterking? Zo niet, op welke manier zult u zorgen voor een invulling van het personeelskader?

Wat zijn de resultaten van het overleg tussen Brussel Mobiliteit, de politiezones en safe.brussels?

Welke stappen heeft de Brusselse regering ondernomen ten aanzien van het interfederaal actieplan?

Welke nieuwe sancties zijn er nu mogelijk voor straatracers? Worden ze in het hele gewest toegepast of nog steeds slechts in enkele gemeenten? Welke maatregelen hebben andere steden of landen genomen om straatracen tegen te gaan en wat kunnen we daarvan leren?

Wordt het crisiscentrum, waar alle camerabeelden samenkomen, ook ingezet om straatracers op te sporen? Zo niet, waarom niet?

¹¹⁷⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La répression des courses de rue fait partie du plan d'action régional de sécurité routière 2022-2030. Les actions de sensibilisation et les aménagements de la voirie ne suffisent apparemment pas pour éliminer le phénomène, les personnes concernées étant peu réceptives aux campagnes traditionnelles.*

Dans la zone de police Bruxelles-Ouest, on note entre 18 et 38 infractions par an entre 2019 et 2022. À Bruxelles-Villes / Ixelles, seules les confiscations sont comptabilisées, ce qui donne entre 12 et 39 véhicules confisqués entre 2020 et 2022. À noter que, dans certains cas, le permis de conduire fait également l'objet d'une confiscation judiciaire, pour une durée minimale de quinze jours.

La zone de police Bruxelles-Nord a enregistré 299 infractions pour vitesse inadaptée et 23 pour conduite dangereuse en 2021. Pour l'année 2022, ces chiffres sont de 268 et 39, respectivement.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Straatracen aanpakken maakt deel uit van het Actieplan verkeersveiligheid 2022-2030. Zo bepaalt actie 5 dat crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en op een gerichte en passende manier wordt aangepakt.

Zowel bewustmakingsacties als infrastructuuringrepen blijken niet te volstaan om het fenomeen voor eens en voor altijd aan te pakken. De doelgroep is hardnekkig en weinig ontvankelijk voor de traditionele campagnes.

Ik geef u de cijfers die de politiezones me hebben bezorgd in verband met straatracen en de evolutie van de situatie.

Voor de politiezone Brussel-West is de evolutie van het vastgestelde aantal overtredingen sinds 2019 tot op heden:

- 2019: 26;
- 2020: 18 (daling wellicht te verklaren door de coronacrisis);
- 2021: 20 (daling wellicht te verklaren door de coronacrisis);
- 2022: 38;
- 2023 (tot mei): 9.

Voor de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene zijn er geen cijfers van het aantal overtredingen, maar wel van het aantal inbeslagnames:

- 2020: 39 voertuigen administratief in beslag genomen en 9 voertuigen gerechtelijk;
- 2021: 31 voertuigen administratief in beslag genomen en 5 voertuigen gerechtelijk;
- 2022: 12 voertuigen administratief in beslag genomen;
- de eerste vier maanden van 2023: 13 voertuigen administratief in beslag genomen en 1 voertuig gerechtelijk.

Daarnaast wordt in bepaalde gevallen ook het rijbewijs gerechtelijk in beslag genomen voor een minimale duur van vijftien dagen.

Voor de politiezone Brussel-Noord evolueerde het aantal vastgestelde inbreuken tussen januari 2021 en maart 2023 als volgt:

- 2021: 299 voor onaangepaste snelheid (Wegcode) en 23 voor gevaarlijk rijgedrag (Strafwetboek);
- 2022: respectievelijk 268 en 39;
- 2023 (tot maart): respectievelijk 41 en 12.

De politiezone Montgomery en de politiezone Marlow hebben ons laten weten dat ze op hun grondgebied niet geconfronteerd werden met straatraces.

Betreffende het personeelsbestand van Brussel Mobiliteit voor de controle- en sanctiedossiers, kan ik u zeggen dat momenteel slechts een van de geplande aanwervingen heeft plaatsgevonden. Dat gebeurde in september 2022. De aanwerving van een tweede personeelslid was een eerste maal gepland in juni 2022, maar geen enkele kandidaat voldeed aan de vereisten van de functiebeschrijving. De hernieuwing van de procedure is gepland na de zomer van 2023.

Het voorstel om een rijbewijs met punten in te voeren wordt besproken door de federale regering. Ik betreur dat dit voorstel niet vordert. Het zou namelijk een antwoord kunnen bieden op hardnekkige recidivisten door hen op termijn te verplichten hun rijexamen over te doen.

In elk geval kan de Procureur des Konings beslissen om een rijbewijs onmiddellijk in te trekken en kan het parket overgaan tot gerechtelijke inbeslagname. Indien dat niet gebeurt, kunnen de politiezones overgaan tot een administratieve inbeslagname.

Meerdere politiezones passen daarnaast ook de administratieve inbeslagname toe. De politiezone Brussel-West hanteert een inbeslagname voor vier werkdagen. De politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene past in principe een inbeslagname van 24 uur toe, tenzij het gaat om gevaarlijk gedrag of er bijkomende inbreuken werden gepleegd, zoals rijden onder invloed.

¹¹⁸¹ *Les zones Montgomery et Marlow ne sont pas confrontées au problème.*

Pour ce qui est du renforcement des effectifs de Bruxelles Mobilité, seule une personne a été recrutée à ce jour. Il était prévu d'en engager une deuxième, mais aucun candidat n'a été jugé apte. La procédure sera relancée après cet été.

Je regrette que la proposition d'instaurer le permis à points n'avance pas au niveau fédéral, car elle obligerait les récidivistes à repasser l'examen de conduite.

Le procureur du Roi peut retirer immédiatement le permis de conduire et le parquet peut ordonner une confiscation judiciaire. Si ce n'est pas le cas, les zones de police peuvent procéder à une confiscation administrative, d'une durée variable.

La zone de Bruxelles-Nord incite la population, sur les réseaux sociaux, à signaler immédiatement les conduites inappropriées.

Le plan d'action régional prévoit un groupe de travail entre zones de police. Il est également envisagé d'étudier ce qui se fait à l'étranger.

Les caméras ne sont pas utilisées, sauf dans la zone Midi, mais cette possibilité pourrait être étendue à d'autres zones.

¹¹⁸³ **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (*en néerlandais*).- *J'analyserai ces chiffres à mon aise, mais je remarque qu'ils sont difficilement comparables d'une zone à l'autre.*

Il est très important de connaître le nombre de plaintes introduites par des citoyens. Les nombreux témoignages sur Facebook sont sans commune mesure avec les sanctions que vous avez énumérées.

Quand le groupe de travail entre les zones de police se réunira-t-il ?

¹¹⁸⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Je ne peux vous donner une date précise.*

- L'incident est clos.

¹¹⁸⁹ **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

De zone Brussel-Noord heeft daarnaast ook een campagne georganiseerd op sociale media waarbij de bevolking uitgenodigd wordt om onaangepast rijgedrag onmiddellijk te melden aan hun centrale. Bovendien wordt meegedeeld dat administratieve inbeslagnemingen mogelijk zijn.

De politiezone Zuid deelt mee dat in bepaalde gevallen ook wordt overgegaan tot administratieve inbeslagnames.

Een van de acties van het Actieplan verkeersveiligheid bestaat erin om na te gaan welke maatregelen andere landen nemen op het gebied van straatraces. Er is een werkgroep met de politiezones gepland.

De bewakingscamerabeelden worden momenteel niet door de politiezones gebruikt, behalve in de politiezone Zuid, die een beroep doet op camera's om voertuigen te onderscheppen en in beslag te nemen. Die mogelijkheid zou ook in de andere politiezones kunnen worden bestudeerd.

We blijven dit dossier opvolgen. De politie moet worden gesteund door het gewest.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- Ik zal de cijfers rustig analyseren. Het valt meteen op dat de politiezones hun cijfers niet op dezelfde manier meedelen. Ze zijn dan ook moeilijk te vergelijken.

Het is ook heel belangrijk om na te gaan hoeveel klachten burgers hebben ingediend. Heel veel mensen vinden straatraces een van de meest onveilige overtredingen in het gewest. Auto's rijden in woonwijken vaak veel te snel. Op Facebook zijn daarover veel getuigenissen en klachten te vinden. Die staan niet in verhouding tot het opgesomde aantal sancties.

Ik roep op tot meer samenwerking tussen de politiezones. Ik zal die vraag ook richten tot de minister-president. Het is goed dat de politiezone Zuid camerabeelden gebruikt. Als die methode doeltreffend blijkt te zijn, zouden de andere politiezones ze ook snel kunnen toepassen.

Wanneer is de samenkomst van de werkgroep met de politiezones gepland? Is er nog tijd om daaraan acties te koppelen? Het is immers belangrijk om de goede praktijken in andere steden te onderzoeken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het Actieplan verkeersveiligheid loopt tot 2030 en stopt dus niet bij het einde van deze regeerperiode. Ik kan echter niet specifiek zeggen op welke datum de werkgroep zal samenkomen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

1189 **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,**

1189 **concernant l'avancement de la mise en place de la catégorie « collisions/chutes » dans Fix My Street dans le cadre de l'action 8 du plan régional de sécurité routière.**

1191 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- L'action 8 du plan d'action régional de sécurité routière (PASR) prévoit la mise à disposition d'une plateforme d'enregistrement de chutes et de collisions sur la voie publique à destination des citoyens et usagers. Il s'agit de s'atteler à lutter contre leur sous-enregistrement et de compléter les données actuelles, afin de dresser un portrait précis des lieux et des circonstances dans lesquels les accidents se produisent le plus fréquemment. L'objectif est d'en tenir compte ultérieurement, lors de la planification des actions portant sur l'infrastructure.

L'outil choisi pour enrichir les données actuelles était l'application Fix My Street, à laquelle il était prévu d'ajouter une catégorie spécialement dédiée aux chutes et aux collisions.

Le 24 novembre 2022, dans votre réponse à ma question écrite sur l'état d'avancement de cette action 8, vous évoquiez les difficultés inhérentes au choix de Fix My Street pour concrétiser cette action, en raison de motifs techniques rendant impossible l'exploitation des données collectées.

Des discussions devaient se poursuivre entre Bruxelles Mobilité et Paradigm pour trouver une solution. Le choix semblait se porter sur le développement d'un autre outil répondant aux mêmes critères.

Comme vous le savez, le sous-enregistrement des accidents est un problème qui nous tient à cœur, chez DéFI, et qui a été soulevé à plusieurs reprises dans cette commission. Nous avons impérieusement besoin de données fiables pour y voir clair et développer des solutions adaptées.

Où en sont les discussions entre Bruxelles Mobilité et Paradigm ? Une solution a-t-elle été trouvée pour mettre à la disposition des usagers un outil leur permettant de signaler des accidents et pour s'attaquer au problème du sous-enregistrement des collisions ? Dans l'affirmative, quelle est cette solution et quel est le calendrier pour le développement, les phases de test et la mise à disposition ?

1193 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'action 8 du plan d'action régional de sécurité routière prévoit qu'une plateforme d'enregistrement des chutes et des collisions sur la voie publique soit mise à la disposition des citoyens et usagers. Cet outil permet de lutter contre le sous-enregistrement de ces événements et de compléter les données actuelles pour dresser un portrait précis des lieux et circonstances dans lesquels elles se produisent le plus

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

betreffende de invoering van de categorie 'aanrijdingen/valpartijen' in Fix My Street als onderdeel van actie 8 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Actie 8 van het Actieplan verkeersveiligheid voorziet in een registratieplatform voor valpartijen en aanrijdingen op de openbare weg. Die worden nu immers veel te weinig geregistreerd, terwijl meer volledige gegevens kunnen helpen om de infrastructuur beter in te richten.*

Als platform is gekozen voor de app Fix My Street, waaraan een aparte categorie voor valpartijen en aanrijdingen zou worden toegevoegd. Op 24 november 2022 zei u echter in een antwoord dat het om technische redenen moeilijk was om de verzamelde gegevens te verwerken. Brussel Mobiliteit en Paradigm zouden daarvoor een oplossing zoeken.

Hoever staat die samenwerking? Is er al een oplossing? Zo ja, welke is dat en wanneer zal ze operationeel zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Actie 8 van het Actieplan verkeersveiligheid voorziet inderdaad in een registratieplatform voor valpartijen en aanrijdingen op de openbare weg.*

Er werd eerst een aparte categorie 'valpartijen en aanrijdingen' toegevoegd aan Fix My Street, maar wegens technische moeilijkheden met die app heeft Brussel Mobiliteit aan Paradigm gevraagd om deze registratie te organiseren. Misschien komt

fréquemment. L'objectif est d'en tenir compte, ultérieurement, lors de la planification des actions d'infrastructure.

L'outil choisi pour enrichir les données actuelles était l'application Fix My Street, à laquelle il était prévu d'ajouter une catégorie dédiée aux chutes et aux collisions. Mais, à la suite de difficultés techniques inhérentes à l'usage de Fix My Street, Bruxelles Mobilité s'est tournée vers le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB, désormais Paradigm) pour développer ce service de collecte de données. L'option Fix My Street n'a jamais été perdue de vue, compte tenu des évolutions régulières de sa portée, mais une solution technique à court et moyen termes était nécessaire.

Ainsi, lorsque que le CIRB a contacté Bruxelles Mobilité fin août 2022 afin de réaliser une enquête-baromètre inspirée d'un projet de l'Université de Gand sur les itinéraires pour vélos et le sentiment de sécurité des cyclistes, la cellule « sécurité routière » de Bruxelles Mobilité a montré son intérêt.

Bruxelles Mobilité a alors essayé de faire évoluer le projet pour intégrer les besoins de l'objectif 8 du plan d'action régional de sécurité routière en mentionnant que l'ensemble des usagers de la route devrait être représenté et qu'il était nécessaire de collecter l'information sur les chutes et les collisions, et pas seulement sur le sentiment d'insécurité, qui est le deuxième pilier de l'objectif 8. En ont résulté de nombreuses réunions, afin de clarifier le projet et les attentes.

Finalement, la collaboration entre Paradigm et Bruxelles Mobilité ne s'est pas faite, pour diverses raisons. D'abord, le projet souhaité était complexe et long pour l'utilisateur, Paradigm cherchant à collecter des données non nécessaires à l'objectif 8. Le développement d'une application mobile était également compliqué à mettre en œuvre, et risquait d'induire une perte d'utilisateurs potentiels.

Le travail s'est donc poursuivi, avec comme objectif d'utiliser le site de Bruxelles Mobilité. Entre-temps, le gouvernement a décidé de mettre en œuvre un projet de stratégie internet régionale. L'ensemble de nos contenus seront rassemblés au sein d'un portail thématique dédié à la mobilité. Bruxelles Mobilité est en train d'évaluer comment intégrer Fix My Street dans ce portail.

Nous avons beaucoup travaillé, mais je ne peux pas encore vous livrer l'outil qui sera utilisé. Nous poursuivons le travail de recherche.

Mme Joëlle Maison (DéFI). - Si j'ai bien compris, l'application Fix My Street initialement choisie a été abandonnée pour des raisons techniques. Aujourd'hui, la mise en œuvre d'autres solutions s'étant avérée très compliquée, on envisagerait d'y recourir à nouveau. Que l'on puisse surmonter les difficultés techniques de Fix My Street est une bonne nouvelle. En effet, mon groupe estime qu'il s'agit d'un outil pratique et adéquat.

het uiteindelijk wel in orde met Fix My Street, maar er was een technische oplossing nodig op korte en middellange termijn.

Eind augustus 2022 vroeg Paradigm de medewerking van Brussel Mobiliteit bij de organisatie van een enquête over de fietsroutes en het veiligheidsgevoel bij fietsers. Brussel Mobiliteit zag een mogelijkheid om dat project uit te breiden tot het gewenste registratieplatform, door alle verkeersgebruikers op te nemen en ook te vragen naar valpartijen en aanrijdingen.

Uiteindelijk is de samenwerking tussen Brussel Mobiliteit en Paradigm op niets uitgedraaid. Het project werd te complex en zou de gebruikers afschrikken om deel te nemen.

Het nieuwe idee is nu om de website van Brussel Mobiliteit te gebruiken. De regering werkt aan een gewestelijke internetstrategie, waarbij het de bedoeling is dat alle gegevens rond mobiliteit op één portaal site terecht zouden komen. Ook Fix My Street zou daarin geïntegreerd worden.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - *Fix My Street werd om technische redenen opgegeven, maar wordt nu weer overwogen, omdat ook andere oplossingen erg moeilijk blijken. Persoonlijk vind ik Fix My Street wel een goede optie.*

Tijdens de voorbije hoorzittingen hoorden we regelmatig dat het aantal aanrijdingen systematisch onderschat wordt. Een betere registratie is dus dringend.

« Meten is weten » dit-on en néerlandais. Il est important de quantifier les choses. Ces derniers mois, lors des auditions, nous avons souvent entendu que le nombre de collisions - surtout avec des cyclistes et trottinetistes - était sous-évalué. Il est donc urgent de disposer d'un outil qui permette d'évaluer et de faire évoluer vos politiques en matière de sécurité routière.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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

concernant les résultats du baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias pour le premier trimestre 2023.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Selon les baromètres trimestriels de la sécurité routière publiés par l'Institut Vias, le nombre de victimes d'accidents corporels ne cesse de grimper depuis le début de cette législature. En 2022, avec 4.829 au total, il dépasse les chiffres des années précédentes.

Pour le premier trimestre 2023, les chiffres s'améliorent partout en Belgique, sauf en Région bruxelloise, où ils sont supérieurs à ceux de 2022, à l'exception du nombre de tués : zéro contre trois en 2022. Le nombre des accidents corporels est en augmentation de 2,5 % par rapport au premier trimestre 2022. Pour le premier trimestre 2023, ceux impliquant un piéton sont en hausse de 14,9 % ; un motocycliste, de 15 % ; et une camionnette, de 22,2 %.

Les chiffres concernant les blessés parmi les cyclistes ou les usagers des trottinettes électriques semblaient, au 16 mai 2023, s'être améliorés. Toutefois, à l'occasion d'auditions sur la sécurité routière, quelques intervenants, dont le Dr Pierre Youatou Towo, qui dirige le département des urgences chirurgicales à l'hôpital Saint-Pierre, se sont inquiétés du sous-recensement des accidents. Notamment concernant les trottinettes, ce médecin nous a confrontés à des images témoignant des chocs extrêmement violents qui peuplent le quotidien des urgentistes, qu'ils soient infirmiers ou médecins.

Selon vous, quelles raisons expliquent la hausse du nombre d'accidents impliquant des piétons, des motocyclistes, des camionnettes et des conducteurs de voitures dans notre Région par rapport à la même période en 2022 ?

Le groupe de travail chargé des statistiques s'est-il réuni pour examiner la question de l'exploitation des données hospitalières, en plus de celles de la police ? Il convient en effet d'obtenir les chiffres les plus précis possibles afin d'adapter les actions en fonction de la situation.

Que pensez-vous de l'idée de diffuser des campagnes choc dans l'espace public pour sensibiliser les usagers de trottinettes, en particulier les plus jeunes, et les inciter à respecter la législation

- *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 verkeersveiligheidsbarometer van Vias Institute voor het eerste kwartaal van 2023.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Volgens de driemaandelijkse cijfers over de verkeersveiligheid van Vias Institute gaat het aantal slachtoffers met lichamelijk letsel sinds de start van de regeerperiode in stijgende lijn. In 2022 waren het er 4.829, en dat is meer dan de voorgaande jaren.

Tijdens het eerste trimester van 2023 was er overal in België een verbetering, behalve in Brussel. Het aantal Brusselse verkeersdoden ging weliswaar van drie in 2022 naar nul dit jaar, maar het aantal gewonden steeg met 2,5%. Het aantal ongevallen met voetgangers nam toe met 14,9%, met een motorrijder met 15% en met een bestelwagen met 22,2%.

Het aantal gewonde fietsers of steppers lijkt te dalen, maar tijdens hoorzittingen over de verkeersveiligheid luidden een aantal sprekers de alarmbel over de onderrapportering van het aantal stepongevallen.

Wat zijn volgens u de oorzaken van de stijging van het aantal ongevallen met voetgangers, motorrijders, bestelwagens en auto's?

Bekijkt de werkgroep Statistiek hoe we naast de gegevens van de politie ook die van de ziekenhuizen kunnen gebruiken? We hebben exacte cijfers nodig om het verkeersbeleid daarop te kunnen afstemmen.

Wat denkt u van campagnes met schokkende beelden om steppers aan te zetten tot het naleven van de regels

et les consignes de sécurité ? De même, que pensez-vous de l'idée de réaliser des campagnes de sensibilisation dans les écoles secondaires, mais aussi primaires ?

Où en est le recrutement des derniers équivalents temps plein visant à assurer les ressources humaines nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action régional de sécurité routière ?

¹²⁰⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les chiffres d'accidents sont disponibles pour les trois premiers mois de l'année 2023. La comparaison n'est pertinente qu'en prenant un peu plus de recul. Idéalement, pour avoir une vue sur leur évolution, l'analyse doit se faire par année et sur cinq, voire dix ans. Cela dit, comme vous, je préfère voir les chiffres les moins élevés possible. Nous travaillons sur l'évolution à long terme, mais nous sommes touchés par chaque collision, chaque accident qui se produit. Les statistiques de 2022 étaient mauvaises et il était important d'agir.

Pour l'année 2022, les statistiques d'accidents de piétons étaient les moins mauvaises, abstraction faite des années 2020 et 2021. Les trois premiers mois de 2023 rejoignent les chiffres de 2022, avec 231 accidents. Si l'on regarde les chiffres sur dix ans, la tendance est à la baisse, même si le nombre d'accidents reste toujours trop élevé. Quoiqu'il en soit, nous continuons à suivre ces chiffres de près. Je ne veux pas voir une augmentation du nombre d'accidents impliquant des piétons.

Pour les autres usagers vulnérables, on peut noter une diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes (-16 accidents), des usagers de trottinette (-25 accidents entre 2022 et 2023) et des cyclomotoristes (-18 accidents). Si l'on tient compte de l'augmentation continue du nombre de cyclistes, il s'agit, pour ce mode de déplacement, pour le premier trimestre de 2023 et avec toutes les réserves qui s'imposent, d'une diminution du risque par kilomètre parcouru et par cycliste.

Malheureusement, en ce qui concerne les passagers de voiture, on constate une hausse de 28 accidents. Quant aux accidents impliquant des camionnettes, on en compte 10 de plus que durant les trois premiers mois de 2022. Cela pourrait s'expliquer par une augmentation du nombre de camionnettes dans le trafic, liée aux livraisons du commerce en ligne, mais cela reste à vérifier.

Il reste hasardeux d'expliquer ces évolutions sur trois mois. Les bases de données de la police et des hôpitaux ne sont pas coordonnées. Notons également que les périmètres géographiques des deux bases de données sont différents. Celle de la police reprend les informations des accidents qui se sont déroulés dans la Région. Les données des hôpitaux reprennent tous les blessés qui sont amenés dans les hôpitaux bruxellois, indépendamment du lieu effectif de l'accident. On peut par contre essayer d'utiliser les informations recueillies dans les hôpitaux dans le cadre d'études, mais une fusion de ces bases de données n'est malheureusement pas possible.

¹²⁰⁹ Les campagnes chocs ne sont pas pertinentes en matière de sécurité routière, le public ayant tendance à détourner le regard des images fortes et choquantes. De plus, placer ce genre

en de veiligheidsvoorschriften? Bent u gewonnen voor bewustmakingscampagnes in middelbare en lagere scholen?

Hoe zit het met de indiensttreding van de laatste voltijdsequivalenten voor de uitvoering van het Actieplan verkeersveiligheid?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Met 231 ongevallen met voetgangers waren er tijdens de eerste drie maanden van het jaar evenveel ongevallen als vorig jaar, toen er een daling was.

Het aantal ongevallen met fietsers (-16), steppers (-25) en motorrijders (-18) daalde. Rekening houdend met de toename van het aantal fietsers, is het risico per afgelegde kilometer en per fietser in het eerste kwartaal van 2023 dus afgenomen.

Helaas is het aantal ongevallen met autopassagiers gedurende de eerste drie maanden van 2023 met 28 gestegen en het aantal ongevallen met bestelwagens met 10. Misschien heeft dat te maken met het toegenomen aantal leveringen aan huis?

Drie maanden is eigenlijk te kort om evoluties te verklaren. De databases van politie en ziekenhuizen zijn niet op elkaar afgestemd en ze dekken niet dezelfde geografische zones. Zo krijgen Brusselse ziekenhuizen ook gewonden binnen van ongevallen die zich in een ander gewest voordeden. Dat neemt niet weg dat de ziekenhuizen erg nuttige gegevens kunnen leveren.

Verkeersveiligheidscampagnes met schokkende beelden missen hun doel, omdat mensen dan veelal wegkijken.

d'images dans l'espace public signifie aussi exposer des usagers à du contenu stressant ou choquant. Ce n'est pas l'optique choisie par Bruxelles Mobilité, qui privilégie un ton décalé et parfois humoristique.

S'agissant de l'état des lieux du recrutement, ma réponse à la question écrite n° 1.580 de M. Loewenstein sur le même sujet, datée de fin avril, reste valable.

Nous ne manquerons pas de revenir sur les résultats du baromètre de la sécurité routière. Ces chiffres doivent être analysés à long terme, sans perdre de vue le court terme.

¹²¹¹ **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Je vous rejoins lorsque vous affirmez qu'il est scientifiquement plus valide d'avoir un recul de plusieurs années pour examiner les courbes générales de chiffres, mais les comparaisons annuelles de trimestre en trimestre sont également pertinentes à titre indicatif, quand bien même nous ne pouvons pas en tirer d'enseignements complets.

Je trouve très dommage qu'il ne soit pas possible de fusionner les données hospitalières et celles de la police. À l'heure de l'informatisation générale, je me demande pourquoi c'est impossible, a fortiori pour une action aussi noble que celle de l'amélioration de la sécurité routière.

Concernant les images choc, je comprends qu'elles créent de l'émotion et puissent traumatiser les plus jeunes, mais elles sont déjà utilisées sur les paquets de cigarettes pour dissuader les fumeurs et sur les autoroutes pour les campagnes nationales de sécurité routière. Je ne comprends donc pas pour quelle raison Bruxelles Mobilité les exclut pour la Région bruxelloise. Lorsque, en commission de la Mobilité, nous avons vu les images présentées par le Dr Youatou Towo, nous avons effectivement été choqués, mais cela aura peut-être dissuadé certains d'entre nous d'utiliser la trottinette de façon non conforme aux nouvelles règles de sécurité routière en vigueur depuis le 1er juillet 2022. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour mettre ces nouvelles règles en lumière, car apparemment, toutes et tous ne les connaissent pas encore.

Merci de m'avoir renvoyée aux réponses à la question de M. Loewenstein. Inutile de me la faire parvenir, nous nous parlons encore !

(Sourires)

- L'incident est clos.

¹²¹⁵ **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

¹²¹⁵ **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

In verband met de rekrutering blijft mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1.580 van de heer Loewenstein geldig.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *U hebt gelijk dat het wetenschappelijk is aangewezen om over langere periodes te kijken, maar trimestriële vergelijkingen kunnen al een indicatie geven.*

Ik vind het trouwens onbegrijpelijk dat we in tijden van voortschrijdende informatisering gegevens van de ziekenhuizen niet met die van de politie kunnen samenvoegen.

Ik begrijp dat schokkende beelden heftige emoties oproepen, maar elders worden ze ook gebruikt, denk aan de sigarettapakjes of aan de veiligheidscampagnes langs de autowegen. Ik begrijp niet waarom Brussel Mobiliteit dat niet doet. Zulke beelden kunnen wel degelijk ontradend werken.

- 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,

1215 **concernant les dangers et nuisances liés au terminal de FlixBus à la gare du Nord.**

1217 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Outre le tragique décès d'un livreur à vélo survenu en début d'année, les nuisances liées à la présence du terminal FlixBus de la gare du Nord sont dénoncées de façon récurrente sur les réseaux sociaux et dans la presse : cohabitation difficile entre les cyclistes et les autocars, circulation et stationnement erratiques, encombrement, manque de lisibilité pour les voyageurs qui peinent à trouver l'endroit où ils doivent se rendre, zone d'abri beaucoup trop restreinte en cas d'attente sous la pluie, etc. La conclusion tirée par bon nombre d'intervenants est que cette desserte n'est pas digne d'un terminal international. Depuis mi-avril, la desserte FlixBus a dû être déplacée sur le boulevard Albert II, en raison de travaux. Alertée par diverses associations de cyclistes, vous avez fait installer le 25 avril dernier des potelets délimitant la piste cyclable aux abords des emplacements à destination des autocars. La situation ne s'est cependant pas sensiblement améliorée pour autant.

La source du problème réside dans le choix de la gare du Nord comme terminal pour FlixBus, sans équipement ni infrastructure adaptée et de taille suffisante pour accueillir dignement et en toute sécurité le trafic et les nombreux voyageurs, et cela, rappelons-le, sans accord des autorités communales schaarbeekoises.

En élargissant la réflexion à d'autres terminaux FlixBus tels que celui de la gare du Midi, nous pouvons d'ailleurs nous interroger sur la pertinence de l'installation de gares routières internationales au cœur même de la ville. Plus de 1 million de voyageurs ont effectivement été accueillis en 2022 depuis le terminal FlixBus de la gare du Nord. C'est énorme !

Selon un reportage diffusé sur BX1 le 13 mai, que vous avez peut-être vu, une réunion était prévue entre les services de la mobilité des deux communes concernées et les responsables de FlixBus. Avez-vous été informée des conclusions de la rencontre entre les autorités communales concernées et les responsables FlixBus ? Qu'en est-il ressorti ?

Quelles actions avez-vous entreprises ou entendez-vous mener pour remédier à la situation de ce terminal FlixBus à la gare du Nord, totalement inapproprié à la configuration des lieux ? Si la situation de ce terminal est provisoire dans l'attente de la fin des travaux sur le site de la gare du Nord, qu'est-il prévu pour la suite ? Dispose-t-on de chiffres sur l'évolution du nombre de bus et de voyageurs FlixBus depuis le démarrage de ce service ?

Est-il prévu d'assurer davantage de confort pour les voyageurs, comme dans d'autres gares FlixBus internationales ?

D'autres solutions que cette desserte, répondant aux impératifs d'aménagement approprié, de fluidité, d'accessibilité et de sécurité, existent-elles ?

betreffende het gevaar en de overlast aan de FlixBusterminal bij het Noordstation.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Het tragische ongeval met een fietskoerier heeft aangetoond welke hinder de FlixBus-terminal aan het Noordstation veroorzaakt. De (sociale) media maken regelmatig melding van problemen met veiligheid en verkeershinder. Dit is geen goede plek voor een internationale terminal. Sinds midden april bevindt de halte zich, als gevolg van de werkzaamheden aan het Noordstation, aan de Albert II-laan, waar paaltjes werden gezet die het fietspad scheiden van de parkeerplaats voor de bussen. Toch maakt dit de situatie er niet beter op.*

Het Noordstation is niet geschikt als FlixBusterminal. De infrastructuur is te beperkt en ongeschikt om het verkeer en het aantal reizigers op te vangen. Bovendien heeft het gemeentebestuur van Schaarbeek er geen toestemming voor gegeven. We vragen ons trouwens af of internationale busstations wel een plaats hebben in het centrum van de stad.

Volgens de media zou er overleg plaatsvinden tussen de mobiliteitsdiensten van beide gemeenten en de FlixBusverantwoordelijken. Was u op de hoogte? Wat zijn de resultaten ervan?

Wat zult u ondernemen om deze onaanvaardbare situatie aan het Noordstation te verhelpen? Wat met de tijdelijke halte? Zijn er cijfers over de evolutie van het aantal bussen en reizigers? Zijn er plannen voor meer comfort voor de reizigers zoals in de andere internationale FlixBusstations? Bestaan er alternatieven voor deze halte die beter voldoen aan de vereisten?

1219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bruxelles Mobilité et mon cabinet suivent de très près la situation des emplacements d'embarquement et de débarquement des bus navettes, en l'occurrence de FlixBus, à proximité de la gare du Nord. Celle-ci pose en effet d'importants problèmes de sécurité routière, avec le débordement des bus sur la chaussée ou sur la piste cyclable. La situation est notamment aggravée par la non-disponibilité de plusieurs des six emplacements aménagés, en raison du stationnement à long terme d'autres véhicules non désirés sur ces emplacements.

Des rencontres ont en effet eu lieu entre FlixBus, la police, Bruxelles Mobilité, mon cabinet et les autorités communales. Plusieurs mesures ont été proposées, telles que :

- prévoir un deuxième préposé aux passagers FlixBus, afin d'informer les usagers et de diriger les chauffeurs de bus ;

- renforcer la sensibilisation des chauffeurs de bus par la police quant aux cyclistes et aux attentions spécifiques à accorder lors des chargements et déchargements de passagers dans la zone ;

- une réflexion de FlixBus sur une meilleure répartition de l'utilisation des six emplacements en fonction des destinations ;

- l'organisation d'une meilleure information, par FlixBus, de la présence de toilettes dans la gare ;

- l'introduction d'une demande, par FlixBus, d'installation d'une signalisation temporaire depuis la gare ferroviaire et sur le site ;

- l'intensification du contrôle du stationnement par parking.brussels ;

- envisager un site supplémentaire ou alternatif.

Outre cette réunion, des réunions bilatérales ont également eu lieu. Les mesures suivantes sont d'application :

- parking.brussels effectue un contrôle du stationnement très actif dans la zone ;

- FlixBus a proposé une répartition de l'usage des six emplacements, qui doit encore être mise en place. Bruxelles Mobilité attend des compléments d'information avant d'octroyer l'installation de la signalisation à FlixBus ;

- depuis fin mai, des préposés aux passagers sont mis à disposition par FlixBus afin de renforcer la communication de l'information.

Les améliorations n'étant pas suffisantes, nous avons demandé à Bruxelles Mobilité d'analyser la possibilité de recourir à des sites alternatifs pouvant accueillir à court terme des autocars dans de meilleures conditions. Plusieurs pistes sont en cours d'analyse. Nous avons pris contact avec plusieurs communes pour trouver des solutions. Nous avons notamment travaillé avec la Ville de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit en mijn kabinet volgen deze situatie van nabij op. Er zijn inderdaad zware problemen met verkeersveiligheid. De bussen versperren de rijweg en het fietspad. Bovendien staan er andere voertuigen geparkeerd op enkele van de zes ingerichte parkeerplaatsen.*

Tijdens de ontmoetingen tussen FlixBus, de politie, Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en het gemeentebestuur zijn er verschillende maatregelen voorgesteld:

- een tweede begeleider voorzien voor de reizigers en de buschauffeurs;

- de politie gaat de buschauffeurs meer wijzen op de fietsers en op de reizigers die in- en afstappen;

- FlixBus gaat het gebruik van de zes parkeerplaatsen herbekijken naargelang de bestemmingen;

- FlixBus gaat beter informeren over de toiletten in het station;

- FlixBus zal een tijdelijke bewegwijzering aanvragen;

- parking.brussels gaat meer controles uitvoeren;

- een bijkomende of andere locatie overwegen;

Daarnaast werden tijdens bilaterale bijeenkomsten volgende maatregelen genomen:

- parking.brussels voert een actieve parkeercontrole uit;

- FlixBus heeft een verdeling van het gebruik van de zes parkeerplaatsen voorgesteld. Brussel Mobiliteit wacht op meer informatie alvorens toestemming te verlenen aan FlixBus voor de bewegwijzering.

- Sinds eind mei heeft FlixBus begeleiders aangesteld die informeren.

Aangezien deze maatregelen niet volstaan, onderzoekt Brussel Mobiliteit andere meer geschikte locaties waar op korte termijn reisbussen halt kunnen houden. Wij hebben contact opgenomen met verschillende gemeenten, onder meer met de stad Brussel, voor een mogelijke oplossing aan de Heizel.

Met de grote operatoren bespreken we de ontwikkeling van een definitief internationaal busstation, in het verlengde van een oplossing op korte termijn. Zij verwachten een jaarlijks totaal van twee miljoen reizigers voor FlixBus en BlaBlaCar. Flibco vervoert eveneens twee miljoen reizigers per jaar, maar spitst zich toe op het pendelen naar de luchthaven van Brussels South Charleroi Airport.

Bruxelles et réfléchit à une solution potentielle sur le plateau du Heysel. Nous sommes à la recherche d'un endroit adapté et mieux équipé pour accueillir FlixBus. J'espère pouvoir vous communiquer un lieu le plus rapidement possible.

Concernant le développement d'une gare routière définitive, Bruxelles Mobilité est en train de relancer les discussions et réflexions, à mettre en relation avec les alternatives à court terme. Des échanges ont eu lieu avec les grands opérateurs. Ceux-ci annoncent une fréquentation annuelle totale d'environ deux millions de passagers pour FlixBus et BlaBlaCar. Flibco, qui déplace également près de 2 millions de passagers par an, n'organise toutefois des navettes qu'à destination de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, ce qui s'apparente à un service régulier, avec un départ toutes les vingt minutes.

¹²²¹ Il est prévu de réaliser une enquête cet été pour mettre à jour le profil des usagers et analyser, notamment, le lien avec l'utilisation combinée du transport public, du train, de la voiture et d'autres modes de déplacement. C'est essentiel, car ce secteur a énormément évolué. Or, les analyses réalisées au niveau régional datent de 2016. Entre-temps, nous avons constaté que les opérateurs et leur mode de fonctionnement avaient fortement changé.

L'objectif est de bien cerner le public concerné et de déterminer s'il s'agit encore, pour deux tiers, d'un trafic de transit et, pour un tiers seulement, de trajets avec la Région bruxelloise pour destination finale. Nous devons aussi analyser les connexions et évaluer la nécessité d'un lien avec le train.

Le secteur demande à opérer à proximité d'une grande gare ferroviaire, mais il n'est pas simple de trouver autant d'emplacements pour des bus dans les quartiers aux abords de la gare du Midi et de la gare du Nord. Le développement d'une gare routière est confronté à la rareté de l'espace disponible à proximité de ces gares et nous ne pouvons pas tolérer de manière structurelle les conflits que nous connaissons actuellement.

Ces sites ont déjà été analysés dans les études précédentes, lesquelles concluaient qu'aucun ne disposait de l'espace suffisant pour l'aménagement d'une gare routière d'envergure. Les zones autour de la gare du Midi et de la gare du Nord sont déjà très chargées. Dans ce contexte, les potentialités qu'offrent ces sites restent très limitées et il existe un risque de conflits comme nous en connaissons déjà.

La piste du site du parking Lennik à Érasme n'est pas écartée, même si ni FlixBus, ni la commune ni l'hôpital n'y sont favorables. Le contrat qui cède ce terrain à un partenaire externe arrive à son terme à la fin du mois de décembre. Nous pourrions alors envisager de le réaffecter pour en faire une gare routière. Toutefois, vu les réticences susmentionnées, nous recherchons une autre solution pour un tel projet.

La Région bruxelloise a besoin d'une gare routière. Le bus est un moyen de transport alternatif plus économique et écologique

Deze zomer wordt het reizigersprofiel onderzocht, en meer bepaald de combinatie met het openbaar vervoer, de auto en andere vervoersmiddelen. Dit is nodig omdat de sector enorm is geëvolueerd, en de laatste analyses dateren van 2016.

Wij willen nagaan of het nog steeds om twee derde transitverkeer gaat en slechts één derde om reizigers met Brussel als eindbestemming. Ook moeten wij de verbinding met het treinverkeer analyseren.

De sector vraagt een halte in de buurt van een groot treinstation, maar de beschikbare ruimte is schaars. De huidige verkeersconflicten mogen niet structureel getolereerd worden. Vroegere onderzoeken hadden reeds uitgewezen dat Noord- en Zuidstation niet over voldoende ruimte beschikken voor een groot busstation.

Het grote parkeerterrein Lennik-Erasmus, waarvan de uitbatingsvergunning dit jaar eindigt, blijft een mogelijkheid, hoewel noch FlixBus noch de gemeente, noch het ziekenhuis daarvan voorstander is. Daarom gaan wij op zoek naar een andere oplossing.

Het Brussels Gewest heeft een internationaal busstation nodig. De bus is goedkoper en ecologischer dan het vliegtuig, maar de locatie van het station moet goed worden gekozen. Nu zoeken we een noodoplossing. Op de langere termijn blijft Erasmus een mogelijkheid, ook al verkiezen we een oplossing die ruimere bijval krijgt.

que l'avion, mais l'emplacement d'une gare routière doit être bien choisi.

En résumé, nous recherchons une solution d'urgence pour déplacer ce terminal. Pour le long terme, nous privilégions un site mieux accepté que celui d'Érasme, même si cette option n'est pas écartée.

1223 **Mme Joëlle Maison (DéFI)**.- La méthode que vous avez esquissée et qui consiste à étudier le profil des utilisateurs de FlixBus est bien sûr appropriée. Deux millions de passagers pour l'ensemble des gares routières ou des arrêts en Région bruxelloise, c'est énorme ! Il faut donc cibler les actions et étudier la disponibilité d'autres moyens de transport. Il ne s'agit pas pour nous de remettre en question le service en lui-même, mais il semble tout à fait inapproprié aux endroits choisis, tant pour la gare routière provisoire que pour la définitive.

Quelques échanges avec mes collègues montrent que les diverses formations politiques ne sont pas d'accord à ce propos. Pour ma part, compte tenu de la configuration de la Région bruxelloise, je trouve qu'il n'est pas approprié d'installer une gare routière à la gare du Midi ou à la gare du Nord, là où les emplacements FlixBus ont été choisis. Cela met en péril tant le confort des voyageurs que la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes et, plus largement, cela nuit à l'image de Bruxelles. Que ce soit en attendant la fin des travaux à la gare du Nord ou à la gare du Midi, il faut songer à une solution structurelle et beaucoup plus appropriée.

- *L'incident est clos.*

1227 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

1227 **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,**

1227 **concernant le stationnement illégal de voitures électriques.**

1229 **M. Sevket Temiz (PS)**.- De nombreux propriétaires de véhicules électriques se plaignent de l'incivilité des propriétaires de véhicules non électrifiés qui se garent sur des places réservées aux véhicules électriques ou hybrides.

Nous constatons également que des véhicules électriques sont parfois stationnés sur une place dédiée, mais dans le sens contraire de la circulation. Les clapets de recharge de chaque modèle de ce genre de voiture ne sont en effet pas placés de manière uniforme, se situant tantôt au niveau de la calandre avant, tantôt au niveau du phare arrière. En outre, un clapet de recharge ouvert à courte distance d'une piste cyclable peut constituer un danger pour un deux-roues ou un piéton.

Madame la Ministre, qu'est-il prévu en matière de sécurité routière pour le stationnement de véhicules électriques ou hybrides dans le sens inverse de la circulation afin d'accéder au branchement d'une borne de recharge ? Quelles solutions

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Het reizigersprofiel van FlixBusgebruikers nagaan is uiteraard een goede zaak. Twee miljoen reizigers is ontzettend veel. We stellen niet de busdienst zelf ter discussie, wel de locatie van het Brusselse station.*

Op politiek niveau lijkt er geen overeenstemming te zijn. Zelf vind ik dat een busstation aan het Noordstation of het Zuidstation geen goede keuze is. Het brengt de reizigers, voetgangers, fietsers en automobilisten in gevaar, wat bovendien het imago van Brussel schaadt. Er moet een structurele en passende oplossing worden gevonden.

- *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 het illegale parkeren van elektrische auto's.

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *Veel eigenaars van elektrische wagens klagen erover dat niet-elektrische wagens op de plaatsen voorbehouden voor elektrische wagens, worden geparkeerd. Tegelijk stellen we vast dat elektrische wagen ook wel eens aan oplaadpalen tegen de rijrichting in worden geparkeerd, omdat ze zo gemakkelijker kunnen opladen. De oplaadpunten kunnen soms ook gevaarlijk zijn voor fietsers of voetgangers.*

Welke veiligheidsmaatregelen neemt u tegen het parkeren van elektrische wagens in tegengestelde rijrichting? Plant u een bewustmakingscampagne voor fietsers en voetgangers over de gevaren van de oplaadpunten?

sont-elles proposées afin d'enrayer cette pratique dangereuse de stationnement à contresens ?

Avez-vous prévu une campagne de sensibilisation destinée aux utilisateurs de mobilité douce afin de les aviser de la dangerosité de ces clapets parfois très saillants ?

¹²³¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons récemment adopté le plan de déploiement *electrify.brussels*, qui vise à garantir l'installation de 22.000 points de recharge pour véhicules électriques accessibles au public d'ici 2035.

Ce plan est basé sur trois piliers principaux, allant du déploiement de points de recharge en voirie et hors voirie à d'importants efforts de communication et de sensibilisation des acteurs. De nombreuses mesures ont été prises pour sa mise en œuvre, qui vont de l'installation annuelle de bornes de recharge en voirie à l'adoption d'arrêtés fixant un ratio minimum de bornes à installer dans l'ensemble des parkings bruxellois à l'horizon 2025. Cette approche porte d'ailleurs ses fruits, puisque nous sommes passés d'environ 400 points de recharge accessibles au public en 2020 à plus de 2.700 aujourd'hui, et que ce chiffre est en constante augmentation.

En ce qui concerne les bornes installées dans l'espace public, l'emplacement est soumis à une analyse préalable, afin d'éviter que la borne ne crée un obstacle pour les autres usagers de la route, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes ou des automobilistes. Si les conditions ne sont pas réunies, un autre emplacement plus propice est recherché.

Dans cette analyse, toutes les configurations de clapets sur les véhicules sont prises en compte. À notre connaissance, une standardisation du positionnement des connecteurs sur les véhicules n'est pas à l'ordre du jour pour les constructeurs.

Par contre, nous standardisons au maximum les bornes de recharge à Bruxelles pour qu'elles soient le plus accessibles possible. Les propriétaires de véhicules électriques ont toujours le loisir d'acheter un câble plus long pour la recharge de leur véhicule, ce qui leur permet de se garer dans le sens de la circulation dans toutes les configurations de recharge. Notons qu'il est aussi interdit de stationner en contresens. Si un propriétaire de véhicule ne dispose pas d'une rallonge, il doit donc trouver une autre borne.

Dans le cas où un câble représenterait un danger, les usagers peuvent signaler le problème via *Fix My Street*, afin qu'une solution soit trouvée pour modifier l'emplacement de la borne ou la configuration de l'espace public.

S'agissant des véhicules indûment stationnés sur les emplacements de recharge, il incombe à la police de sanctionner les abus. De son côté, *parking.brussels* examine comment garantir une rotation à ces emplacements.

¹²³³ **M. Sevket Temiz (PS).**- J'ai été interpellé par trois automobilistes, utilisateurs de ces bornes. À la suite des

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Onlangs keurde de regering het plan electrify.brussels goed, waardoor er tegen 2035 22.000 oplaadpunten voor elektrische voertuigen geplaatst worden, die voor iedereen toegankelijk zijn. Die plaatsing zal gepaard gaan met een grote bewustmakingscampagne. De plan levert blijkbaar wel iets op, want het aantal oplaadpunten ging van 400 in 2020 naar ruim 2.700 nu en blijft stijgen.*

Voor een laadpaal geplaatst wordt, wordt eerst nagegaan of hij geen obstakel vormt voor andere weggebruikers. Daarbij wordt rekening gehouden met elke mogelijke locatie van het contactpunt op de wagen zelf. Een standaardisering daarvan lijkt immers nog niet aan de orde.

De Brusselse laadpalen worden wel zoveel mogelijk gestandaardiseerd. Eigenaars van elektrische wagens kunnen desnoods een langere laadkabel kopen om in de rijrichting bij een laadpaal te kunnen parkeren. Zo niet moeten ze een andere laadpaal zoeken, want parkeren tegen de rijrichting in is verboden.

Als een kabel een gevaar vormt, kunnen gebruikers dat melden via Fix My Street, zodat de plaatsing van de laadpaal of de inrichting van de openbare ruimte eventueel worden aangepast.

Als niet-elektrische wagens onrechtmatig aan de laadpalen parkeren, moet de politie ingrijpen. Parking.brussels onderzoekt intussen hoe het voldoende rotatie aan de laadpalen kan garanderen.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Door een gewijzigde verkeersinrichting kan men soms niet meer de elektrische wagen*

changements de sens de circulation et de plans de mobilité instaurés par les communes, il ne leur est plus possible d'y accéder en suivant l'ancien sens de circulation et ils doivent parfois s'engager dans la rue à contresens. Des amendes ont d'ailleurs déjà été infligées.

Avez-vous des contacts avec les communes qui ont élaboré des plans de circulation ayant pour conséquence que certains automobilistes ne peuvent plus accéder aux bornes qu'à contresens ?

Il m'a en outre été rapporté que, dans certaines communes, les places de parking dédiées à la recharge de voitures électriques ne sont pas équipées de panneaux d'interdiction de stationnement. J'en ai moi-même fait le constat sur le territoire de la Ville de Bruxelles, à Schaerbeek et à Auderghem.

Je vous remercie, Madame la Ministre, de répondre également à cette préoccupation.

¹²³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si des bornes sont installées dans des rues où le sens de la circulation a été modifié - cela ne concerne pas la majorité des installations -, des solutions pratiques doivent être mises en œuvre.

Nous avons effectivement des contacts avec les communes concernant les plans de circulation. Des stations Villo, par exemple, doivent parfois être déplacées. En ce qui concerne les bornes de recharge, comme nous connaissons bien les projets, nous pouvons anticiper dans une très large mesure les changements à venir au moment de leur installation. Bien sûr, il peut arriver qu'une adaptation sur mesure se révèle encore nécessaire à certains endroits.

- *L'incident est clos.*

¹²³⁹ **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

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 le nombre de places de stationnement dédiées aux véhicules partagés.**

¹²⁴¹ **M. Sevket Temiz (PS).**- Les voitures partagées sont de plus en plus nombreuses à Bruxelles. Le site de Bruxelles Mobilité détaille l'offre disponible sur le territoire bruxellois, catégorisée en autopartage aller-retour - où un retour en station est nécessaire pour garer le véhicule - ou à sens unique, avec possibilité de stationnement partout.

Récemment, des places pour voitures partagées ont été installées devant une copropriété, empêchant tout déménagement des occupants. Les parents ne peuvent plus se garer pour déposer

in de rijrichting bij de laadpaal parkeren. Hebt u daarover contact met de gemeenten, die de circulatieplannen uitgewerkt hebben?

Voorts hangt er bij sommige parkeerplaatsen voor elektrische wagens geen bord van parkeerverbod voor andere wagens. Wat kunt u daaraan doen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb inderdaad contact met de gemeenten over de circulatieplannen. De Villostations bijvoorbeeld moeten soms verplaatst worden. Voor de laadpalen moeten er ook oplossingen gevonden worden, maar bij de plaatsing van nieuwe laadpalen kunnen we anticiperen op komende wijzigingen.*

- *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 registratie van deelautogebruikers.

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *Er zijn alsmaar meer deelauto's in Brussel. Op de website van Brussel Mobiliteit is informatie over het aanbod te vinden. Af en toe rijzen er problemen met het parkeren van de voertuigen voor.*

Hoeveel deelauto's zijn er momenteel in het gewest?

Hoeveel gewone parkeerplaatsen werden er bestemd voor deelauto's?

Kunt u cijfers per gemeente geven?

leurs enfants à la crèche. Cette question avait toutefois déjà été posée et n'est plus d'actualité.

Combien de véhicules partagés trouve-t-on aujourd'hui dans les rues de Bruxelles ?

Combien de places de parking ont-elles été supprimées au profit de véhicules partagés ?

Pouvez-vous nous faire une ventilation par commune ?

De quelle manière sont désignées les places pour véhicules partagés ? Les communes sont-elles associées à cette décision ?

Les associations de copropriétaires, les riverains et les institutions accueillant des visiteurs sont-ils consultés préalablement à la décision d'installer de telles places de stationnement ?

¹²⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En offrant la possibilité de l'usage d'une voiture sans en supporter tous les coûts, l'autopartage participe à la diminution de la pression automobile dans les quartiers et réduit la demande de places de stationnement. C'est donc une formule gagnante pour tout le monde. D'une part, pour les familles qui doivent investir moins d'argent pour le même service, et d'autre part, pour l'espace public et la collectivité, car l'espace gagné en stationnement peut être utilisé, par exemple, pour planter des arbres ou aménager des terrasses.

Le partage de véhicules en voirie est réglé par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés. Cet arrêté fait la distinction entre :

- l'autopartage en station (en boucle), avec usage de places de stationnement réservées ;

- l'autopartage en flotte libre, avec usage d'une carte de dérogation permettant d'occuper des places de stationnement public. Dans ce cas, les utilisateurs prennent et remettent le véhicule concerné sur une place de stationnement public. Aucune station d'autopartage n'est prévue.

En 2022, parking.brussels a renseigné un nombre total de 1.922 voitures partagées en Région de Bruxelles-Capitale, lesquelles sont réparties comme suit :

- 799 voitures partagées en station ;

- 1.123 voitures partagées en flotte libre.

Le nombre de voitures partagées en station est déterminé en partant du principe qu'il y a autant de véhicules actifs en voirie que de places de stationnement réservées. Ce nombre ne tient toutefois pas compte des stations et de la flotte de

Hoe worden parkeerplaatsen voor deelauto's toegewezen? Zijn de gemeenten daarbij betrokken?

Worden verenigingen van mede-eigenaars, omwonenden en instellingen vooraf geraadpleegd wanneer dergelijke parkeerplaatsen worden ingericht?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dankzij autodelen nemen de autodruk en de vraag naar parkeerplaatsen af. Dat is dus een win-winformule.*

In 2022 telde parking.brussels 1.922 deelauto's in Brussel, waarvan 799 in een systeem met vaste parkeerplaatsen en 1.123 in een freefloatingsysteem. In die cijfers is weliswaar geen rekening gehouden met de auto's van Getaround, dat echter maar een beperkt aantal wagens aanbiedt.

In 2023 is het aantal deelauto's al fors gestegen, in het bijzonder in het freefloatingsysteem. Voor die wagens hoeven er geen openbare parkeerplaatsen te sneuvelen.

Deelauto's met vaste parkeerplaatsen vervangen een tiental individuele wagens. Hoe beter ze gespreid worden over een wijk, hoe meer ze een betrouwbaar alternatief vormen voor een eigen wagen. In 2022 werden 87 vaste parkeerplaatsen ingericht, tegenover 75 in 2021, al is ook hier met Getaround geen rekening gehouden.

l'opérateur Getaround, pour lequel aucune donnée n'a encore été communiquée à parking.brussels. Cette flotte est toutefois limitée.

L'année 2023 est d'ores et déjà marquée par une augmentation importante du nombre de voitures partagées, en particulier en flotte libre.

Comme indiqué en introduction, les voitures partagées en flotte libre occupent des places de stationnement public, accessibles à toutes et tous. Elles n'impliquent donc pas la suppression de places de stationnement.

En ce qui concerne les voitures partagées en station, on considère qu'une voiture partagée remplace jusqu'à une dizaine de voitures personnelles. Mieux elles seront réparties dans les quartiers, plus elles seront visibles et prévisibles, et plus elles représenteront une solution crédible pour remplacer la voiture personnelle d'une personne ou d'une famille. Quelque 87 places de stationnement de voitures partagées ont été créées en 2022. À nouveau, ce chiffre n'inclut pas les données de l'opérateur Getaround. En 2021, ce chiffre s'élevait à 75 places de stationnement.

Les places de stationnement réservées à l'autopartage en station nouvellement créées en 2022 sont réparties entre : Ville de Bruxelles (20 places), Anderlecht (17 places), Ganshoren (9 places), Saint-Gilles (12 places), Watermael-Boitsfort (8 places), Woluwe-Saint-Pierre (6 places), Jette (4 places), Etterbeek (2 places), Auderghem (4 places), Molenbeek-Saint-Jean (1 place), Uccle et Woluwe-Saint-Lambert (chacune 2 places).

1245 Pour l'essentiel, les nouvelles stations d'autopartage sont déterminées sur la base de propositions faites aux communes par les opérateurs concernés. Une fois qu'une commune marque son accord sur la localisation d'une nouvelle station proposée, l'opérateur concerné est invité à adresser une demande d'autorisation auprès du gestionnaire de voirie concerné. Cela signifie que les communes ont un rôle central quant à la localisation et l'installation des stations d'autopartage.

1247 **M. Sevket Temiz (PS).**- Si j'ai bien compris, une concertation a lieu avec les communes afin de déterminer les besoins dans certains quartiers et certaines rues. C'était le fond de ma question, car on dénombre, à certains endroits, énormément de places dédiées à l'autopartage, au détriment des riverains. Je ne manquerai pas d'interpeller également le niveau communal.

- *L'incident est clos.*

1251 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1251 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

Voor nieuwe vaste parkeerplaatsen doen de operatoren voorstellen aan de gemeenten. Zodra die hun goedkeuring geven, kan de operator toelating vragen aan de wegbeheerder. De gemeenten bepalen dus mee waar de parkings komen.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *In het licht van het overleg met de gemeenten zal ik het al te grote aantal aan autodelen toegewezen plaatsen op gemeentelijk beleidsniveau aankaarten.*

- *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,

1251 **concernant les feux sonores en Région bruxelloise.**

1253 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il y a quelques semaines, je vous interpellais au sujet des difficultés de déplacement que rencontrent les personnes malvoyantes ou aveugles à Bruxelles et des mesures pour améliorer leur mobilité et leur autonomie. La mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) est un enjeu majeur. J'aimerais aujourd'hui vous interroger sur la question des feux de signalisation sonores. Ces dispositifs complètent la signalisation lumineuse destinée aux piétons et, pour de nombreuses personnes malvoyantes et aveugles, ils constituent des aides supplémentaires pour s'orienter plus facilement en ville.

En France, la loi du 11 février 2005 fixe des objectifs d'accessibilité. Elle prévoit notamment que tous les feux de signalisation pour les piétons doivent être progressivement équipés de répéteurs sonores pour que les personnes ayant un handicap visuel sachent quand traverser la rue en sécurité. Sont concernés les feux de signalisation de traversée pour piétons sur les chaussées routières, les voies de tram et de transports en commun en site propre et les passages à niveau. Cette mise aux normes de la signalisation est réalisée à travers l'outil des plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE).

En Région bruxelloise, nos PAVE jouent également un rôle essentiel pour les PMR. Le cahier de l'accessibilité piétonne du vade-mecum piétons précise la nécessité de « faire l'état des lieux de l'accessibilité de la partie de la voirie réservée aux piétons et des espaces publics en tenant compte de tous les types de PMR » et insiste sur l'importance de tenir compte de la continuité de la chaîne des déplacements, un principe que je rappelle d'ailleurs à chacune de mes interventions sur le sujet.

Ce cahier souligne l'objectif de rendre les espaces publics accessibles aux personnes déficientes visuelles. S'agissant des feux de signalisation, il est précisé que le système acoustique est le seul système utilisé en Région de Bruxelles-Capitale pour sécuriser les traversées piétonnes pour les personnes déficientes visuelles. Il est systématiquement installé lors du placement de tout nouveau feu de signalisation sur voirie régionale.

Une étude de 2015 de l'Institut belge pour la sécurité routière - aujourd'hui Institut Vias - sur le respect des feux de signalisation précise que les signaux sonores ont, par ailleurs, un effet dissuasif sur les piétons contrevenants et que les systèmes sont beaucoup moins variés en Belgique.

En observant ce qui se fait à l'étranger, j'ai pu découvrir notamment les feux sonores télécommandés. Grâce à une télécommande, la personne à mobilité réduite qui arrive à proximité d'un carrefour reçoit non seulement une information sur la couleur du feu qui l'intéresse, mais aussi sur le nom de la rue vers laquelle elle traverse. La télécommande peut aussi déclencher des balises sonores à l'entrée de bâtiments - musées, administrations, etc. - ou encore de gares et stations de métro.

betreffende verkeerslichten met geluid in het Brussels Gewest.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het is erg belangrijk dat minder mobiele mensen zich veilig kunnen verplaatsen. In Frankrijk moeten alle verkeerslichten voor voetgangers geleidelijk uitgerust worden met geluidssignalen. Dat gebeurt op basis van toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE).*

Ook in Brussel zijn PAVE's belangrijk voor wie minder mobiel is. Het Cahier voetgangerstoegankelijkheid dringt erop aan rekening te houden met de continuïteit van de verplaatsing.

In Brussel is het geluidssignaal het enige systeem dat wordt gebruikt om voetgangersoversteekplaatsen veilig te maken voor slechtzienden. Het wordt systematisch geïnstalleerd bij nieuwe verkeerslichten aan gewestwegen.

Een studie uit 2015 toont aan dat geluidssignalen een ontradend effect hebben op roodlopers.

In het buitenland bestaan auditieve verkeerslichten met afstandsbediening. Je krijgt er informatie over de kleur van het verkeerslicht en de naam van de straat. De afstandsbediening kan ook worden gebruikt om signalen bij ingangen van gebouwen en trein- en metrostations te activeren.

Des bornes d'attente peuvent être également activées et des balises sonores adaptées pour les carrefours sans feu.

1255 La citoyenneté est incomplète sans réelle autonomie au quotidien. Combien de personnes à mobilité réduite restent-elles chez elles de façon contrainte parce qu'elles ont peur de se perdre, de chuter, de ne pas trouver leur chemin, de traverser la rue ? Le doublage sonore d'un système lumineux apporterait davantage la sérénité nécessaire pour se déplacer en ville ou, à tout le moins, pour être rassuré lors de traversées difficiles.

Pouvez-vous nous confirmer que, conformément au cahier de l'accessibilité piétonne, un dispositif acoustique est systématiquement installé lors du placement de tout nouveau feu de signalisation sur une voirie régionale ? Lorsque des travaux ont lieu sur une voirie régionale et que ces travaux nécessitent de démonter un feu de signalisation, ce feu est-il ensuite équipé d'un système sonore lors de sa réinstallation ? Des clauses d'accessibilité sont-elles introduites dans les appels d'offres en vue de travaux sur les infrastructures régionales ?

L'option d'une télécommande intelligente qui informe les personnes malvoyantes ou aveugles et permet une activation à distance est-elle étudiée par Bruxelles Mobilité ? Une étude de faisabilité ou des tests ont-ils été réalisés dans notre Région ? Je pense à l'accès aux stations de métro, aux bâtiments publics, aux carrefours sans feu.

Des sociétés spécialisées ont-elles été rencontrées par Bruxelles Mobilité pour examiner les possibilités d'usage d'une télécommande intelligente en Région bruxelloise ? Une étude budgétaire est-elle en cours ?

Pouvez-vous m'indiquer les communes bruxelloises qui, en 2022, ont obtenu des subventions de la part de Bruxelles Mobilité pour leurs efforts de réfection et de mise en accessibilité de leurs cheminements piétons ? Pour quels montants ?

1257 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Conformément au cahier de l'accessibilité piétonne, à chaque chantier important portant sur l'installation de feux, c'est-à-dire lors de réaménagements, de grosses adaptations ou de renouvellements dans le cadre de l'entretien, l'installation est systématiquement équipée du système acoustique destiné aux personnes déficientes visuelles. C'est le cas depuis 2009, et plus de 67 % des carrefours gérés par la Région sont déjà équipés. L'installation du système se fait également sur demande spécifique et sous réserve des possibilités techniques.

Pour l'option d'une télécommande intelligente, le choix a été fait de faire fonctionner en permanence les haut-parleurs (excepté la nuit, de 22h à 6h). Bruxelles Mobilité ne veut pas que les personnes dépendent uniquement des téléphones et des smartphones pour leur sécurité. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'être équipé d'un quelconque module ou appareil pour que les haut-parleurs fonctionnent. Cela permet, d'une part, d'être

Zonder dagelijkse zelfstandigheid is je burgerschap onvoldragen. Hoeveel minder mobiele mensen blijven thuis omdat ze bang zijn om verloren te lopen, te vallen of de straat over te steken? Een extra geluidssignaal zou hen helpen om zich door de stad te verplaatsen.

Worden nieuwe verkeerslichten op gewestwegen telkens met geluidssignalen uitgerust? Krijgen verkeerslichten die bij werken worden gedemonteerd achteraf geluidssignalen? Worden er toegankelijkheidscriteria toegevoegd aan de aanbestedingsvoorwaarden voor werken aan gewestwegen?

Bekijkt Brussel Mobiliteit de mogelijkheid om blinden en slechtzienenden een intelligente afstandsbediening te geven waarmee ze geluidssignalen aan metro-ingangen, openbare gebouwen en kruispunten zonder verkeerslichten kunnen activeren? Heeft Brussel Mobiliteit contacten met gespecialiseerde bedrijven om zulke afstandsbedieningen in gebruik te nemen?

Welke gemeenten hebben vorig jaar subsidies gekregen van Brussel Mobiliteit om de openbare ruimte voetgangersvriendelijker te maken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In geval van werken waarbij verkeerslichten worden geplaatst, worden sinds 2009 systematisch geluidssignalen toegevoegd. Meer dan twee derde van de gewestelijke kruispunten is er al mee uitgerust. Verkeerslichten kunnen er ook op aanvraag mee uitgerust worden als het technisch mogelijk is.*

Er is voor gekozen om de geluidssignalen permanent te laten weerklinken, behalve 's nachts tussen 22 en 6 uur. Mensen hebben dus geen afstandbediening nodig. Brussel Mobiliteit wil immers niet dat ze voor hun veiligheid louter van mobiele telefoons afhankelijk zijn. Er bestaan overigens al gratis apps voor blinden.

Vorig jaar hebben gemeenten bijna 1 miljoen euro aan subsidies gekregen voor de uitvoering van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte. Meerdere gemeenten hebben daarmee voetpaden gerenoveerd of oversteekplaatsen beveiligd.

plus inclusif et, d'autre part, d'éviter les risques de défektivité, inévitables avec l'ajout d'interfaces ou de modules.

Notez que des applications mobiles, disponibles gratuitement, existent déjà. Par exemple, l'application « The AI app for the blind - Accessible pedestrian signals » utilise l'intelligence artificielle et la caméra arrière du smartphone pour reconnaître les passages pour piétons.

En 2022, des subventions dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public ont été accordées pour près de 1 million d'euros. À Anderlecht, un peu plus de 500.000 euros ont été consacrés au renouvellement des trottoirs de la rue du Bouquet et des avenues Eugène Baie, Venizelos et Guillaume Stassart. À Berchem-Sainte-Agathe, 450.000 euros ont été dédiés au réaménagement de façade à façade de la rue de Grand-Bigard, entre l'avenue du Roi Albert et la rue du Broek. À la Ville de Bruxelles, près de 400.000 euros ont servi à la sécurisation des traversées piétonnes des rues Calvin, de Barchon, Van Eyck et de la Pacification. À Schaerbeek, un peu plus de 800.000 euros ont servi à la rénovation du revêtement des trottoirs des avenues des Azalées et Jan Stobbaerts.

À Uccle, plus de 400.000 euros ont été consacrés à la sécurisation des traversées piétonnes des avenues de l'Aulne et des Hospices. Enfin, à Woluwe-Saint-Lambert plus de 300.000 euros ont été attribués à la réfection des trottoirs des avenues Henri Dietrich (côté habitations) et Tomberg (entre la place du Sacré-Cœur et la rue Fernand Mélard).

¹²⁵⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'ai une question complémentaire et une remarque. Y a-t-il des contacts avec les communes concernant les feux situés sur les voiries communales ?

Par ailleurs, je pense qu'il faut aller plus loin dans le développement des techniques pour assurer l'accessibilité des PMR. Pour rappel, il y a entre 30 % et 35 % de PMR en Belgique. Lorsque nous nous promenons dans notre Région, nous ne nous apercevons pourtant pas qu'une personne sur trois a une mobilité réduite. Pourquoi ? L'environnement n'est sans doute pas encore suffisamment aménagé et sécurisé pour permettre à chacun de circuler en toute sécurité. Les PMR restent donc souvent chez elles, utilisent la voiture ou ne sont pas autonomes et doivent être accompagnées pour pouvoir circuler.

Je vous invite donc, Madame la Ministre, ainsi que Bruxelles Mobilité, à rester ouverts au développement des nouvelles techniques pour rendre nos voiries plus accessibles et, par la même occasion, pour rendre les PMR plus autonomes.

¹²⁵⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas de chiffres pour les feux communaux. Je ne sais pas s'il existe une base de données régionalisée sur les chiffres des feux communaux. Je dois m'informer.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Hebt u contacten met de gemeenten over verkeerslichten op gemeentewegen?*

We moeten nog verder gaan in de ontwikkeling van allerlei technieken om het wie minder mobiel is gemakkelijker te maken. Daarom vraag ik u en Brussel Mobiliteit om de ontwikkeling van nieuwe technieken niet van tevoren af te schrijven.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb geen gegevens over gemeentelijke verkeerslichten en weet niet of daar een gewestelijke database over bestaat.*

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

1265 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1265 **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,**

1265 **concernant le réaménagement des avenues Van Praet et des Croix du Feu.**

1267 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. SEVKET TEMIZ**

1267 **concernant l'impact sur la zone portuaire de la restructuration de l'A12.**

1269 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Fin 2021, vous annonciez le réaménagement des avenues Van Praet et des Croix du Feu, puis de l'A12. Le budget de 9 millions d'euros me semble controversé dans le contexte financier préoccupant de la Région, qui remet en question même des projets en cours.*

Je ne m'oppose ni au transfert modal ni aux parkings de transit, mais le Port de Bruxelles doit rester facilement accessible. À la suite de l'avis rendu par la commission de concertation et des réticences de l'organisation patronale, Bruxelles Mobilité prévoit désormais une voie d'entrée vers la ville et deux voies de sortie, plutôt qu'une seule. Le réseau flamand des entreprises a déjà communiqué qu'il s'y opposait malgré tout, car l'accès restreint risque de freiner l'activité économique dans la zone du canal, au lieu d'encourager une logistique bruxelloise plus durable.

Les solutions alternatives telles que les parkings de transit et les transports en commun sont insuffisantes. Je connais la problématique rencontrée par les habitants de Grimbergen, Meise, etc. qui, travaillant à Bruxelles, n'ont pas d'autre choix que la voiture. Espérons que le permis pour le tram rapide soit rapidement délivré.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende de herinrichting van de Van Praet- en Vuurkruisenlaan.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

betreffende de gevolgen van de heraanleg van de A12 voor het havengebied.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eind 2021 maakte u de plannen voor de herinrichting van de A12, de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan bekend. In een eerste fase focust u op de Van Praet- en Vuurkruisenlaan.

Zoals u weet, stel ik mij al langer vragen bij dat project, dat minstens 9 miljoen euro zou kosten. Dat project knijpt eigenlijk een belangrijke invalsweg dicht en moet mensen ontraden om met de wagen naar Brussel te komen. Ik heb geen problemen met een verandering van vervoerwijze en ook niet met overstapparkings, voor zover die mogelijk zijn. In dit geval moet de toegang tot de Haven van Brussel echter gegarandeerd blijven.

Gelet op de benarde financiële situatie van het Brussels Gewest is 9 miljoen euro veel geld. Zelfs opgestarte investeringsprojecten worden openlijk ter discussie gesteld. In die context is het belangrijk om goed na te denken over nieuwe projecten.

Aanvankelijk liet u uitschijnen dat het beperken van de Van Praet- en Vuurkruisenlaan tot één rijstrook naar de stad en één rijstrook weg van de stad geen impact zou hebben op de capaciteit van die verkeersas. Na het advies van de overlegcommissie en het verzet van de werkgeversorganisatie wijzigde Brussel Mobiliteit de plannen: het wordt een project met één rijstrook naar de stad en twee weg van de stad. De vraag blijft echter of de problemen daarmee zijn opgelost.

Het verkeer naar de stad wordt nog steeds herleid van drie rijstroken naar één rijstrook. Ook ontbreken nog steeds flankerende maatregelen die automobilisten een alternatief bieden, zoals overstapparkings en openbaar vervoer. Ik ken de streek van Grimbergen, Meise enzovoort vrij goed en de situatie is er problematisch. Veel inwoners werken in Brussel en hebben vaak geen alternatief voor de wagen. Er zijn onvoldoende overstapparkings in de buurt en het openbaar vervoer is er slecht. Het is wachten op de sneltram, waarvoor de vergunning hopelijk snel wordt afgegeven.

¹²⁷¹ *Quand connaîtrez-vous la décision finale pour le permis de réaménagement des avenues Van Praet et des Croix du Feu ? Quand les travaux commenceront-ils ?*

Étonnamment, la ministre flamande de la Mobilité a été informée de cet aménagement en consultant la presse, alors que des discussions communes ont par contre eu lieu sur le réaménagement du Heysel. Les plans adaptés ont-ils été discutés entre-temps avec son cabinet, ainsi que les administrations flamandes ?

¹²⁷³ **M. Sevket Temiz (PS).**- Nous apprenons par la presse que le projet de réaménagement de l'A12 a été soumis à une enquête publique du 7 avril au 6 mai 2023, en raison des demandes de modification formulées par la commission de concertation, notamment à propos de la zone portuaire. Aucun gros changement n'a cependant été acté à la suite de cette commission de concertation et l'impact sur la zone portuaire reste inchangé.

Nous rappelons que le trafic routier de camions venant vers la zone portuaire ne pourra pas être supporté par ces aménagements. Le rétrécissement de l'accès nord de Bruxelles via l'A12 augmentera, sans surprise, les embouteillages et réduira l'accessibilité de la zone portuaire pour les camions. Or, selon les cartes de la spécialisation multimodale des voiries de Good Move, l'avenue Van Praet relève de la catégorie « plus », c'est-à-dire qu'elle est considérée comme un grand axe de déplacement à l'échelle métropolitaine. En outre, cette avenue est la principale voie classée « SMV poids lourds » du nord de Bruxelles, d'après la même carte.

Le réseau flamand des entreprises (Vlaams Netwerk van Ondernemingen, VOKA) insiste pour la conservation des trois bandes de circulation actuelles de l'A12, deux pour entrer dans Bruxelles et une pour en sortir. Cette position est partagée par la Communauté portuaire bruxelloise et ses adhérents, qui

In een persbericht gaf het Vlaams Netwerk van Ondernemingen alvast aan bezwaar in te dienen tegen het aangepaste project. De geplande herstructurering zou de bereikbaarheid van de kanaalzone beperken en zware verkeersopstoppingen veroorzaken. Dat zet een rem op de economische activiteit in de kanaalzone, die zou moeten bijdragen tot de verduurzaming van de Brusselse logistiek.

Wanneer verwacht u een definitieve beslissing over de vergunning voor de heraanleg van de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan? Wanneer verwacht u de werken te kunnen starten?

De overlegcommissie vroeg in haar advies van 16 november 2022 om een nieuwe mobiliteitsstudie op te stellen. Ze was er blijkbaar niet van overtuigd dat de files zomaar zouden verdwijnen. Kunt u de conclusies kort toelichten?

Wat is uw reactie op de ernstige zorg dat de ontsluiting van de kanaalzone bemoeilijkt zal worden? Hoe verloopt het overleg met het Vlaams Gewest? Ik las onlangs in de verslagen van het Vlaams Parlement dat de minister voor Mobiliteit de aanpassing van de Vuurkruisenlaan en Van Praetlaan in de pers heeft moeten vernemen. Over de aanpassingen op de Heizel werden wel gesprekken gevoerd maar voor deze twee lanen gebeurde dat blijkbaar niet. Dat verbaast mij.

Werden de aangepaste plannen inmiddels besproken met de Vlaamse administraties en het kabinet van de Vlaamse minister voor Mobiliteit? Welke feedback gaven zij?

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- Nadat de overlegcommissie om aanpassingen had gevraagd teneinde de impact in het havengebied te beperken, vond er een openbaar onderzoek plaats over de plannen voor de heraanleg van de A12. Daarbij was er geen sprake van grote wijzigingen. Er werd gezegd dat er geen gevolgen zouden zijn voor het havengebied.

De geplande heraanleg zal het vrachtvervoer naar de havenzone echter wel degelijk in het gedrang brengen. Door de beperking van het inkomende verkeer via de A12 zullen de files toenemen en zullen vrachtwagens moeilijker tot in de haven geraken. In Good Move staat de Van Praetlaan nochtans aangemerkt als een grootstedelijke verkeersas en de belangrijkste weg voor zwaar vrachtvervoer.

Het Vlaams Netwerk van Ondernemingen en de Brusselse Havengemeenschap pleiten voor het behoud van huidige drie rijstroken om de havenzone toegankelijk te houden. Bovendien zal ook het project Parkway 21, waarbij de R21 wordt gewijzigd tussen Laken en Neder-Over-Heembeek, een grote invloed hebben.

In de vergunningsaanvraag is de omvorming van de autosnelweg A12 tot een stadsboulevard opgenomen. De schrapping van rijstroken voor doorgaand verkeer in de Vuurkruisenlaan en de invoering van tweerichtingsverkeer in de Van Praetlaan blijven

redoutent un impact direct sur l'avenir de cette zone qui est un bassin d'emplois important.

En outre, le projet Parkway 21, qui propose la restructuration du R21 à Laeken et Neder-Over-Heembeek sur un tronçon de 3 km entre la frontière flamande et la zone du canal, viendra se greffer aux autres projets importants de ce territoire, c'est-à-dire la zone d'intérêt régional n° 4 et l'avant-port du Bruxelles Royal Yacht Club.

La Communauté portuaire bruxelloise avait l'intention de parler de ses 25 griefs, portant surtout sur la réduction de voies circulation sur Parkway 21, lors de la commission de concertation du 25 mai 2023.

La demande de permis d'urbanisme prévoit la requalification de l'autoroute A12 en boulevard urbain. La suppression des voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu et la mise à double sens de l'avenue Van Praet sont maintenues malgré l'insistance des acteurs privilégiés de la Région, à savoir le Centre européen de fruits et légumes, Mabru et la Communauté portuaire bruxelloise.

Pourquoi ne pas prendre en considération les requêtes légitimes de maintien des voies de circulation vers la zone du canal ? Dans sa spécialisation multimodale des voiries, Good Move classe l'avenue Van Praet dans les catégories « plus » et poids lourds, or le projet en discussion entend remettre en question ce statut en vidant les voies de circulation. N'est-ce pas contradictoire ? Quelles solutions envisagez-vous en cas de panne d'un poids lourd sur la seule voie d'accès de l'avenue Van Praet ?

Quand le parking de dissuasion indispensable sur le plateau du Heysel sera-t-il créé afin de désengorger le trafic routier des autosolistes ? Disposez-vous de comptages du trafic dans cette zone pour appréhender correctement le problème de la congestion automobile ?

Pourquoi avoir scindé le projet Parkway 21 en deux phases distinctes, ce qui empêche d'avoir une vue d'ensemble des impacts potentiels ? Disposez-vous des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement, la biodiversité et les milieux naturels de tous les aménagements de la première phase, y compris des pistes cyclables ?

Quelles ont été les conclusions de vos contacts politiques avec vos homologues flamands pour la deuxième phase de ce projet ? Qu'advient-il de l'accès nord par le ring de Bruxelles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le réaménagement de l'avenue des Croix du Feu concerne les trois kilomètres de tronçon de la Moyenne ceinture situés entre le rond-point du Gros Tilleul et le canal. Il s'agit d'assurer l'intégration urbaine et environnementale de cet axe important, d'améliorer le cadre de vie des riverains, tout en garantissant l'accessibilité automobile.

(poursuivant en néerlandais)

behouden ondanks de bezwaren van belangrijke betrokken instanties.

Waarom houdt u geen rekening met de legitieme vraag om de rijstroken in de richting van de kanaalzone te behouden? Het schrappen van die stroken staat haaks op de functie van de Van Praetlaan als een weg voor zwaar vrachtverkeer. Wat als een vrachtwagen op de enige rijstrook in zijn rijrichting een panne krijgt?

Wanneer komt de noodzakelijke overstapparking op de Heizel er? Liet u verkeerstellingen uitvoeren om een duidelijk beeld van de files te krijgen?

Waarom is Parkway 21 in twee fasen opgesplitst, wat geen duidelijk beeld van de volledige impact geeft? Hebt u de conclusies van de studie over de effecten op het milieu en de biodiversiteit van de werken in de eerste fase?

Wat leverden uw contacten met de Vlaamse regering over de tweede fase van het project op? Wat gebeurt er met de toegang tot het noorden van het gewest, vanaf de Ring?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De heraanleg van de Vuurkruisenlaan gebeurt over drie kilometer tussen de Dikkelinderotonde en het kanaal.*

(verder in het Nederlands)

De stedenbouwkundige vergunning wordt tegen de zomer verwacht. De werken kunnen dan zo snel mogelijk beginnen en afgestemd worden op de werken voor de tram naar Neder-Over-

1275

Une fois le permis d'urbanisme délivré, les travaux pourront débuter, en coordination avec le chantier du tram vers Neder-Over-Heembeek, prévu à la rentrée avenue des Croix du Feu.

Le modèle de simulation dynamique du trafic a été affiné grâce à une étude complémentaire basée sur les données Viapass de tous les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes. Même dans les pires scénarios aux heures de pointe de début et fin de journée, l'encombrement n'y est pas à craindre. Le point critique demeure le croisement au pont Van Praet.

(poursuivant en français)

Voici quelques chiffres : l'avenue Van Praet, qui aujourd'hui sature à 1.500 véhicules par heure, pourra, grâce à la nouvelle sortie vers Neder-Over-Heembeek, atteindre une capacité de 1.700 à 1.800 véhicules.

Le projet va améliorer l'aménagement en offrant une infrastructure routière beaucoup plus adaptée, plus fonctionnelle, plus sûre et d'une plus grande capacité.

L'amélioration du fonctionnement du réseau restructuré de la voirie s'appuie sur des modélisations dynamiques de trafic. La contre-expertise réalisée par le bureau d'études mandaté par la Communauté portuaire bruxelloise confirme le fonctionnement du réseau restructuré.

Bruxelles Mobilité, à la demande de la Communauté portuaire bruxelloise, a revu la configuration du carrefour entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde. Cette adaptation substantielle du projet, avec une nouvelle liaison en entrée de ville, permet de présenter une configuration de voirie qui améliore la capacité de l'axe et sa fonctionnalité, en particulier pour la zone d'activité portuaire.

Dès lors, l'infrastructure routière sera plus fonctionnelle et d'une plus grande capacité, et le statut de ladite avenue n'est nullement remis en question.

La subdivision du projet Parkway 22 n'empêche pas une vue globale des répercussions de cet aménagement.

(poursuivant en néerlandais)

La première partie du dossier concerne la construction de la ligne de tram vers Neder-Over-Hembeek. La seconde, développée en concertation avec la Région flamande, car elle concerne notamment l'A12, est reportée afin d'approfondir la discussion sur le réaménagement du plateau du Heysel.

Le projet ring Nord présenté par la Flandre, qui prévoit deux voies, dans les deux sens pour l'A12, est compatible avec les plans, mais il n'est pas inclus dans cette demande de permis.

En attendant que l'emplacement idéal pour le parking de transit, à proximité du métro, soit déterminé, une version temporaire

Heembeek die dit najaar in de Vuurkruisenlaan beginnen. Het is belangrijk om de hele as te bekijken, ook de aansluiting van de tram op de laan.

Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd op basis van de Viapassgegevens van alle voertuigen van meer dan 3,5 ton. Daardoor konden we het model voor de dynamische verkeerssimulatie verfijnen.

Er is onderzoek gedaan naar de ongunstigste hypothesen tijdens de avond- en ochtendspits. Daaruit blijkt dat er geen opstoppingen te vrezen vallen. Het grootste knelpunt blijft het kruispunt aan de Van Praetbrug.

(verder in het Frans)

De Van Praetlaan, die nu slechts 1.500 voertuigen per uur aankan, krijgt met de nieuwe afrit richting Neder-Over-Heembeek een capaciteit van meer dan 1.700 voertuigen.

De heraanleg is gebaseerd op dynamische verkeersmodellen. De tegenexpertise bevestigt de keuze voor de nieuwe aanleg.

Op verzoek van de Haven van Brussel heeft Brussel Mobiliteit de aanleg van het kruispunt van de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg herzien, waardoor de capaciteit toeneemt.

De onderverdeling van het project Parkway 22 belet niet om een totaalzicht te krijgen op de gevolgen van de heraanleg.

(verder in het Nederlands)

Deze kwestie is inderdaad belangrijk. Het dossier bestaat uit twee delen. Het eerste deel houdt verband met de aanleg van de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek. Het tweede deel betreft het grensgebied met het Vlaams Gewest. Dit laatste deel werd tot een latere fase uitgesteld, zodat de discussies over de heraanleg van het Heizelplateau verder kunnen worden uitgediept.

Het tweede deel van het dossier heeft betrekking op de A12 zelf en zal ontwikkeld worden in overleg met het Vlaams Gewest. Het gaat om schetsen voor het project Ring Noord die erin voorzien de A12 om te vormen tot een rijweg met twee rijstroken in beide richtingen. De projecten rond Ring Noord die vanuit Vlaanderen

d'ici le réaménagement du plateau du Heysel est à l'étude, en concertation avec les riverains.

worden voorgesteld, zijn compatibel met de plannen, maar komen momenteel niet aan bod in deze vergunningsaanvraag.

Hetzelfde geldt voor de overstapparking. We onderzoeken welke locatie het meest geschikt is voor zo'n parking. Er moet rekening gehouden worden met de herinrichting van de Heizelvlakte en de afstand tot het metrostation. Een korte afstand tot de metro maakt een overstapparking immers aantrekkelijk. In overleg met de eigenaars rond de Heizelvlakte wordt er gekeken waar een tijdelijke overstapparking mogelijk is in afwachting van een definitieve herinrichting.

¹²⁷⁹ *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

C'est dans cette deuxième phase que sera intégrée la nouvelle connexion vers le plateau du Heysel, en ce compris l'aménagement éventuel d'un park and ride. Une réflexion sur le réseau de métro et de tram pourra aussi être menée.

In deze tweede fase wordt de nieuwe verbinding met de Heizelvlakte en een eventuele park-and-ride geïntegreerd.

Bruxelles Mobilité attend la délivrance du permis d'urbanisme de la première phase avant d'entamer une véritable coordination avec la Région flamande. Il est donc trop tôt pour en tirer des conclusions.

Brussel Mobiliteit zal pas afspraken met het Vlaams Gewest maken nadat de stedenbouwkundige vergunning voor de eerste fase toegekend is.

La demande de permis d'urbanisme est accompagnée d'un rapport d'incidences qui inclut l'évaluation des impacts sur le milieu naturel, lequel est, à cet égard, positif.

De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning gaat gepaard met een effectenrapport. Daaruit blijkt dat de gevolgen voor de natuur positief zijn.

Bien entendu, la Communauté portuaire bruxelloise nourrit des craintes. De nombreux éléments ont été intégrés dans le cadre de l'enquête publique. Nous ferons en sorte de poursuivre nos contacts avec elle pour bien expliquer le projet et mener une discussion approfondie sur ce dossier important.

We blijven met de Haven van Brussel praten om het project goed uit te leggen.

¹²⁸¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Tant mieux si le trafic s'améliore, mais pourquoi consacrer tant de moyens à un projet qui n'est en rien prioritaire, dans ce quartier à faible densité de population ? Votre volonté de contacter le Port de Bruxelles est positive, car son accessibilité doit absolument être garantie.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is goed dat u van plan bent om contact op te nemen met de Haven van Brussel. De toegankelijkheid van de haven moet immers worden gegarandeerd. U beweert dat de heraanleg geen negatieve impact zal hebben en dat het verkeer zelfs vlotter zal doorstromen. Dat is goed nieuws, als we het tenminste kunnen geloven.

Si la construction du tram vers Neder-Over-Heembeek nécessite de libérer de l'espace, ce réaménagement n'est pas tout à fait vain et inutile.

De vraag is waarom er zoveel middelen moeten worden besteed aan een project dat niet prioritair is, aangezien er niet veel woningen in de buurt zijn en dat veel vragen over de bereikbaarheid van de Haven van Brussel oproept. Afgezien van de koning, die wellicht niet eens zo vaak in zijn tuin rondwandelt, wonen er niet zoveel mensen. Ik zie het nut van de heraanleg alleen in als de vrijgekomen ruimte nodig is voor de aanleg van de tram naar Neder-Over-Heembeek.

¹²⁸³ **M. Sevkem Temiz (PS).**- *N'ayant pas eu de réponse à toutes mes questions, j'y reviendrai.*

De heer Sevkem Temiz (PS) *(in het Frans).*- *De Haven van Brussel is niet categorisch tegen het plan, maar vreest wel voor de gevolgen.*

La Communauté portuaire bruxelloise ne s'oppose pas catégoriquement au projet, mais nourrit néanmoins des craintes. Vous nous parlez de la suppression d'une bande de circulation sur l'avenue Van Praet. Si un ou deux poids lourds tombent en panne sur cette artère, cela rejaillira automatiquement sur

Ik weet niet of uw kabinet persoonlijke contacten heeft met de Haven van Brussel, maar ik kan een ontmoeting alleen maar

l'accessibilité, les embouteillages et à plus long terme sur l'économie et l'emploi.

J'ignore si votre cabinet a eu des contacts personnels avec la Communauté portuaire bruxelloise. Quoi qu'il en soit, je vous invite à aller à leur rencontre. En effet, ce que vous dites ne correspond pas aux informations qui me sont revenues. Les habitants ne croient plus à ce projet, alors que, malheureusement, vous le défendez avec insistance.

Je ne soutiens pas votre projet pour ce quartier, car je pense qu'il aura un impact négatif non négligeable sur l'économie de la zone portuaire avec, à la clé, des pertes d'emplois, mais aussi un risque de délocalisation des entreprises. Nous l'avons déjà vécu ces dernières années.

Par conséquent, je vous invite, Madame la Ministre, à revoir votre copie et à rencontrer les acteurs locaux afin d'apaiser leurs inquiétudes pour l'avenir de cette zone, qui représente 11.000 emplois en Région bruxelloise.

¹²⁸⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Je rappelle que ce projet a été retravaillé. Le projet initial et celui qui a été soumis à la deuxième enquête publique ont été revus, notamment pour répondre à plusieurs enjeux chers à la Communauté portuaire bruxelloise. Une étude de mobilité supplémentaire est réalisée à propos du trafic des poids lourds, pour faire en sorte que leur accessibilité soit garantie dans cette zone. Nous avons adapté ce plan et un nouveau rond-point a été créé pour la sortie vers Neder-Over-Heembeek, afin d'améliorer encore l'accessibilité de cette zone.

Nous devons évidemment continuer à discuter avec la Communauté portuaire bruxelloise. L'étude a montré que les nouvelles propositions d'adaptation vont augmenter la capacité, qui est de 1.500 véhicules par heure, à 1.700 ou même 1.800 véhicules, grâce à la nouvelle sortie vers Neder-Over-Heembeek. Cela mérite d'être rappelé.

(Remarques de Mme Van Achter)

¹²⁸⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

Un permis a été demandé pour la ligne de tram. La partie nord de la liaison est reportée jusqu'au réaménagement du plateau du Heysel, conformément aux plans de la Région flamande, avec qui nous reprendrons la concertation.

¹²⁹¹ **M. Sevket Temiz (PS).** - Votre cabinet est-il également en contact avec celui de la secrétaire d'État chargée de l'Urbanisme ? J'ai entendu dire, la semaine dernière, que des auteurs de projets d'un cabinet anversois, ne connaissant donc pas la typologie de ce quartier, auraient rencontré le directeur du Centre européen de fruits et légumes et recommandé d'interdire l'accès de Mabru, pour que l'accès se fasse entièrement du côté du Docks Bruxsel.

aanraden, want wat u zegt, stemt niet overeen met wat ik heb gehoord. De buurtbewoners geloven niet meer in het project.

Ik steun uw plannen niet, omdat ze een aanzienlijk negatieve impact op de economie zullen hebben en tot banenverlies zullen leiden. Daarom vraag ik u om ze in samenspraak met de lokale betrokkenen bij te sturen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - *Het project is al bijgestuurd na het tweede openbaar onderzoek op basis van de opmerkingen van de Haven van Brussel. Dat leidde onder meer tot een nieuwe rotonde die Neder-Over-Heembeek toegankelijker moet maken.*

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

(verder in het Nederlands)

Voor de tramlijn werd een vergunning aangevraagd. Het gedeelte van dit dossier dat betrekking heeft op de zone ten noorden van die verbinding, wordt uitgesteld tot de heraanleg van de Heizelvlakte. Dat sluit aan bij de plannen van het Vlaams Gewest. We zullen het overleg daarover hervatten.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).* - *Heeft uw kabinet ook contacten met het kabinet van de staatssecretaris voor Stedenbouw? Vorige week heb ik opgevangen dat een Antwerpse ontwerpbureau heeft voorgesteld om Mabru alleen nog via Docks Brussel toegankelijk te maken. Dat is een echte schande!*

C'est vraiment honteux. Je vais les rencontrer au mois de septembre. Ces projets sont inimaginables !

Il y a donc des idées de votre cabinet, avec Bruxelles Mobilité, et des idées du cabinet de la secrétaire d'État chargée de l'Urbanisme. Cela crée un certain cafouillage. La Communauté portuaire bruxelloise, les acteurs sur place et même Docks Brussel, se mettent à craindre les années à venir. Vos bonnes intentions ne semblent pas partagées. J'insiste donc pour que vous alliez à la rencontre des acteurs afin de minimiser leurs inquiétudes, sans quoi, il y aura énormément de soucis.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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 contrôle opérationnel des centres de contrôle technique bruxellois.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour contrôler l'exécution des missions exercées par les centres de contrôle technique. Ce n'est pourtant qu'après une quasi-décennie et un retentissant scandale de fraude et de corruption en 2014 que la Région a procédé, en 2022, à l'engagement de deux inspecteurs.

Il s'agit d'une mission de service public déléguée à des organismes jouissant d'un monopole, procédant à des examens techniques essentiels pour la sécurité et des contrôles de pollution importants pour l'environnement. En outre, ceux-ci bénéficient de marchés publics ou de financements régionaux importants.

Le groupe PS s'interroge sur l'exercice des compétences régionales sur ces organismes après quasiment dix ans. À titre d'exemple, et pour éclaircissement quant au contrôle régional, je souhaiterais revenir sur une question posée sur le contrôle, par la tutelle régionale, des mesures de la pollution des véhicules. Vous nous expliquiez notamment que les émissions de certains véhicules lourds disposant de pots d'échappement à hauteur du toit ne pouvaient faire l'objet de contrôles faute de matériel adapté. C'est assez interpellant quand on sait, par exemple, que la STIB compte près de 800 bus thermiques et Bruxelles Propreté 400 camions disposant pour la plupart de tels échappements.

Les marchés de service passés par la STIB ou Bruxelles Propreté et leur rémunération prévoyaient-ils des contrôles techniques partiels ? Quel est le coût annuel de ces marchés publics pour ces deux organismes ? Que mentionnent les attestations de conformité délivrées par les entreprises de contrôle technique ?

Depuis quand dure ce défaut de contrôle ? Le service compétent de Bruxelles Mobilité n'avait-il jamais fait de signalement

De warboel van ideeën van Brussel Mobiliteit, uw kabinet en dat van de staatssecretaris voor Stedenbouw maakt dat de Haven van Brussel en zelfs Docks Brussel voor hun toekomst vrezzen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de operationele controle van de Brusselse autokeuringscentra.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (*in het Frans*).- *Sinds de zesde staats hervorming zijn de gewesten verantwoordelijk voor het toezicht op de autokeuringscentra, maar ondanks een opzienbarende fraude- en corruptieschandaal in 2014 nam het gewest pas in 2022 twee inspecteurs aan.*

De technische keuring van voertuigen is een openbardienstopdracht waarvoor de keuringscentra aanzienlijke gewestelijke financiering ontvangen.

Eerder legde u uit dat de uitstoot van bepaalde zware voertuigen met op het dak gemonteerde uitlaten niet kon worden getest bij gebrek aan geschikte apparatuur. Dat is verrassend, aangezien de MIVB bijna 800 thermische bussen heeft en Net Brussel 400 vuilniswagens waarvan de meeste zo'n uitlaat hebben.

Voorzien de overheidsopdrachten van de MIVB en Net Brussel in technische keuringen? Hoeveel kosten die overheidsopdrachten jaarlijks? Wat staat er op de keuringsbewijzen die de centra afgeven?

Sinds wanneer worden die voertuigen niet meer gekeurd? Heeft Brussel Mobiliteit dat probleem nooit aan de bevoegde minister gemeld? Wat hebben de twee inspecteurs vastgesteld? Wat is er sinds uw antwoord van mei 2020 gedaan?

au ministre compétent à ce sujet ? Qu'ont constaté les deux inspecteurs désormais sur le terrain ?

Qu'a-t-il été mis en place depuis votre réponse de mai 2020 ?

¹³⁰¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme tous les propriétaires de véhicules automobiles bruxellois, la STIB et Bruxelles Propreté font régulièrement contrôler leurs véhicules dans l'un des centres que compte la Région. En 2022, la STIB et Bruxelles Propreté ont prévu à cette fin 135.000 euros et 27.000 euros dans leur budget respectif.

Le prix unitaire n'est pas défini par un marché public, puisqu'il est déterminé par un arrêté du gouvernement. Il n'est donc pas négociable et est déterminé par le contrôle effectué. Ainsi, si un inspecteur est dans l'impossibilité de réaliser un test, il n'est pas facturé à l'utilisateur et aucune défaillance n'est inscrite sur le certificat de visite. Il est toujours préférable de réaliser tous les tests prévus, mais l'impossibilité de le faire est prévue par les instructions données aux centres et par la réglementation, plus précisément l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le certificat de visite qui est délivré est donc tout à fait valable. Celui-ci reprend les données précises d'identification du véhicule, ainsi que la liste et la gravité des défaillances constatées. L'absence d'un contrôle ne figure donc pas sur ce certificat. En outre, à partir du 1er juillet, une information apparaîtra sur le certificat de contrôle technique concernant l'accès ou non à la zone de basses émissions bruxelloise pour toutes les catégories de véhicules. Pour l'instant, seuls les certificats pour les véhicules des catégories M1 et N1 mentionnaient cette information.

Le contrôle des échappements des véhicules lourds n'est actuellement possible que par un contrôle visuel, lorsque la sortie d'échappement est hors d'atteinte de l'opacimètre. Nos efforts se concentrent toutefois sur la mise en place d'un contrôle à l'aide d'un appareil de mesure du nombre de particules (PN-mètre) pour ces véhicules, qui remplacerait le test réalisé avec un opacimètre. Le matériel nécessaire pour adapter les PN-mètres à un contrôle en hauteur a été commandé par l'un des centres pour un essai.

Concernant le travail des inspecteurs, celui-ci se poursuit et permet de garder une pression élevée sur ce secteur sensible à la fraude. Les inspecteurs de Bruxelles Mobilité constatent régulièrement des non-conformités, qui sont reprises dans un rapport qui est envoyé aux deux organismes. Il est alors demandé à ceux-ci de prendre des mesures afin de corriger et d'éviter ces non-conformités dans le futur.

Les inspecteurs ont également dénoncé plusieurs fraudes, ce qui donne systématiquement lieu à une communication des faits au parquet. Aucune de ces fraudes n'a toutefois atteint l'ampleur du scandale de 2014, lorsque la matière était encore fédérale.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zoals alle autobezitters laten de MIVB en Net Brussel hun voertuigen regelmatig keuren. In 2022 hebben zij daarvoor respectievelijk 135.000 en 27.000 euro op hun begroting ingeschreven.*

De eenheidsprijs wordt niet bepaald door een overheidsopdracht, maar door een regeringsbesluit. Er kan dus niet over worden onderhandeld en de prijs hangt af van de uitgevoerde inspectie. Als een inspecteur een test niet kan uitvoeren, wordt die niet aan de gebruiker gefactureerd en wordt er geen fout op het keuringsbewijs vermeld. Dat is zo bepaald in de instructies aan de centra en in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Het afgegeven keuringsbewijs is dus volledig geldig. Het bevat de exacte identificatiegegevens van het voertuig, evenals de lijst en de ernst van de vastgestelde gebreken. Bovendien vermeldt het bewijs sinds 1 juli of het voertuig toegelaten is in de Brusselse lage-emissiezone.

Momenteel is het enkel mogelijk om uitlaten van zware voertuigen visueel te controleren wanneer de uitlaat buiten het bereik van de opaciteitsmeter ligt. Binnenkort zal de opaciteitsmeter evenwel worden vervangen door een PN-meter, waarmee het aantal stofdeeltjes kan worden gemeten.

De inspecteurs stellen regelmatig overtredingen vast, die worden opgenomen in een rapport dat naar de twee organisaties wordt gestuurd met de vraag om de nodige om maatregelen te nemen.

De inspecteurs rapporteerden ook verschillende fraudegevallen, die systematisch aan het parket worden gemeld.

Ce point est suivi de près par mon cabinet, même si notre compétence s'arrête là où commence celle du pouvoir judiciaire.

1303 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- En 2020, vous nous disiez que le contrôle était difficile à mettre en œuvre, mais que vous feriez le nécessaire pour le rendre possible. Trois ans plus tard, vous annoncez l'arrivée d'un nouveau matériel et de son éventuel essai.

Actuellement, les contrôles des bus de la STIB et des camions restent donc partiels et on ne peut toujours pas évaluer leur niveau de pollution. Par souci environnemental, il faut faire pression sur cette société à qui, je le rappelle, la Région a confié le monopole sur le contrôle technique à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

1307 **QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY**

1307 **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,**

1307 **et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

1307 **concernant le projet de réaménagement du rond-point Schuman.**

1309 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Le réaménagement du rond-point Schuman n'en finit pas de faire des vagues et, à lire le site de Bruxelles Mobilité et les articles parus dans la presse, aucun doute possible : l'expression « deux salles, deux ambiances » prend tout son sens.

Le site de Bruxelles Mobilité présente le futur rond-point comme : « une agora », « un lieu de rencontre emblématique » qui sera créé « en modelant le terrain en forme de cuvette », une cuvette qui sera surplombée par « un majestueux auvent ». On a connu métaphore plus heureuse.

Le problème est que ce projet, pour lequel une demande de permis d'urbanisme a été introduite par Bruxelles Mobilité, semble loin de faire l'unanimité. Tant la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) que l'Association des commerçants du carrefour Jean Monnet ont vivement réagi à cette demande de permis. Cette dernière affirme ne jamais avoir été invitée aux réunions concernant le projet.

Elle dénonce l'absence d'une analyse de l'impact socioéconomique, pour le quartier européen, de la pandémie de Covid-19, de ses conséquences sur le tissu économique, de la hausse des prix énergétiques, de la guerre en Ukraine, etc.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Momenteel worden de bussen van de MIVB en de vuilniswagens dus slechts gedeeltelijk gecontroleerd en kunnen we niet inschatten hoe vervuilend ze zijn. Uit zorg voor het milieu moeten we druk blijven uitoefenen de keuringsorganisatie.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY

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

en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende het project voor de heraanleg van de Schumanrotonde.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).*- *De plannen voor de heraanleg van de Schumanrotonde blijven deining veroorzaken. Over het project, waarvoor Brussel Mobiliteit ondertussen een stedenbouwkundige vergunning heeft aangevraagd, bestaat geen eensgezindheid. Zowel de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) als de plaatselijke handelaarsvereniging reageerde fel op de vergunningsaanvraag.*

De laatste stelt bovendien dat ze nooit voor vergaderingen over de plannen is uitgenodigd en klaagt aan dat er geen onderzoek naar de sociaal-economische gevolgen van de opeenvolgende crisissen voor de Europese wijk is gebeurd.

De KCML gaf een overduidelijk negatief advies voor de stedenbouwkundige vergunning, in het bijzonder wat de plaatsing van de luifel in het midden van de rotonde betreft.

Elle s'interroge sur cet auvent et sur les dégradations probables qui pourraient lui être infligées lors de manifestations. Si l'objectif est de faire de cette zone une zone neutre, il faut le dire clairement.

La CRMS a rendu un avis défavorable à cette demande de permis d'urbanisme d'une façon extrêmement claire. Je me permets de le citer in extenso : « En l'absence d'une étude complète des perspectives pour qu'elle puisse évaluer, comme les autres instances, en pleine connaissance de cause, l'impact visuel des aménagements dans le paysage urbain, en particulier celui de l'auvent circulaire sur la perspective monumentale des arcades du Cinquantenaire, la CRMS réitère un avis défavorable sur l'installation de l'auvent au centre du rond-point Schuman. La Commission souhaite éviter que soient altérées de manière irréversible les différentes perspectives vers le Cinquantenaire, notamment celle dans l'axe de la Petite ceinture, comme elles le sont dorénavant depuis l'avenue de Tervueren depuis l'érection de la tour The One. Il importe de ne pas reproduire cette erreur d'appréciation. »

¹³¹¹ Ce 15 mai, nous avons visité une partie de la ville d'Anvers dans le cadre des travaux de la commission du Développement territorial. J'ai eu l'impression que là comme à Londres, Paris, Chartres et d'autres régions d'Europe, un cône de vue protège la perspective. J'en viens parfois à me demander si la notion même de perspective suscite encore un peu d'intérêt quand il s'agit de préserver les vues à Bruxelles.

À la lecture de la presse, ce qui est avancé comme un manque de concertation avec les commerçants ainsi que l'avis négatif de la CRMS me laissent perplexes. Il me semble important de faire avec vous le point sur la construction de cet auvent et, de manière plus générale, sur la ligne de conduite suivie dans ce dossier qui a des implications en matière de mobilité, d'architecture et de participation citoyenne.

Bruxelles Mobilité s'est-elle penchée sur le report de charge que le réaménagement du rond-point Schuman pourrait entraîner ? Quelles mesures seront-elles prises pour éviter un engorgement éventuel de la partie du rond-point qui restera accessible aux voitures ?

Quels sont les résultats des simulations à cet endroit ? Quels sont les profils des navetteurs qui empruntent ce rond-point et qui seront affectés ?

Quels acteurs ont été consultés dans ce dossier ? Qui s'est chargé de la concertation ? L'Association des commerçants du carrefour Jean Monnet a-t-elle été reçue ?

Une étude sur l'incidence économique de la piétonnisation du rond-point a-t-elle été réalisée ?

Un espace suffisant sera-t-il maintenu pour que des manifestations se déroulent sur cet espace public projeté ?

Op 15 mei bracht de commissie Territoriale Ontwikkeling een bezoek aan Antwerpen. Net als in andere Europese steden wordt er over het stadsperspectief gewaakt. Ik vraag me af of daar in Brussel nog wel belang aan wordt gehecht.

Ik sta perplex dat er geen overleg is geweest met de handelaars en dat de KCML een negatief advies heeft uitgebracht.

Heeft Brussel Mobiliteit onderzocht hoe de verkeersstromen na de heraanleg van de Schumanrotonde zullen veranderen? Hoe worden files voorkomen op het deel van de rotonde waar autoverkeer mogelijk blijft?

Wat hebben de simulaties uitgewezen? Wat is het profiel van de pendelaars die de rotonde gebruiken? Welke instanties zijn geraadpleegd? Heeft de handelsvereniging van het Jean Monnetkruispunt haar inbreng kunnen geven?

Werden de economische gevolgen van de heraanleg van de rotonde tot voetgangerszone onderzocht? Blijft er voldoende ruimte voor manifestaties?

Wat is uw reactie op het negatieve advies van de KCML? Wordt het behoud van perspectieven opgenomen in de nieuwe versie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening?

Comment réagissez-vous à l'avis négatif de la CRMS ? Quelle est votre vision de la préservation des vues dans notre Région ? L'adoption de cônes de vue est-elle prévue dans les travaux actuels autour de la réforme du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) ?

¹³¹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le réaménagement de la future place Schuman est plus que nécessaire et urgent, pour l'attractivité et la qualité de vie du quartier, et de la Région de façon générale. Ce projet est aussi très demandé et attendu par les institutions européennes.

La nouvelle place restera accessible en voiture, mais l'accent sera mis sur un nouvel espace de séjour central, dans lesquels les piétons, les cyclistes et les transports en commun auront tout à gagner. Notons que l'artère principale entrante restera ouverte aux automobilistes, à savoir l'entrée depuis l'autoroute E40 via l'avenue de Cortenbergh.

L'étude du projet a nécessité un rapport d'incidences environnemental dans lequel diverses analyses ont été menées, notamment sur la mobilité. À ce jour, le rond-point Schuman est un carrefour dysfonctionnel, engendrant des engorgements fréquents. Le projet vise précisément à réduire cet engorgement et ses incidences négatives en ville.

Cet aménagement prévoit d'agir sur la congestion du rond-point Schuman, en conservant en priorité le flux principal, à savoir depuis l'avenue de Cortenbergh vers la rue de la Loi. La mise à double sens de l'avenue de la Joyeuse entrée permettra de réaliser les échanges entre les quartiers au nord et au sud de la future place Schuman de manière plus fluide, en dehors de la congestion existante.

J'ai déjà répondu de nombreuses fois dans cette commission à la question portant sur la consultation pour le projet Schuman. Pour rappel, le projet a inclus le Groupe d'animation du quartier européen de la Ville de Bruxelles (ASBL GAQ), ainsi que l'ASBL Schuman Square, dans les différents comités d'accompagnement (mars, juin et novembre 2018, février 2019, avril 2019). Je rappelle que tout ceci s'est déroulé sous la précédente législature.

Ces comités de quartier ont eu l'occasion de s'exprimer et de prendre part à la décision, au même titre que les nombreuses institutions publiques présentes lors de l'élaboration du projet. En juillet 2018, des balades consultatives ont également été organisées et des présentations publiques ont été tenues en janvier 2018, février 2019 et octobre 2020, afin d'informer au mieux les riverains. Les acteurs locaux, y compris les commerçants, ont été entendus, écoutés et consultés à de nombreuses reprises.

Les manifestations, festivités et divers événements auront l'espace suffisant pour se déployer. L'espace libre pour mener ces activités passe de 1.385 m² à 2.800 m².

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Om de levenskwaliteit in de wijk te verbeteren, moet het Schumanplein dringend heraangelegd worden. Het nieuwe plein blijft open voor autoverkeer, maar op het centraal gedeelte krijgen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer meer plaats toebedeeld.*

De heraanleg moet de verkeersdruk op de Schumanrotonde doen afnemen, terwijl de belangrijkste verkeersstroom van de Kortenberglaan naar de Wetstraat blijft bestaan. Door van de Blijde Inkomstlaan een tweerichtingsstraat te maken, wordt vlotter verkeer tussen de wijk ten noorden en ten zuiden van het nieuwe Schumanplein mogelijk.

Ik heb al meermaals vragen in verband met de openbare raadpleging beantwoord. De vzw Buurtcomité van de Europese Wijk van de Stad Brussel en de vzw Schuman Square hebben tijdens de vorige regeerperiode hun zeg kunnen doen, net als heel wat openbare instellingen. Van januari 2018 tot oktober 2020 waren er informatiesessies voor lokale belanghebbenden, zoals buurtbewoners en handelaars.

De plaats voor manifestaties en evenementen neemt toe van 1.385 tot 2.800 m². Er wordt ook meer ruimte gecreëerd voor handelsactiviteiten en restaurants rond het nieuwe Schumanplein en in het deel van de Wetstraat tussen de rotonde en het Jubelpark.

En outre, ajoutons que les activités commerciales et de restauration aux abords de la future place Schuman et de la petite rue de la Loi auront davantage de place pour développer leurs activités et ne seront pas séparées du reste de l'espace public par le trafic automobile.

¹³¹⁵ Notons que, selon les statistiques de hub.brussels et l'enquête de 2018 sur la zone de chalandise, 50 % des visiteurs y étaient venus à pied et 42 % en transports en commun. Les déplacements en vélo sont également en hausse dans toute la Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles Mobilité vient d'ailleurs de lancer sa campagne pour promouvoir le vélo chez les expatriés. Ce réaménagement profitera à tout le monde, y compris aux commerces du quartier.

La position de la Commission royale des monuments et des sites n'a pas changé. Elle estime que l'emprise de l'auvent risque de faire obstacle à la vue sur les arcades du Cinquantaire depuis différents points situés rue de la Loi. L'instruction de la demande de permis a cependant démontré, photos à l'appui, que cet impact n'était pas avéré.

Depuis la commission de concertation du 28 octobre 2020, des vues et perspectives sur les arcades du Cinquantaire depuis la rue la Loi ont été présentées. Pour les vues lointaines, l'impact visuel de l'auvent projeté, d'une hauteur maximale de 6 mètres et de 4,5 mètres au niveau du puits de lumière, est quasi inexistant. À partir du pont enjambant la chaussée d'Etterbeek, l'auvent et les arcades du Cinquantaire sont distinctement visibles, sans que l'auvent ne porte préjudice à la vue sur les arcades du Cinquantaire.

Dans les perspectives rapprochées, à partir du Résidence Palace et du bâtiment Juste Lipse, la structure légère et lumineuse de l'auvent et de ses supports n'affecte pas la perception de l'édifice. Enfin, depuis le rond-point Schuman, sous l'auvent et depuis la légère pente aménagée en gradins, les arcades du Cinquantaire sont entièrement visibles. Aucun élément du projet ne vient effacer l'existant. Tant l'auvent que les nouvelles plantations dans l'axe de la rue de la Loi s'intègrent dans le paysage urbain, avec les arcades en toile de fond et les immeubles donnant sur la place.

La nouvelle secrétaire d'État chargée de l'Urbanisme sera plus à même de vous répondre à votre question concernant la préservation des vues dans la Région et cette thématique dans la réforme du Code bruxellois de l'aménagement du territoire. Je vous invite à la lui poser directement.

¹³¹⁷ **Mme Marie Nagy (DéFI).** - J'entends que l'Association des commerçants du carrefour Jean Monnet n'a pas été consultée pour l'enquête publique, et je le regrette.

Je vous remercie en revanche pour les précisions fournies au sujet des études, dont celle d'incidences, qui nous renseignent sur l'impact sur le trafic.

Volgens statistieken van hub.brussels en een klantenenquête uit 2018 komt 50% van de bezoekers te voet en 42% met het openbaar vervoer. Het aantal verplaatsingen met de fiets zit in het hele gewest in de lift. Brussel Mobiliteit heeft trouwens net een campagne opgestart om het fietsgebruik bij expats te stimuleren.

Het standpunt van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen is niet gewijzigd. Ze is van oordeel dat de luifel het zicht op de bogen van het Jubelpark belemmert. Het onderzoek naar aanleiding van de vergunningsaanvraag heeft echter aangetoond dat dat niet klopt.

Sinds de vergadering van de overlegcommissie van 28 oktober 2020 zijn er stadsgezichten en perspectieven vanuit de Wetstraat voorgesteld. Op de verdere stadsgezichten heeft de luifel nagenoeg geen impact. Vanaf de brug over de Etterbeeksesteenweg zijn de luifel en de bogen van het Jubelpark duidelijk zichtbaar.

Vanaf het Residence Palace en het Justus Lipsiusgebouw hindert de lichte structuur van de luifel het zicht op de bogen niet en vanaf de Schumanrotonde blijven ze volledig zichtbaar. Zowel de luifel als de aanplantingen passen perfect in het stadslandschap.

De nieuwe staatssecretaris voor Stedenbouw zal u meer kunnen vertellen over de wijzigingen aan het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans). - *Ik betreur dat de handelaarsvereniging van het Jean Monnetkruispunt niet werd geraadpleegd.*

Zal er nog voldoende ruimte zijn om te kunnen betogen op het Schumanplein? Ik begrijp dat de Europese ambtenaren daar niet opgezet mee zijn, maar betogen moet precies daar mogelijk zijn.

Pour le maintien de la possibilité d'organiser des manifestations, vous évoquez les événements festifs, alors que je vous interrogeais sur les manifestations revendicatives. Les syndicats, les agriculteurs, tous ceux qui s'expriment dans le cadre de la démocratie européenne pourront-ils encore manifester à cet endroit ? Vous ne répondez pas à cette question et restez très prudente. Or, la principale utilité de cette agora, c'est justement de permettre l'expression de la démocratie au pied des institutions européennes. Je comprends que cela ne plaise pas aux fonctionnaires européens, mais c'est aussi cela, le rôle de la cité.

Lorsque nous posons une question, j'aimerais que le membre du gouvernement qui y répond le fasse pour l'ensemble des points soulevés. En l'occurrence, je devrai poser à nouveau ma question à la secrétaire d'État, ce qui ne me semble pas très sérieux. J'aurais préféré que vous vous concertiez.

La Commission royale des monuments et des sites formule des remarques quant aux impacts du projet sur les vues, mais vous n'y réagissez pas. Je le regrette. Pour certains aménagements comme ceux de la place Eugène Flagey ou de la place Charles Rogier, nous avons constaté a posteriori que l'on aurait pu mieux faire. J'espère qu'en l'espèce, la réflexion se fera avant d'entamer des travaux.

- *L'incident est clos.*

1321 **QUESTION ORALE DE MME NICOLE NKETO BOMELE**

1321 **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,**

1321 **concernant la différence de traitement entre les lignes de métro 1 et 5 et les lignes 2 et 6.**

1323 **Mme Nicole Nketo Bomele (DéFI).**- Le 26 mai 2021, la STIB annonçait avec fierté l'inauguration d'une nouvelle rame de métro de septième génération, appelée M7. Son administrateur-directeur général, Brieuc De Meeûs, ainsi que Bastien Neefs, chef de projet et manager de l'équipe acquisition métro, avaient déclaré que ces nouvelles rames circuleraient principalement sur les lignes 1 et 5, et que les rames circulant sur ces lignes seraient affectées aux lignes 2 et 6.

Pourtant, ce n'est qu'à la suite d'interruptions et de problèmes techniques à répétition sur les lignes 2 (Élisabeth-Simonis) et 6 (Élisabeth-Roi Baudouin), que la STIB a annoncé « une bonne nouvelle » pour les usagers réguliers de ces lignes. En effet, le 13 mars dernier, soit deux ans après l'inauguration de la première rame M7, la STIB a annoncé que les rames de métro M6 - dites boa - seraient transférées vers les lignes 2 et 6. Quelques heures plus tard, le département Communication de la STIB annonçait que seules deux rames avaient été transférées.

À la suite de cette annonce, de nombreux voyageurs des communes du nord-est de la Région bruxelloise ont exprimé leur

Het zou goed zijn mochten regeringsleden voorafgaand overleg plegen met hun collega's, zodat ze op alle onderdelen van een vraag kunnen antwoorden.

U bent niet ingegaan op de opmerkingen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Op andere plaatsen is achteraf gebleken dat de regering dat beter wel had gedaan. Hopelijk wordt goed nagedacht voor de werkzaamheden van start gaan.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NICOLE NKETO BOMELE

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

betreffende het verschil in benadering van metrolijnen 1 en 5 en metrolijnen 2 en 6.

Mevrouw Nicole Nketo Bomele (DéFI) (*in het Frans*).- *In mei 2021 nam de MIVB metrostellen van de zevende generatie, zogenaamde M7's, in gebruik op metrolijn 1 en 5. De metrostellen van die lijnen zouden naar lijn 2 en 6 verhuizen.*

Na heel wat problemen werden in maart 2023, dus twee jaar na de ingebruikname van de nieuwe metrostellen, slechts twee M6-metrostellen of Boa's ingezet op lijn 2 en 6 ingezet.

Heel wat reizigers uitten hun ontevredenheid op sociale media. Ze vragen de MIVB waarom de lijnen niet allemaal op dezelfde leest worden geschoeid. Andere maken melding van het gebrekkige zitcomfort in de metrostellen op lijn 2 en 6.

Hoe verklaart u de verschillende benadering? Hoe communiceert de MIVB hierover? Hoeveel Boa's rijden nu op lijn 2 en lijn 6? Waarom zijn de nieuwe M7's voor lijn 1 en 5, en niet voor 2 en 6?

mécontentement sur les réseaux sociaux. Certains d'entre eux ont interpellé directement la STIB sur Twitter, en lui demandant de justifier cette hiérarchisation entre les différentes lignes de métro. D'autres en ont profité pour souligner les problèmes rencontrés sur les lignes 2 et 6, déclarant : « les anciens métros des lignes 2 et 6 doivent être mis à la poubelle. Les chaises sont d'un inconfort à couper le souffle ! Il y a 10 ans, on ne s'en rendait pas compte, mais maintenant ça y est, il est vraiment temps de les changer ».

À la lumière de ces éléments, force est de constater que certains usagers s'inquiètent, voire s'irritent de la différence de traitement entre les voyageurs des lignes 1 et 5 et ceux des lignes 2 et 6. Avez-vous eu connaissance de cette différence de traitement entre les lignes de métro, pointée du doigt par certains usagers ? Si oui, comment l'expliquez-vous ?

Avez-vous eu connaissance du mécontentement exprimé par les voyageurs des lignes 2 et 6 ? La STIB a-t-elle mis en place une communication, sur les réseaux sociaux ou par le biais d'annonces en station, par exemple, pour expliquer sa politique ?

Pouvez-vous nous communiquer le nombre exact de rames de métro M6 qui ont été transférées vers les lignes 2 et 6 ?

Enfin, vous étiez présente lors de l'inauguration de la nouvelle rame de métro M7. Pourquoi la STIB a-t-elle choisi d'affecter les rames de ce type aux lignes 1 et 5 plutôt qu'aux lignes 2 et 6 ?

¹³²⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB n'a pas la volonté de pratiquer une différence de traitement entre les lignes de métro, mais elle est confrontée à des réalités techniques. Elle met tout en œuvre pour rendre les voyages de ses usagers aussi agréables que possible sur toutes les lignes, en tenant compte des contraintes techniques avec lesquelles elle doit composer, comme la fréquentation et les contraintes du matériel existant.

L'exploitation des nouvelles rames de métro M7 sur le réseau de la STIB nécessite d'adapter l'infrastructure de signalisation. Cela se fait dans le cadre du renouvellement de la signalisation du métro, qui permettra de réduire progressivement l'intervalle entre deux rames et, de ce fait, d'augmenter les fréquences et la capacité du métro.

Ce programme de renouvellement a d'abord été lancé sur les lignes 1 et 5, qui sont les plus sollicitées du réseau, car elles comptent le plus grand nombre de voyageurs. Elles étaient donc les premières à nécessiter une augmentation de capacité. Les nouvelles rames M7 ne peuvent dès lors circuler, actuellement, que sur les lignes 1 et 5. Il est bien prévu, dans un second temps, d'adapter également la signalisation sur les lignes 2 et 6 afin qu'elles puissent accueillir les rames M7.

Si des rames de type M7 ne circulent pas encore sur ces lignes, leur arrivée sur les lignes 1 et 5 a permis de faire circuler des rames M6 (boa) sur les lignes 2 et 6 et améliorer ainsi le confort des voyageurs sur ces deux lignes. La mise en service progressive des M7 sur les lignes 1 et 5 permettra de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB wil het de reizigers zo aangenaam mogelijk maken, maar moet rekening houden met technische beperkingen. De nieuwe metrostellen vereisen een aanpassing van de seininrichting waardoor het mogelijk wordt om de frequentie en de capaciteit te verhogen.*

Lijn 1 en 5 zijn de meest gebruikte lijnen en hebben dus een capaciteitsverhoging nodig. In de toekomst zal de seininrichting van de lijn 2 en 6 ook worden aangepast, zodat ook daar M7's kunnen rijden.

Over de inzet van Boa's op de lijn 2 en 6 heeft de MIVB op sociale media en in een persbericht gecommuniceerd.

De MIVB geeft reizigers met klachten en vragen over het materieel op lijn 2 en 6 dezelfde uitleg als die ik u net heb gegeven.

transférer progressivement davantage de boas sur les lignes 2 et 6. Actuellement, cinq rames de type boa circulent sur les lignes 2 et 6. Leur mise en service sur ces lignes a fait l'objet de communications sur les réseaux sociaux de la STIB et a également été mentionnée dans un communiqué de presse de la STIB.

En 2022, la STIB a reçu 36 plaintes de voyageurs et 22 questions spécifiques portant sur l'utilisation du matériel sur les lignes 2 et 6. L'équipe chargée de répondre aux voyageurs leur fournit à chaque fois les mêmes explications que celles que je viens de vous donner.

1327 **Mme Nicole Nketo Bomele (DéFI).**- Un problème de signalisation et des contraintes techniques expliqueraient cette différence de traitement entre les voyageurs des lignes de métro.

Nous suivrons l'évolution de la situation après résolution de ces problèmes.

- *L'incident est clos.*

1331 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN**
1331 **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,**

1331 **concernant l'avancement de l'installation d'ascenseurs dans l'ensemble des stations de métro bruxelloises.**

1333 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Une expérience intéressante dans les transports en commun bruxellois m'a été rapportée par un citoyen qui accompagnait sa maman polyhandicapée en chaise roulante.

Le voyage a bien commencé, puisque plusieurs bus permettant l'embarquement d'une personne en situation de handicap en chaise roulante étaient disponibles à proximité du domicile. À la station Gare du Midi, un ascenseur offrait la possibilité de descendre jusqu'à la ligne 6 du métro pour se rendre à la station Porte de Namur, également équipée d'ascenseurs.

Tout se serait bien déroulé si un incident, comme il s'en produit régulièrement, entre les stations Hôtel des monnaies et Trône, n'avait obligé l'ensemble des voyageurs à quitter la rame de métro à la station Hôtel des monnaies.

Toutes les personnes valides ont pu emprunter les escaliers et escalators pour sortir de la station. Les voyageurs à mobilité réduite ou en situation de handicap ont par contre été contraints de rester sur place le temps - particulièrement long - du rétablissement de la circulation du métro. En effet, cette station n'est pas équipée d'un ascenseur et l'usage des escalators reste dangereux pour une personne en chaise roulante souffrant d'une dégénérescence neurologique, fût-elle accompagnée.

Mevrouw Nicole Nketo Bomele (DéFI) *(in het Frans).*- *De seininrichting en de technische beperkingen verklaren waarom reizigers op lijn 2 en 6 het met oudere stelen moeten doen. We wachten af of er verbetering komt wanneer de problemen opgelost zijn.*

- *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,

betreffende de vordering van de installatie van liften in het geheel van de Brusselse metrostations.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Sommige metrostations beschikken niet over liften. Dat is een probleem voor mensen met een beperkte mobiliteit. Ook voor hulpverleners die patiënten moeten wegvoeren uit de metro, kan dat het werk bemoeilijken.*

Volgens de beheersovereenkomst van de MIVB wordt de aanwezigheid van roltrappen en liften in de MIVB-stations procentueel bepaald door het aantal reizigers.

Uit het MIVB-activiteitenverslag van 2021 blijkt dat alle metro's en bussen aangepast zijn voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit. Voor trams is dat 55,6%. 97,6% van de metrostations heeft liften en 96% heeft roltrappen. In vergelijking met voorgaande jaren wijzen de cijfers er ook op dat er minder beroep is gedaan op speciale diensten, zoals begeleiding in metrostations.

Cette expérience de terrain est l'occasion de revenir sur l'avancement de l'installation et l'entretien des ascenseurs dans les stations de métro bruxelloises. Cette question est d'autant plus cruciale qu'il arrive que des personnes soient victimes d'un malaise, et parfois même d'un accident grave, dans des lieux dépourvus d'ascenseurs, alors que des ambulanciers doivent transporter les victimes sur des brancards avec la plus grande précaution.

Concernant l'infrastructure du métro bruxellois, 153 ascenseurs ont été recensés en octobre dernier dans les 69 stations. Le contrat de gestion de service public établi entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale définit la disponibilité des escalators et ascenseurs sous forme de pourcentage de voyageurs ayant reçu un service conforme.

Le rapport annuel 2021 fait état des chiffres suivants :

- 100 % des métros et bus et 55,6 % de trams sont adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR). Il s'agit de véhicules à plancher bas ;
- 54 lignes sont équipées du système Accessibus et 50 stations sont pourvues de quais accessibles aux PMR ;
- 97,6 % des stations sont équipées d'ascenseurs et 96 % d'escalators disponibles.

Concernant les services spécifiques, les chiffres sont les suivants :

- 1.058 assistances en stations de métro, contre 1.340 en 2020 ;
- 480 libre-parcours pour personnes déficientes visuelles, contre 1.769 en 2002 ;
- 267 cartes d'accompagnateur gratuit, contre 1.055 en 2020.

¹³³⁵ Pour prévenir les pannes d'ascenseur, le précédent plan de maintenance de la STIB prévoyait six entretiens annuels pour chacun d'eux. Désormais, ce nombre passera à huit par an, en fonction de leur âge et de leur fréquentation. Un contrat omnium 2017-2022 couvrait leur maintenance à raison de 185.000 euros, à travers une redevance mensuelle forfaitaire intégrant les prestations tant d'entretien que de dépannage et autres réparations.

Si le baromètre de satisfaction 2022 de la STIB, avec une moyenne de 7,3/10, indique une légère baisse pour le métro, notamment en raison des problèmes techniques liés à la modernisation du réseau, la vision positive de la disponibilité des ascenseurs connaît une légère hausse. Toutefois, les 15.434 personnes ayant répondu à cette enquête ne sont pas tous des personnes en situation de handicap (PSH), des personnes à mobilité réduite (PMR) ou des parents avec poussette.

Elke lift krijgt zes à acht keer per jaar een onderhoud. Uit de MIVB-tevredenheidsbarometer van 2022 blijkt dat reizigers iets positiever zijn dan vroeger over de beschikbaarheid van de liften.

Wat zult u in de volgende beheersovereenkomst (2024-2028) opnemen in verband met liften? Zullen er meer geïnstalleerd worden?

Worden de afmetingen van de liften vastgelegd in samenspraak met de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)?

Wanneer zal het MIVB-activiteitenverslag van 2022 beschikbaar zijn? Is er vooruitgang geboekt wat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer betreft?

In welke oplossingen is er voorzien opdat de hulpdiensten snel toegang hebben tot stations die niet over een lift beschikken?

Quels enseignements en tirez-vous en vue de la modernisation et de la mise en conformité des ascenseurs dans le futur contrat de gestion et de service public 2024-2028 ?

En plus des 153 ascenseurs disponibles dans les stations de métro, combien ont été installés ou sont en voie de l'être ?

La taille des ascenseurs a-t-elle été déterminée en collaboration avec les services du Siamu ?

Le rapport annuel 2022 de la STIB sera-t-il bientôt disponible ?

Pouvez-vous déjà en détailler les avancées, en particulier concernant l'amélioration de la mobilité des PMR/PSH dans les transports en commun bruxellois, et les solutions en cas de panne d'ascenseur ou d'incident sur les lignes de métro ?

En cas d'accident grave dans une station de métro non pourvue d'ascenseur, quelles solutions permettent l'intervention rapide et efficace des équipes de secours ?

Recevez-vous des retours sur les difficultés rencontrées par des PSH dans le métro bruxellois ?

Combien de services spécifiques ont été rendus à des PSH/PMR ?

Les personnes accompagnant les PMR/PSH ont-elles facilement accès à l'information sur la gratuité de leur titre de transport ? Combien d'accompagnateurs supplémentaires ont-ils été inscrits en tant que tels en 2022 ?

¹³³⁷ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je remercie M. Ikazban d'attirer l'attention sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux transports publics.

Une recherche interuniversitaire a été présentée par Frédéric Dobruszkes, de l'ULB, au forum Good Move qui s'est tenu la semaine passée. Ses résultats sont ahurissants. Par principe, toute la ville doit être accessible, et le réseau de surface l'est plus facilement que le réseau souterrain.

Ladite étude objective le déficit d'accessibilité. Elle montre que, si le métro est, en principe, accessible lorsque des ascenseurs sont présents, de nombreux problèmes se posent en réalité, dus notamment à l'écart entre les quais et les rames. La marge de progression est phénoménale et les progrès sont lents. L'étude a été menée avec la STIB, laquelle est bien consciente de la situation. Elle montre l'urgence de rendre les stations de métro existantes plus inclusives et de généraliser les trams à plancher bas pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite.

Je serais curieuse de connaître la réponse de la STIB à la question de mon collègue et sa réaction à l'étude pluridisciplinaire réalisée en collaboration avec Innoviris.

Spreken personen met een beperkte mobiliteit of met een handicap u aan over de moeilijkheden die zij ondervinden in de metro? Hoeveel speciale diensten werden er in 2022 geleverd?

Is de informatie over gratis reizen gemakkelijk te vinden voor begeleiders van personen met een beperkte mobiliteit of met een handicap, en hoeveel kaarten 'gratis begeleider' werden er in 2022 uitgereikt?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Vorige week werden aan het forum Good Move de resultaten van een interuniversitair onderzoek voorgelegd. Ze zijn verbijsterend.*

Ondanks de liften blijft het ondergrondse netwerk niet goed toegankelijk, wat onder meer te wijten is aan de opening tussen de perrons en metrostellen. Er is enorm veel werk aan de winkel, maar de aanpassingen aan de infrastructuur verlopen traag. De MIVB heeft aan de studie meegewerkt en is dus op de hoogte.

Ik kijk uit naar de reactie van de MIVB op de vragen van mijn collega en op de resultaten van het onderzoek.

Contrairement à ce que l'on pense, de nombreux endroits du réseau de transports en commun de notre Région ne sont pas accessibles, malgré la présence d'ascenseurs.

1339 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comparée à d'autres capitales européennes, Bruxelles connaît un problème général d'accessibilité, même en dehors du réseau de la STIB.

La STIB œuvre au quotidien pour rendre les transports publics à Bruxelles plus accessibles et offrir ainsi à chacun les mêmes chances de gagner en autonomie. Le futur contrat de gestion de service public 2024-2028 est en cours d'élaboration. Il est donc prématuré de communiquer à cet égard. Toutefois, il est acquis, tant pour la STIB que pour Bruxelles Mobilité, que la circulation verticale en station doit rester au cœur de notre attention.

Aux 153 ascenseurs disponibles en stations, sur un total de 53 stations de métro dont les quais sont totalement accessibles aux PMR, s'ajoutent 10 ascenseurs en cours d'installation. Pour fin 2023, 4 autres ascenseurs sont planifiés. Sont en travaux, les ascenseurs des stations Simonis (2), Élisabeth (2), Parc (2), Madou (2), Horta (1) et Albert (1). Celui de la station Jacques Brel est terminé. Les permis d'urbanisme ont été demandés pour les stations Hôtel des monnaies et Boileau.

La taille des ascenseurs a bel et bien été déterminée en collaboration avec les services du Siamu. Ce service est évidemment consulté sur les principes d'évacuation des stations, y compris pour envisager l'évacuation sans avoir recours aux ascenseurs.

En cas d'incident grave, plusieurs plans d'urgence et d'évacuation peuvent être activés : le plan interne d'urgence de la STIB, les plans préalables d'intervention du Siamu et le plan particulier d'urgence et d'intervention (PPUI) pour le métro et le prémétro. Ces dernières années, deux plans ont été créés après concertation entre la STIB et le Siamu. En cas d'évacuation d'urgence, le dispatching de la STIB prend contact avec le Siamu pour l'évacuation, par brancard ou d'autres moyens, des personnes à mobilité réduite en station.

De plus, la STIB, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, met énormément de choses en place pour continuer à améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite : installation d'ascenseurs et d'escalators, bords fusibles et rehaussement des quais de tram, espaces dédiés aux personnes à mobilité réduite dans les nouveaux véhicules, annonces sonores à l'extérieur des véhicules, collaboration avec les associations chargées des personnes à mobilité réduite, etc. Je ne dis pas que tout va bien, mais nous rattrapons notre retard.

1341 Le parc d'ascenseurs est relié à un réseau informatique grâce auquel un dispatching est instantanément informé en cas d'anomalie, incluant les pannes d'ascenseur ou d'autres incidents. Si panne il y a, l'agent au dispatching active à distance la caméra installée dans la cabine afin d'évaluer le degré de gravité de celle-ci.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Vergeleken met andere Europese hoofdsteden scoort Brussel laag op toegankelijkheid.*

De MIVB-beheersovereenkomst 2024-2028 wordt momenteel uitgewerkt. In tussentijd is het zowel voor de MIVB als voor Brussel Mobiliteit duidelijk dat de verticale mobiliteit beter moet.

Er zijn 153 liften in 53 metrohaltes. Er worden 10 nieuwe liften geïnstalleerd en later zullen er nog meer volgen.

De afmetingen van de liften werd vastgelegd in samenwerking met de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH), die ook advies uitbrengt over de evacuatie van personen met beperkte mobiliteit.

De laatste jaren werden, in overleg tussen de MIVB en de DBDMH, twee nood- en evacuatieplannen opgesteld waarin rekening wordt gehouden met personen met een beperkte mobiliteit.

Bovendien blijft de MIVB samen met Brussel Mobiliteit verbeteringen doorvoeren voor personen met een beperkte mobiliteit, zoals liften, roltrappen, perronranden, verhoogde perrons, voorbehouden plaatsen, geluidsboodschappen, samenwerking met gehandicaptenverenigingen en zo meer. Beetje bij beetje halen we de achterstand in.

De liften zijn verbonden met het informaticanetwerk, waardoor de verkeerscentrale onmiddellijk op de hoogte is in geval van panne. De camera in de lift kan op afstand worden geactiveerd om de ernst van de situatie in te schatten. Bij kleine voorvallen treedt het stationspersoneel op. Bij ernstige gevallen wordt het onderhoudsbedrijf gecontacteerd, dat binnen het uur moet

Pour un défaut bénin - par exemple, des débris sur le seuil de porte -, le dispatcheur demande l'intervention d'agents multimodaux présents en station. Pour un défaut grave - comme une panne technique ou la présence de personnes bloquées en cabine -, le dispatcheur contacte directement l'entreprise chargée de la maintenance et du dépannage, qui agit ensuite en conséquence. Le contrat de maintenance impose aux entreprises un délai d'intervention d'une heure après réception de la demande.

De plus, la STIB a revu son plan de maintenance afin de diminuer le nombre de pannes. Auparavant, chaque ascenseur faisait l'objet de six visites d'entretien par an. Depuis janvier 2023, date du lancement du nouveau plan de maintenance, le nombre de visites est passé à huit par an, en fonction de l'âge et de la fréquentation des ascenseurs.

La STIB reçoit des messages majoritairement positifs depuis l'arrivée des rames de métro M7. Ils émanent notamment de clients en fauteuil roulant, qui expriment leur satisfaction de pouvoir, dans certaines conditions, utiliser le métro sans avoir recours à son service d'assistance. Ce dernier, comme en témoigne le rapport d'activité de la STIB, a connu une recrudescence des demandes, avec 1.705 assistances en 2022, contre 1.058 l'année précédente.

Outre l'assistance en station, la STIB gère également le service TaxiBus, dont les données de voyages pour l'année 2022 se trouvent en page 4 de la synthèse statistique du rapport annuel.

Sur la page de son site internet consacrée à l'accessibilité, la STIB s'efforce d'informer les usagers de la gratuité du titre de transport des voyageurs accompagnant les personnes à mobilité réduite. Il est cependant acquis, pour la société bruxelloise de transport public, que peu de bénéficiaires potentiels de cet avantage y ont réellement recours. Un travail en cours avec l'ensemble des opérateurs belges de transport public vise à simplifier les procédures administratives pour recourir à cette formule d'accompagnement. Quelque 77 personnes handicapées ont demandé un abonnement pour un tiers accompagnateur gratuit en 2022, portant à 1.126 le nombre de ces libre-parcours en circulation.

Sachez enfin que le rapport annuel de 2022 est disponible depuis le 30 mai dernier sur le site officiel de la STIB.

¹³⁴³ **M. Jamal Ikazban (PS).** - Je ne doute nullement de votre volonté de rendre les stations du réseau de la STIB les plus accessibles possible aux personnes qui ont des difficultés à se déplacer. Vous en faites preuve depuis votre entrée en fonction, comme vos prédécesseurs d'ailleurs. Mais soyons de bon compte, le baromètre de satisfaction ne peut être que positif, sachant que nous partons quasiment de zéro.

Le problème n'est pas tant de pallier les difficultés avec des ascenseurs, de l'accompagnement ou des quais plus adaptés. Il réside plutôt dans la conception même, que ce soit de nos

ingrijpen. Bovendien worden de liften sedert dit jaar acht keer per jaar onderhouden.

Sedert de invoering van de M7-metrostellen ontvangt de MIVB overwegend positieve boodschappen; voornamelijk vanwege rolstoelgebruikers. Uit de daling van de cijfers in het jaarverslag blijkt dat er minder vaak een beroep wordt gedaan op de begeleidingsdienst.

De MIVB baat ook de TaxiBus uit.

De website van de MIVB informeert de gebruikers over de mogelijkheid van gratis vervoerbewijzen voor begeleiders van personen met een beperkte mobiliteit. Van dat voordeel wordt echter zelden gebruikgemaakt. Samen met de andere Belgische openbaarvervoermaatschappijen wordt er gewerkt aan de administratieve vereenvoudiging van die vorm van begeleiding.

Het jaarverslag 2022 is sinds 30 mei beschikbaar op de website van de MIVB.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).* - Omdat we van ver komen, kan de situatie er alleen maar op verbeteren.

De stedelijke infrastructuur en die van het openbaar vervoer zelf vormen het echte probleem. Nog niet zo lang geleden werd helemaal geen rekening gehouden met deze bevolkingsgroep.

Ondanks de hellende vlakken en de liften is het Brussels Parlement trouwens niet volledig toegankelijk voor rolstoelgebruikers. De openbare ruimte moet zo ingericht

transports en commun ou de la ville en général. À une époque pas si lointaine, on ne pensait pas du tout à ce public.

J'ai organisé récemment une visite privée du Parlement, entre autres pour une personne à mobilité réduite. Il fallait connaître le trajet qu'elle devait emprunter ! Au départ, le Parlement n'était en effet pas forcément accessible. Des rampes et des ascenseurs ont été ajoutés, mais il n'est malgré tout pas possible de passer partout !

Nous devons certes plaider pour la société la plus inclusive possible, mais il faut penser aux aménagements dès la conception. Les espaces ne doivent pas seulement être accessibles aux personnes à mobilité réduite, mais à tout le monde.

Enfin, je suis content que vous évoquiez le TaxiBus, car il s'agit d'un service efficace qui mériterait d'être plus connu de la population et renforcé. Quant au ticket gratuit, il est très peu demandé par les citoyens.

¹³⁴⁵ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Il y a effectivement un important retard à rattraper. Il est important, comme le souligne la STIB, de faire participer les associations aux diagnostics et aux solutions. Les critères d'évaluation doivent émaner des usagers.

L'étude présentée la semaine dernière par Frédéric Dobruszkes permet de comprendre que le problème ne se limite pas à la question des ascenseurs, mais résulte de la conception initiale du métro. J'étais stupéfaite de constater qu'aucune station de métro n'était inclusive et que, pour les personnes à mobilité réduite, il était parfois plus facile de prendre le bus avec assistance. Et dans tous les cas, le temps de parcours est considérablement allongé. Le TaxiBus, certes, peut être une solution, mais je ne peux qu'encourager la STIB dans ses efforts.

- *L'incident est clos.*

¹³⁴⁹ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN**
¹³⁴⁹ **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,**

¹³⁴⁹ **concernant la féminisation des noms dans l'espace public à Bruxelles et à la STIB.**

¹³⁵¹ **M. Jamal Ikazban (PS).**- La féminisation de l'espace public bruxellois reste timide. Les noms donnés aux parcs, places, rues, écoles, tunnels et hôpitaux tardent à se féminiser. Durant la précédente législature, une résolution relative à l'attribution des noms de femmes dans l'espace public a été adoptée par le Parlement bruxellois - et non une révolution, excusez mon lapsus. Il y a quelques semaines, ma collègue Leila Agic a déposé un texte visant à féminiser les noms d'arrêts de bus, trams et stations de métro de la STIB. Par ailleurs, le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes, adopté en juillet 2020, prévoit de visibiliser les femmes à travers la féminisation

worden dat iedereen er toegang tot heeft, en dan denk ik niet alleen aan de rolstoelgebruikers.

De TaxiBus is een goed werkende dienst die meer bekendheid moet krijgen bij het publiek. Er is slechts weinig vraag naar het gratis vervoerbewijs voor begeleiders van personen met een beperkte mobiliteit.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *We hebben inderdaad een grote achterstand in te halen. Zowel verenigingen als gebruikers kunnen daartoe een bijdrage leveren.*

Uit het onderzoek blijkt dat de problemen te wijten zijn aan de manier waarop de metro oorspronkelijk is opgevat. Ik kan de MIVB alleen maar aanmoedigen om inspanningen te blijven leveren.

- *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,

betreffende de vervrouwelijking van namen in de openbare ruimte en bij de MIVB.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Tijdens de vorige regeerperiode keurde het parlement een resolutie goed over de vervrouwelijking van namen in de openbare ruimte. Ook het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen bevat een actiepoint in die zin. Verder diende mevrouw Leila Agic onlangs een tekst in om de namen van MIVB-haltes en -stations te vervrouwelijken. Terecht, want de vervrouwelijking van namen in de openbare ruimte kan een mentaliteitswijziging*

de noms de rues et de voiries bruxelloises. L'action 36 de ce plan prévoit la mise en œuvre d'une nouvelle ordonnance bruxelloise en la matière, avec la participation du Parlement.

Une visibilisation des femmes ayant marqué notre société est de nature à changer les mentalités, mais est aussi une manière de promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes. À Bruxelles, seuls 7,38 % des noms de rues dédiés à des personnes font référence à des femmes. La volonté des autorités locales de féminiser l'espace public se heurte souvent à des procédures longues et compliquées. Le bourgmestre faisant fonction d'Evere, M. Ridouane Chahid, en a récemment fait les frais, quand il s'est agi de changer le nom d'une rue ou d'une place existante.

Si le conseil communal est le seul à décider du nom à donner aux voies publiques, il est tenu de consulter au préalable la Commission royale de toponymie et de dialectologie et de fournir des documents cartographiques ou une biographie de la personne dont il propose le nom. Ainsi, ce n'est qu'après une procédure fastidieuse, longue de deux années, que la commune d'Evere a pu rendre hommage à Mounia Ouyahia, cette malheureuse jeune maman assassinée alors qu'elle promenait son bébé, fin mai 2021. Une nouvelle place à son nom vient d'être inaugurée à l'endroit même où elle a perdu la vie.

Au 1er mai 2023, 5.486 noms de rues étaient recensés, dont 2.168 - 39,52 % - sont attribués à une personne. Selon les chiffres d'equalstreetnames.brussels, 160 rues portent le nom d'une femme, soit 7,38 %, contre 6 % en 2020.

¹³⁵³ La procédure encadrant le changement des noms de voirie en Région bruxelloise fait l'objet d'un chapitre dans l'actuel projet d'ordonnance établissant le régime juridique de la voirie. Les transports en commun ne sont pas en reste en la matière : seules 5 stations de métro sur 59 portent un nom de femme.

En quatre ans, seize noms d'arrêts de bus et de tram en surface ont été féminisés. Même s'il est envisagé d'en féminiser trois de plus en 2024, on est encore loin du compte.

Pour les transports en commun, quelle réflexion a-t-elle été ouverte en vue d'augmenter le nombre de stations portant un nom de femme ? Un plan cartographique existe-t-il en la matière ?

Quel est le pourcentage d'arrêts de surface portant un nom de femme ?

Comment a-t-on choisi les noms des seize arrêts de bus et de trams féminisés ?

Où en est l'attribution de noms de femmes issues de la diversité ou de militantes contre le racisme à des stations de métro et à des arrêts en surface ?

S'agissant de l'espace public, où en est la procédure encadrant le processus de changement des noms de voirie en Région

teweegbrengen en de gelijkheid tussen mannen en vrouwen bevorderen.

De resultaten blijven echter uit. Volgens equalstreetnames.brussels was op 1 mei 2023 slechts 7,38% van de straten in het gewest naar een vrouw vernoemd. Gemeenten die de naam van een straat willen veranderen, stoten immers vaak op weerstand. Ze moeten bovendien steeds een dossier voorleggen aan de Koninklijke Commissie voor toponymie en dialectologie. Dat maakt de procedure enorm tijdrovend.

De procedure voor het wijzigen van straatnamen in het Brussels Gewest maakt deel uit van het voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van het juridisch stelsel van de weg.

Voorts zijn slechts 5 van de 59 metrostations vernoemd naar een vrouw. Daarnaast werden 16 bus- en tramhaltes op vier jaar tijd vernoemd naar een vrouw. Tegen 2024 zouden er nog 3 volgen.

Zijn er nog plannen om namen te vervrouwelijken wat het openbaar vervoer betreft?

Hoeveel procent van de bus- en tramhaltes is vernoemd naar een vrouw?

Hoe is bepaald naar welke zestien vrouwen de bus- en tramhaltes vernoemd zijn?

Hoe staat het met het vernoemen van haltes en stations naar vrouwen met een migratieachtergrond en vrouwen uit de antiracismebeweging?

Hoe staat het met de procedure voor het wijzigen van straatnamen in het voornoemde voorontwerp van ordonnantie?

bruxelloise, introduite par le projet d'ordonnance établissant le régime juridique de la voirie ?

Où en est la collaboration avec la secrétaire d'État Nawal Ben Hamou sur une procédure unique pour de futurs changements de nom de voiries régionales en vue d'aider les communes dans leurs propres démarches ?

Qu'en est-il de la procédure inclusive et participative pour les futurs changements de nom des voiries bruxelloises ?

¹³⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le mentionnez, Open Knowledge Belgium, une association active dans la promotion des données et des connaissances ouvertes, et le collectif féministe Noms peut-être !, qui vise à dénoncer l'invisibilité des femmes dans l'espace public, se sont associés en février 2020 autour du projet [equalstreetnames.brussels](https://www.equalstreetnames.brussels). Ces deux organisations ont lancé ensemble un mapathon pour répertorier le genre des noms de rue en Région de Bruxelles-Capitale. Le résultat est clair : seules 151 voiries bruxelloises portent le nom d'une femme, soit à peine 7 % des rues dont le nom fait référence à une personne.

La présence de noms de femmes dans notre espace public n'est pas anecdotique. Comme nous le savons, l'invisibilité des femmes prolonge le continuum du sexisme : leur absence tend à perpétuer l'idée que seuls les hommes ont une capacité créatrice d'intérêt général. C'est pourquoi il convient d'honorer la mémoire des femmes. Pareille invisibilité montre aussi qu'elles sont seulement des invitées dans l'espace public et qu'elles n'y ont pas toute leur légitimité. L'enjeu vaut au niveau régional et local, ainsi que dans nos administrations.

La STIB contribue aussi à l'effort de féminisation de notre espace public. Au-delà des actions symboliques menées à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes et visant à donner plus de visibilité aux femmes, plusieurs arrêts de tram et de bus ont été renommés ces deux dernières années en vue de leur attribuer des noms de femmes.

Il s'agit des arrêts Audrey Hepburn, Marguerite Duras, Marie Depage, Marie-Christine (de Habsbourg), Clémence Everard, Madeleine, Rosa Parks, Andrée De Jongh, Amélie Gomand, Fernande Volral et Marie-Louise. En 2023, d'autres arrêts prendront le nom de femmes : Akarova, Juliette Wytzman, Jacqueline Harpman et Ginette Javaux. Ces actions restent, bien entendu, une goutte d'eau dans l'océan face au déséquilibre existant, mais elles vont néanmoins dans le bon sens.

Dans le choix des noms d'arrêts de surface, la STIB se réfère à la toponymie de la capitale (noms de rues, de places, etc.) afin que les voyageurs se repèrent plus facilement. Comme tant d'autres grandes villes, Bruxelles célèbre malheureusement, en grande majorité, la mémoire des grands hommes. La STIB se basant sur des points de repère préexistants, seuls 3 % des arrêts de surface portent le nom d'une femme.

Hoe loopt de samenwerking met staatssecretaris Nawal Ben Hamou aangaande een uniforme procedure voor toekomstige naamswijzigingen van gewestwegen?

Hoe staat het met de inclusieve en participatieve procedure voor toekomstige naamswijzigingen in Brussel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Twee verenigingen sloegen in februari 2020 de handen in elkaar om de straatnamen in Brussel in te delen volgens geslacht. De resultaten spraken boekdelen, want amper 7% van de straatnamen die naar een persoon werden vernoemd, draagt de naam van een vrouw. De vervrouwelijking van namen in de openbare ruimte is nochtans een wapen tegen seksisme, want het maakt vrouwen zichtbaar en benadrukt hun bestaansrecht.*

Ook de MIVB draagt een steentje bij, want ze hernoemde de voorbije jaren verschillende tram- en bushaltes naar vrouwen. Bij de naamkeuze van de haltes baseert de MIVB zich op gekende plaatsnamen en herkenningspunten en die werden in het verleden, zoals in vele andere grote steden, voornamelijk naar mannen vernoemd. Daarom draagt slechts 3% van de MIVB-haltes de naam van een vrouw.

1357 Néanmoins, le souhait de la STIB et le mien, bien entendu, est de contribuer à accroître la visibilité des femmes dans l'espace public. C'est pourquoi, chaque fois qu'une occasion se présente de nommer ou renommer un arrêt, la STIB examine la possibilité de choisir un nom de femme.

La STIB est favorable à la féminisation des arrêts chaque fois qu'elle est techniquement possible et qu'elle apporte du sens à son réseau. La lisibilité du réseau est en effet essentielle. Au moment de choisir un nom d'arrêt, il faut s'assurer que le voyageur s'y retrouve facilement et repère immédiatement le lieu où il se trouve. C'est la raison pour laquelle les arrêts portent presque toujours le nom d'une voirie avoisinante.

Afin d'examiner les possibilités de féminiser ses noms d'arrêt, la STIB a réalisé en 2022 une analyse approfondie. Sur la base des données du site equalstreetnames.brussels, la STIB a répertorié 138 noms de rue faisant référence à une figure féminine à Bruxelles. Sur ces 138 noms, 28 sont déjà utilisés sur notre réseau, 14 constituent des doublons avec des arrêts existants (par exemple, Marie-José à Ixelles et Marie-José à Woluwe-Saint-Lambert), et 68 peuvent prêter à confusion (par exemple, place Marie Janson et arrêt de tram Janson, tous deux à Saint-Gilles)

Les futures stations de la ligne de métro 3 offrent à la Région une occasion de féminisation. Il est clair que nous voulons que ces nouvelles stations portent des noms de femmes.

La STIB dispose de cartes reprenant l'ensemble de son réseau. Il n'y a pas de carte reprenant uniquement les arrêts et/ou stations ayant des noms de femmes. De manière générale, les arrêts portant un nom féminin sont répartis un peu partout sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise.

Dans le cadre du plan bruxellois de lutte contre le racisme porté par la secrétaire d'État Nawal Ben Hamou, la STIB s'est engagée, à travers l'action 37, à élaborer une stratégie en vue d'une action globale de changement de nom des arrêts qui célèbrent des colonisateurs ou la colonisation, portant également sur les noms de voiries liées aux arrêts. Il s'agit aussi de renommer une partie des arrêts de la STIB afin de diversifier au maximum le paysage existant en leur donnant des noms de personnes ou d'actions soulignant l'importance de la résistance contre le racisme.

1359 Dans ce cadre, deux arrêts ont été rebaptisés. Sur l'itinéraire des lignes de bus 59 et 64, l'arrêt « Livingstone » a été renommé « Marie-Louise », et l'arrêt « Parc » s'appelle désormais « Rosa Parks ».

Nous regrettons que la procédure visant à honorer Mounia Ouyahia ait été aussi fastidieuse, et nous saluons la persévérance de la commune d'Evere dans ce dossier.

D'autres initiatives de féminisation des noms dans l'espace public nous confortent dans l'idée que cela peut se faire de manière efficace et participative. Ainsi, deux nouvelles passerelles régionales reliant les communes de Molenbeek-

Telkens als de MIVB een naam zoekt voor een halte, onderzoekt ze of die naar een vrouw vernoemd kan worden. De naam moet evenwel steeds binnen het bestaande net passen en topografisch relevant zijn, zodat reizigers snel doorhebben waar een halte zich bevindt. Daarom zijn haltes meestal vernoemd naar een straat of plein in de buurt.

In 2022 onderzocht de MIVB of meer namen van haltes vrouwelijk konden worden. Daarvoor maakte ze een lijst van 138 namen van Brusselse straten en pleinen die verwijzen naar een vrouw en 28 MIVB-haltes werden daar al naar vernoemd. Een groot deel van de overige namen komen niet in aanmerking omdat ze voor verwarring zouden kunnen zorgen, bijvoorbeeld omdat er elders al een halte met een soortgelijke naam bestaat.

De haltes van de nieuwe metrolijn 3 willen we heel graag naar vrouwen vernoemen.

Over het algemeen zijn de MIVB-haltes die vernoemd zijn naar vrouwen, verspreid over het hele net.

In het kader van het Brussels Plan ter bestrijding van racisme heeft de MIVB zich ertoe verbonden om te onderzoeken hoe ze haltenamen die kolonatoren of kolonisatie verheerlijken, kan wijzigen. De MIVB zal ook enkele haltes hernoemen naar personen of acties die gelinkt zijn aan racismebestrijding.

Twee haltes zijn al hernoemd: 'Livingstone' werd 'Marie-Louise' en 'Park' is nu 'Rosa Parks'.

Ook twee nieuwe gewestelijke voetgangersbruggen werden vernoemd naar opmerkelijke vrouwen: Loredana Marchi en Fatima Mernissi. Bij Thurn & Taxis is er nu ook de Suzan Danielbrug. Die voorbeelden tonen aan dat het vrouwelijken van de openbare ruimte doeltreffend kan verlopen via een participatief proces.

In het voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van het juridisch stelsel van de weg wordt bepaald dat de regering de procedure vaststelt voor het geven en veranderen van namen aan

Saint-Jean et Bruxelles-Ville ont été baptisées du nom de deux femmes exceptionnelles, à savoir Loredana Marchi et Fatima Mernissi, et le pont Suzan Daniel a été inauguré au niveau de Tour & Taxis.

La procédure encadrant le processus de changement des noms de voiries régionales en Région bruxelloise fait l'objet d'un chapitre dans l'actuel avant-projet d'ordonnance « voirie », en cours d'adoption par le gouvernement bruxellois. Cet avant-projet vise à définir un cadre juridique global pour les voiries régionales. En effet, dans un souci de cohérence, il est préférable de disposer d'un texte unique reprenant toute la réglementation touchant à la gestion de la voirie. La dénomination des voiries ne représente qu'une partie de ce travail colossal.

En ce qui concerne la dénomination des voiries régionales - la Région n'étant pas compétente pour la dénomination des voiries communales -, l'avant-projet prévoit une délégation au gouvernement de la détermination de la procédure de dénomination et de changement de dénomination des voiries régionales. Il précise également que cette procédure doit être participative et doit avoir pour objectif une féminisation et une décolonisation de l'espace public.

L'avant-projet d'ordonnance a été adopté en première lecture à la fin du mois de décembre 2022. Il a ensuite été envoyé pour avis aux nombreuses instances concernées par le texte : communes, administrations régionales, gestionnaires de réseaux, etc.

Le texte doit maintenant être modifié sur la base des avis reçus. Je peux déjà vous informer que l'article en question a fait l'objet de nombreuses remarques de la part des communes, remarques qu'il s'agit à présent d'intégrer.

¹³⁶¹ **M. Jamal Ikazban (PS)**.- Au début de mon intervention, j'ai parlé de révolution plutôt que de résolution. Peut-être ce lapsus était-il révélateur et peut-être une révolution est-elle nécessaire car, quand on regarde les chiffres, on part de rien. La féminisation de l'espace public et des noms de places et d'arrêts est extrêmement importante. Il faut mettre les bouchées doubles !

Je suis ravi d'entendre que les procédures vont être allégées, mais quel parcours du combattant pour aboutir à un texte ! Bruxelles et le monde regorgent de femmes talentueuses que nous pourrions mettre ainsi en avant. D'ailleurs, nous devons veiller à parler de toutes les femmes, qu'elles soient porteuses de symboles, de combats ou de souffrances. Il est important d'assurer une diversité à cet égard.

Pour terminer sur une note plus caustique, tout le monde sait-il qui sont les femmes qui donnent actuellement leur nom à l'espace public ? J'ai habité rue Verrept-Dekeyser à Molenbeek-Saint-Jean et je n'ai appris que plus tard de qui il s'agissait. C'est bien de donner des noms de femmes, mais encore faut-il savoir de qui il s'agit. On a beaucoup parlé de mettre des plaques explicatives sur des représentations qui posent un problème.

gewestwegen. Het is inderdaad wenselijk dat dat volgens een uniforme procedure verloopt. Er staat ook in dat die procedure participatief moet zijn en gericht op het vervrouwelijken en dekoloniseren van de openbare ruimte.

Dat voorontwerp werd eind december 2022 in eerste lezing goedgekeurd. Vervolgens werd het aan alle betrokken instanties bezorgd. De tekst wordt momenteel aangepast op basis van hun adviezen.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Er is nog veel werk aan de winkel. Ik ben blij dat de naamgevingsprocedure voor wegen vereenvoudigd wordt, maar zelfs dat lijkt moeizaam te verlopen. Er zijn zo veel markante vrouwen met verschillende achtergronden in Brussel naar wie de openbare ruimte vernoemd kan worden en ik hoop die diversiteit ook zichtbaar zal zijn.*

Ik vraag me wel af of iedereen de vrouwen kent waarnaar pleinen, straten en haltes vernoemd zijn. Misschien moeten we er overal wat uitleg bij zetten.

- Het incident is gesloten.

Peut-être cela pourrait-il aussi être fait dans ces espaces que l'on veut positivement renommer.

- *L'incident est clos.*