



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 17 DECEMBER 2024**

ZITTING 2024-2025

**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 17 DÉCEMBRE 2024**

SESSION 2024-2025

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

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

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski

7

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

betreffende de strijd tegen drugshandel in MIVB-stations en de opvang van drugsverslaafden en zwervers.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani

7

betreffende de veiligheid in de Brusselse metro gelet op de aanwezige drugdealers.

Gezamenlijke bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Benjamin Dalle (cd&v)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani

22

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski 7

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

concernant la lutte contre le trafic de drogue dans les stations de la STIB et la prise en charge des toxicomanes et des personnes en errance.

Demande d'explications jointe de Mme Sofia Bennani 7

concernant la sécurité dans le métro bruxellois face aux dealers.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Benjamin Dalle (cd&v)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Leila Agic (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Sofia Bennani 22

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

betreffende de veiligheid van voetgangers en fietsers ten aanzien van de trams in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

De heer Stijn Bex (Groen)

Mevrouw Martine Raets (Open Vld)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Lotte Stoops

33

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

betreffende de overlegcommissie Geluidshinder en de aanbevolen maatregelen tegen mobiliteitsgerelateerde geluidshinder.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Lotte Stoops (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Sonja Hoylaerts

39

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,

concernant la sécurité des piétons et des cyclistes face aux trams dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Discussion – Orateurs :

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

M. Stijn Bex (Groen)

Mme Martine Raets (Open Vld)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Lotte Stoops 33

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 commission de concertation sur les nuisances sonores et les mesures recommandées contre les nuisances sonores liées à la mobilité.

Discussion – Oratrices :

Mme Lotte Stoops (Groen)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Sonja Hoylaerts

39

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,

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

betreffende de gewestelijke coördinatie inzake alcohol- en drugscontroles in het verkeer.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans

42

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

betreffende de tarieven voor het opladen van elektrische auto's.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

45

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

betreffende het project van heraanleg van de Ring noord.

Mondelinge vraag van mevrouw Martine Raets

49

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

betreffende de werking en bekendheid van de tool Fix My Street.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans

52

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

betreffende de toename van het aantal vluchtmisdrijfongevallen met lichamelijk letsel.

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,

concernant la coordination régionale en matière de contrôles d'alcool et de drogue dans le trafic routier.

Question orale de Mme Amélie Pans

42

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 tarifs de recharge des voitures électriques.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

45

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

concernant le projet de réaménagement du ring nord.

Question orale de Mme Martine Raets

49

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 fonctionnement et la notoriété de l'outil Fix My Street.

Question orale de Mme Amélie Pans

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 l'augmentation des délits de fuite impliquant des accidents corporels.

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	54	Question orale de M. Sevket Temiz	54
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende het Osirisplatform en de daarmee gepaard gaande problemen inzake werfcoördinatie.		concernant la plateforme Osiris et ses dérives de coordination de chantiers.	
Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	56	Question orale de Mme Amélie Pans	56
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,	
betreffende de follow-up van de aanbevelingen van Ombuds Brussel in verband met de geluids- en trillingsoverlast van het metroverkeer.		concernant le suivi des recommandations d'Ombuds Bruxelles concernant les nuisances sonores et vibratoires des métros.	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	56	Question orale jointe de Mme Aurélie Czekalski	56
betreffende de follow-up van de aanbevelingen van Ombuds Brussel in verband met de vermindering van de geluidsoverlast veroorzaakt door de M7-metrostellen en de rol van Leefmilieu Brussel.		concernant le suivi des recommandations d'Ombuds Bruxelles concernant la réduction des nuisances sonores liées au passage des rames de métro M7 et le rôle de Bruxelles Environnement.	

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1105 **betreffende de strijd tegen drugshandel in MIVB-stations en de opvang van drugsverslaafden en zwervers.**

1105 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

1105 **betreffende de veiligheid in de Brusselse metro gelet op de aanwezige drugdealers.**

1109 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Onlangs verschenen in de pers beelden van mensen die openlijk drugs kochten en gebruikten in een metrostel. Dergelijke zaken zie je helaas in steeds meer grote Brusselse stations. Dat veroorzaakt een gevoel van onveiligheid onder gebruikers van het openbaar vervoer.**

In februari 2023 richtte de MIVB het platform Sublink op om alle partners die zich bezighouden met de daklozen- en de drugsproblematiek samen te brengen, maar het probleem blijft bestaan.

De MIVB heeft van de regering de opdracht gekregen om daklozen die rondhangen in stations te begeleiden. Sinds 1 november zijn er teams actief in het kader van het project Includo social team. Zij spreken daklozen aan, verstrekken hun basisbehoeften en verwijzen hen door naar sociale diensten of gezondheidsdiensten.

Hoe ziet de situatie er op dit moment uit? Bestaan er recente cijfers of studies die meer licht werpen op de drugsproblematiek op het MIVB-net?

Hoever staat het project Sublink? Wat heeft het project Includo social team al opgeleverd? Welke maatregelen plant u nog?

Werkt de MIVB meer samen met de ordediensten, om de veiligheid en het welbevinden van de gebruikers te verbeteren? Hoe stelt u die gebruikers gerust en overtuigt u hen om het openbaar vervoer te blijven gebruiken?

Hoe ondersteunt u het MIVB-personeel dat met het fenomeen geconfronteerd wordt?

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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 lutte contre le trafic de drogue dans les stations de la STIB et la prise en charge des toxicomanes et des personnes en errance.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME SOFIA BENNANI

concernant la sécurité dans le métro bruxellois face aux dealers.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je suis depuis longtemps le dossier de la présence des personnes en errance et toxicomanes, mais aussi globalement celui de la sécurité au sein du réseau de la STIB.

La presse et les réseaux sociaux ont rapporté récemment des scènes préoccupantes montrant des personnes s'adonnant publiquement à l'achat et à la consommation de drogues dans une rame de métro. La présence de toxicomanes, mais aussi du trafic de drogues, est malheureusement un phénomène observé dans plusieurs stations importantes de la capitale, et qui prend de l'ampleur.

Ces activités, parfois menées en plein jour et à proximité des familles, créent un climat d'insécurité pour les usagers qui empruntent les transports en commun quotidiennement. Ce phénomène préoccupant nous interroge quant à la capacité des dispositifs existants à l'endiguer.

Face à cette situation, en février 2023, la STIB a mis en place la plateforme Sublink, un projet collaboratif regroupant plusieurs partenaires et ayant pour objectif de traiter la problématique des personnes sans abri et des toxicomanes sur le réseau bruxellois. Néanmoins, force est de constater que le problème persiste, malgré cette initiative.

Comme vous le savez aussi, la STIB a été chargée par le gouvernement d'une mission de soutien aux personnes en errance dans les stations de métro. Depuis ce 1er novembre, des équipes du dispositif Includo social team ont entamé un travail dans les stations directement en contact avec les personnes concernées, afin d'aller à leur rencontre, de leur offrir des biens de première nécessité et de les orienter vers des services sociaux ou de santé.

Pourriez-vous nous dresser un état des lieux détaillé de la situation concernant la présence et les agissements des trafiquants et des toxicomanes sur le réseau de la STIB ? Existe-

¹¹¹¹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *In de Brusselse metrostations worden openlijk drugs gedeald, met alle gevolgen van dien voor de openbare veiligheid. Passagiers en personeelsleden voelen zich bedreigd. Dat komt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer niet ten goede.*

U startte al het project Sublink om de acties van de MIVB, de gespecialiseerde verenigingen en Bruss'help te coördineren. In oktober 2023 kondigde u een nieuwe aanpak van daklozen en druggebruikers in de metrostations aan. Het ging meer bepaald om de inzet van een nieuw intern team van de MIVB dat dag en nacht aanwezig is om verslaafden en daklozen te begeleiden, een toename tot 30% van de veiligheidspatrouilles in de stations die ook 's avonds laat en 's ochtends vroeg actief zijn, alsook extra bewaking in tien stations met een hoog risico (IJzer, Zuidstation, Ribaucourt, Naamsepoort, Kruidtuin, Beurs, Anneessens, Munthof, Troon en Park), en tot slot de uitbreiding van Sublink.

Alle maatregelen van de voorbije twee jaar hebben het drugsprobleem niet kunnen indijken. Hebt u de efficiëntie ervan zelf al geëvalueerd? Volgens welke indicatoren zult u de efficiëntie van Sublink en andere acties beoordelen?

Er gaan meer middelen naar de veiligheid in metrostations, maar volstaan die wel? Hoe zijn de bestaande maatregelen de voorbije maanden eventueel bijgestuurd?

Hoe worden daklozen en drugverslaafden in de metrostations behandeld? Ik wijs erop dat het om zieke mensen gaat.

t-il des chiffres ou des études récentes permettant de mieux comprendre l'ampleur du phénomène ?

Quel est l'état d'avancement du projet Sublink ?

Pouvez-vous nous donner un aperçu de la situation à la suite du lancement du dispositif Includo social team ?

Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour endiguer ce phénomène ?

Pouvez-vous faire le point au sujet des actions de police intégrée organisées ces derniers mois sur le réseau de la STIB ? Existe-t-il des initiatives de coopération renforcée avec les forces de l'ordre ou des dispositifs de prévention à court ou moyen terme pour améliorer la sécurité et le bien-être des usagers de la STIB ?

Une attention particulière doit également être portée aux usagers des transports en commun. Quel dispositif est mis en place afin de les rassurer et de les inciter à emprunter les transports en commun au quotidien ?

Enfin, quelles sont les mesures pour soutenir le personnel de la STIB confronté en première ligne à la gestion de ces problèmes ?

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Les dealers continuent à agir dans les stations - voire dans les rames - du métro bruxellois, en toute impunité et sous les yeux ébahis et inquiets des voyageurs. Cette situation pose de graves problèmes de sécurité publique. Elle contribue à un sentiment d'insécurité croissant chez les navetteurs et le personnel de la STIB et, partant, nuit à l'attractivité des transports en commun. Elle est d'autant plus problématique qu'elle perdure depuis plusieurs mois sans présenter de signes d'amélioration.

En novembre 2022, vous étiez déjà consciente du problème de drogue dans les stations de métro. Avec vos collègues Alain Maron et Rudi Vervoort, vous avez alors lancé le projet Sublink pour coordonner les actions de la STIB, des associations spécialisées et de Bruss'help. En octobre 2023, vous avez annoncé sur votre site internet la mise en place d'une nouvelle approche à la fois sociale et sécuritaire pour une prise en charge des personnes en errance et des consommateurs de drogue dans les stations de métro.

Les objectifs de ce projet étaient les suivants :

- déployer une nouvelle équipe interne à la STIB, présente jour et nuit sur le réseau de la STIB et chargée de l'assistance ainsi que de l'accompagnement des personnes toxicomanes et en errance vers les structures d'accueil, de soin et d'hébergement ;

- accroître de 30 % les patrouilles de sécurité dans les stations et l'allongement de leurs missions au début et à la fin de la nuit ;

- surveiller tout particulièrement les dix stations jugées à risque, à savoir Yser, Gare du Midi, Ribaucourt, Porte de Namur,

Zijn er naast de tien genoemde metrostations nog andere waar de veiligheid achteruitgaat en druggerelateerde criminaliteit toeneemt?

Zal de MIVB meer samenwerken met de federale politie en andere overheden om meer politieagenten te laten patrouilleren op metrostellen en in metrostations? Plant u gecoördineerde acties?

Botanique, Bourse, Anneessens, Hôtel des Monnaies, Trône et Parc ;

- et enfin élargir le dispositif Sublink.

Alors que la vente de drogue dans le métro bruxellois ne cesse de croître, force est de constater que les mesures que vous avez mises en œuvre depuis maintenant deux ans ne produisent pas les effets escomptés.

Dès lors, Madame la Ministre, avez-vous mesuré l'efficacité de ces différentes mesures prises depuis deux ans ?

Dans l'affirmative, quels indicateurs de performance avez-vous établis pour contrôler l'efficacité du dispositif Sublink et des autres mesures ?

L'accroissement des moyens alloués à la sécurité dans les stations de métro est-il jugé adéquat et suffisant vu l'ampleur du problème et l'étendue du réseau du métro bruxellois ?

Quels sont les éventuels ajustements entrepris ces derniers mois pour améliorer l'efficacité du dispositif en place ?

Comment gérez-vous le projet de prise en charge des personnes en errance et des consommateurs de drogue dans les stations de métro ? Ces personnes, je le rappelle, sont malades.

Certaines stations autres que les dix stations à risque présentent-elles des signes de détérioration sécuritaire ou d'accroissement de la criminalité liée à la drogue et, si oui, lesquelles ?

Est-il déjà prévu de renforcer la collaboration avec la police fédérale ou d'autres autorités pour accroître la présence policière dans le métro et les stations les plus sensibles ?

Des actions coordonnées sont-elles planifiées en vue de futures opérations de sécurité ?

¹¹¹³ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Enkele weken geleden hebben we gedebatteerd over intimidatie en over de veiligheid van de Brusselaars in de openbare ruimte, in het bijzonder in de metro- en premetrostations. Veiligheid is zo belangrijk dat het de keuze beïnvloedt om met de auto of het openbaar vervoer te komen.*

Brussel is lang niet het enige gewest dat lijdt onder de toename van de drugshandel. Iedereen heeft er genoeg van dat de verschillende overheden de verantwoordelijkheid op elkaar afschuiven, maar het is een feit dat de veiligheid in de metrostations in de eerste plaats een verantwoordelijkheid is van de spoorwegpolitie, een gespecialiseerde dienst van de federale politie.

Wat doet het gewest om de tekortkomingen van het federale niveau te compenseren? Wat zijn de resultaten van de initiatieven die uw collega's en uzelf hebben genomen om

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Il y a quelques semaines, nous avons débattu d'une demande d'explications que j'avais déposée à propos du harcèlement et de la sécurité des Bruxellois et, surtout, des Bruxelloises dans l'espace public, en particulier dans les stations de métro et prémétro. Je rappelais alors que le besoin de sécurité est le deuxième classé dans la hiérarchie des besoins, après le fait de boire et de manger. C'est dire à quel point la question de se sentir en sécurité est cruciale, en ce compris dans le choix de délaissier la voiture au profit d'autres modes de transport, en l'occurrence les transports en commun.

Bruxelles est loin d'être la seule Région à souffrir de la montée du trafic de drogues. Les trafiquants ont cerné notre pays comme particulièrement favorable au développement de leurs activités, vu l'incurie du gouvernement fédéral en matière de financement de la police et de la justice, ainsi qu'en matière d'asile. Tout le monde en a assez des discours visant à ce que chacune des entités - le pouvoir fédéral, la Région, les communes - reporte sa responsabilité sur l'autre. Il est toutefois un fait que la sécurité

reizigers, werknemers en consumenten te beschermen tegen de toenemende onveiligheid die wordt veroorzaakt door drugshandel in de ruimten voor het openbaar vervoer?

dans les stations de métro est avant tout une compétence fédérale. La police des chemins de fer, service spécialisé de la police fédérale, a pour terrain d'action prioritaire les trains, les voies ferrées, les quais de gare aux points d'arrêt ainsi que le réseau des stations de métro et de prémétro.

Madame la Ministre, pouvez-vous nous dresser un récapitulatif de ce que fait la Région pour pallier les carences du niveau fédéral et assurer la sécurité des passagers et des travailleurs de la STIB ? Nous pourrions, à cet égard, espérer des changements à l'occasion de l'hypothétique formation rapide d'un gouvernement fédéral, mais nous apprenons ce matin qu'elle n'aura pas lieu avant 2025.

En résumé, quels sont les résultats des initiatives prises par vos collègues et vous-même pour protéger les passagers, les travailleurs et les consommateurs contre l'insécurité par le trafic de drogues dans l'espace dédié aux transports en commun ? Comme peut le remarquer toute personne qui emprunte quotidiennement les transports en commun, ce fléau s'étend de façon inquiétante, jour après jour.

¹¹¹⁵ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Het drugsgebruik in en om de metrostations en de aanwezigheid van verslaafden in de metro en de metrostellen op ieder uur van de dag lijkt steeds erger te worden. Het project Sublink bestaat nu al geruime tijd, voldoende om een analyse te kunnen maken, maar op dit moment voelt het een beetje als dweilen met de kraan open.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) *(en néerlandais).*- *Malgré le projet Sublink, la consommation de drogue et la présence de toxicomanes dans le métro semblent empirer.*

Comme en témoigne un récent rapport de safe.brussels, la toxicomanie et l'épidémie de crack sont en train d'exploser de manière inquiétante. Le Bruxellois qui emprunte le métro ne peut pas l'ignorer.

Uit een recent verslag van safe.brussels blijkt heel duidelijk dat het aantal drugsfeiten fors is toegenomen in het gewest en dat er bijvoorbeeld dubbel zoveel crackpijpjes uitgedeeld werden in 2023 vergeleken met 2022. Dat zou ons moeten verontrusten.

Il en découle des dommages sur l'infrastructure (barrières et escaliers roulants, notamment) et, surtout, un problème de sécurité des voyageurs et un sentiment d'insécurité.

Het probleem van drugsverslaving, en de crackepidemie in het bijzonder, is echt aan het exploderen. De gewone Brusselaar die het openbaar vervoer neemt, kan het niet negeren. Gisteravond nog vertelde een kennis me dat de situatie in het metrostation Troon elke dag lijkt te verslechteren. Iedere dag zijn er meer junkies als hij daar uit- of instapt. Ik stel hetzelfde vast op mijn eigen traject in Veeweide, dat niet een van de probleemstations is als ik het goed begrepen heb, maar waar ook zeer regelmatig dakloze drugsverslaafden kamperen.

Er wordt ook heel veel schade toegebracht aan de infrastructuur. Geregeld worden de poortjes kapotgeslagen of zijn de roltrappen defect, omdat er allerlei zaken op worden achtergelaten. Dat brengt materiële schade met zich mee.

¹¹¹⁷ Het grootste probleem lijkt me de veiligheid van de reizigers en hun onveiligheidsgevoel. Ik heb zelf geen rijbewijs, maar door de situatie op het openbaar vervoer ben ik zelf meer en meer gemotiveerd om dat toch te halen. Vooral als je 's avonds laat nog de tram moet nemen, voelt dat niet veilig.

C'est comme si tout le travail effectué était inutile. C'est probablement aussi lié à l'objectif de Sublink et à la répartition des compétences entre la police des chemins de fer fédérale, qui sécurise les stations de métro, et la police locale, qui s'occupe des abords extérieurs des mêmes stations.

Het lijkt alsof al het werk nutteloos is. Dat heeft volgens mij ook te maken met de doelstelling van Sublink en voor een deel ook met de bevoegdheidsverdeling. Het is niet logisch dat de federale

La politique cherche désormais principalement à limiter les dégâts. Ne faudrait-il pas une autre forme de coopération entre

spoorwegpolitie de metrostations moet beveiligen en de lokale politie de omgeving buiten diezelfde stations.

Het beleid is nu vooral nog gericht op schadebeperking. Is er geen andere samenwerkingsvorm nodig tussen de veiligheidsdiensten, die het mogelijk maakt om drugsverslaafden te dwingen om hulp te aanvaarden? Hen overtuigen om dat vrijwillig te doen is nagenoeg onmogelijk.

¹¹¹⁹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Er is inderdaad een drugsprobleem in het openbaar vervoer, maar de taak van de MIVB is in de eerste plaats om bussen, trams en metro's te laten rijden.*

Ik wil ook protesteren tegen de "jacht op de armen" in het openbaar vervoer. Verslaving is een ziekte. Voorts is er druggebruik omdat er aanbod is en als er aanbod is, komt dat omdat de kranen openstaan, vooral in de havens. Die aspecten vallen evenwel onder de federale bevoegdheid.

Ik wil er bij de collega's van de MR op aandringen om niet nog meer te bezuinigen op politie, justitie en asiel, of op de vzw's en iedereen die op het terrein werkt met daklozen, migranten en drugsverslaafden.

We mogen de zaken niet door elkaar halen. We moeten zowel de oorzaken van het probleem als de gevolgen aanpakken. Ik hoop dat de verenigingen die daklozen helpen steun zullen blijven krijgen. Ik zou ook graag horen hoe het geweest het MIVB-personeel steunt.

¹¹²¹ **De heer Benjamin Dalle (cd&v)**.- Het is de verantwoordelijkheid van de federale overheidsdiensten - justitie, politie en douane - om het probleem aan de aanbodzijde aan te pakken en de drugsmafia te bestrijden. Dat neemt niet weg dat ook de vraag moet worden aangepakt en dat overheden op zowel repressie als begeleiding moeten inzetten.

les forces de sécurité et leur permettre d'imposer une aide aux toxicomanes ?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- *Habitant à proximité de la station Ribaucourt depuis une vingtaine d'années, je ne minimise pas le problème. Tous les jours, mes enfants reviennent à la maison avec des anecdotes plus ou moins sordides liées au trafic de drogue.*

Le métier de la STIB, c'est avant tout de faire rouler des bus, des trams et des métros. Par ailleurs, lorsque nous avons eu les auditions sur la sécurité dans les transports publics en mai 2022, les propos du procureur et de la police, notamment, nous ont permis de constater que le réseau souterrain était particulièrement criminogène. Ce genre de problèmes se produit moins à bord des trams ou des bus.

Je souhaite particulièrement m'élever contre la petite musique de la « chasse aux pauvres » dans les transports publics. Il ne faut pas tomber dans cet écueil ! Comme l'a rappelé Mme Bennani, les addictions sont une maladie. J'ajoute que, s'il y a consommation de drogue, c'est parce qu'il y a de l'offre, et que, s'il y a de l'offre, c'est parce que les robinets sont ouverts, en particulier dans les ports. Ces aspects-là relèvent du gouvernement fédéral.

J'insiste auprès de nos collègues du MR pour qu'ils ne réalisent pas à nouveau des économies dans les secteurs de la police, de la justice ou de l'asile, ni sur le dos des ASBL et de tous ceux qui travaillent dans le domaine du social et de la santé à Bruxelles, et accompagnent sur le terrain les migrants, les toxicomanes ainsi que les personnes en errance.

Le groupe Ecolo est très inquiet pour le secteur du social et de la santé et les corps intermédiaires en général. De nombreuses menaces pèsent sur leur avenir, leur financement et leurs conditions de travail.

Ne sombrons pas dans des amalgames. Il faut régler les problèmes en amont et en aval. J'appelle de mes vœux le maintien du soutien aux associations qui s'occupent de l'accompagnement des personnes en errance. Aussi, je serais heureuse d'entendre quel soutien la Région accorde au personnel de la STIB et aux associations en la matière.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Si les services publics fédéraux sont responsables de la lutte contre le problème de l'offre de stupéfiants, la demande doit, elle aussi, être mieux gérée, sur le plan tant de la répression que de l'accompagnement. Je suis en effet convaincu que la répression seule ne permet pas d'endiguer le phénomène.*

We moeten alle mogelijke middelen inzetten, want er is vandaag sprake van een echte drugs crisis in Brussel, die zich jammer genoeg ook op het openbaar vervoer manifesteert.

Sinds enkele jaren zijn er gemengde teams van politiemedewerkers en MIVB-personeel actief. Hoe vaak gebeurt het dat de begeleidingsdiensten ter plaatse komen en dat ze de verslaafden niet kunnen meenemen door een gebrek aan opvangcapaciteit in de begeleidingsvoorzieningen? Hoeveel bijkomende plaatsen zijn er nodig om ervoor te zorgen dat de betrokkenen altijd hulp kunnen krijgen?

Daarnaast ben ik ervan overtuigd dat repressie alleen niet werkt om drugsverslaving tegen te gaan. Verslaafden moeten ook begeleiding krijgen. Los daarvan moet de samenleving duidelijk stellen dat drugsgebruik in de openbare ruimte of het openbaar vervoer niet toegelaten is.

Vandaag is er sprake van een normalisering van drugsgebruik in de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Zo zag ik gisterenmiddag bij de halte Pannenhuis, die niet meteen bekendstaat voor ernstige drugsproblemen, hoe een groepje jongeren dat op het perron marihuana stond te roken zijn joint op het metrostel uitdrukte en mee naar binnen nam. Dat wijst op een normalisering. Blijkbaar vinden die jongeren het normaal om in het openbaar drugs te gebruiken.

1123 In oktober 2023 kondigde de MIVB aan dat ze veertig veiligheidsagenten extra in dienst zou nemen. Is dat intussen gebeurd?

Er moet een duidelijk signaal komen van zowel de MIVB als de regering dat drugsgebruik in de metro en in stations niet wordt getolereerd. Heeft het personeel instructies om gebruikers consequent aan te spreken? Is het mogelijk om drugsgebruikers of dealers de toegang tot metrostations te ontzeggen, bijvoorbeeld door hun Mobibkaart te blokkeren? Op het internet is daar niets over te vinden.

1125 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- *De PTB staat achter Includo en pleit voor een uitbreiding van het project.*

Er zijn steeds meer arme Brusselaars. De toenemende drugshandel zorgt er bovendien voor dat er meer drugsgebruikers in de metrostations zijn. De politievakbonden vragen al vijftien jaar om meer personeel voor de federale spoorwegpolitie. Het wordt tijd om van de federale regering te eisen dat ze daar gehoor aan geeft.

Dat betekent niet dat alle problemen op het MIVB-netwerk met drugsgebruik te maken hebben. Onder andere fysieke en verbale agressie, pestgedrag en zakkenrollen dragen eveneens bij aan het onveiligheidsgevoel.

De voorbije vijftien jaar investeerden de MIVB en het gewest in camera's en poortjes om de stations te beveiligen. Daarbij ging de voorrang naar ticketcontrole, ten koste van het personeel

La crise de la drogue que connaît aujourd'hui Bruxelles se manifeste également dans les transports publics. Depuis quelques années, des équipes mixtes sont composées de policiers et d'agents de la STIB. Mais souvent, les services d'accompagnement ne peuvent pas prendre en charge les toxicomanes par manque de capacité d'accueil.

Par ailleurs, nous assistons aujourd'hui à une normalisation de la consommation de stupéfiants dans l'espace public et dans les transports en commun.

Les 40 agents de sécurité annoncés en octobre 2023 par la STIB ont-ils entre-temps été engagés ?

La STIB et le gouvernement devraient clairement signaler que la consommation de drogues est interdite dans les métros et en station. Le personnel a-t-il reçu des instructions à cet égard ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le PTB soutient pleinement le projet Includo et demande même son renforcement, tant la situation s'est détériorée sur le réseau de la STIB. Nous saluons chaleureusement les agents de la STIB engagés au quotidien dans des missions indispensables de prévention et d'accompagnement de personnes parmi les plus précaires, et cela, en coordination avec les associations de terrain qui réalisent un travail remarquable et auxquelles il faut allouer beaucoup plus de moyens.

L'augmentation de la précarité parmi la population bruxelloise, aggravée par la succession de crises, et l'intensification des trafics de drogue depuis le port d'Anvers sont autant de facteurs qui ont pour conséquence une croissance de la consommation de stupéfiants dans les stations.

Je le rappelle, les syndicats policiers réclament depuis plus de quinze ans que soit comblé le sous-effectif de la police fédérale

bij de preventie- en veiligheidsdiensten. Zelfs de nachtteams zijn afgeschaft, met doden als gevolg.

du métro. Il est temps d'exiger du pouvoir fédéral qu'il réponde à leurs messages d'alerte.

Cela étant dit, il ne faudrait pas laisser croire que tous les problèmes de sécurité rencontrés sur le réseau de la STIB se limitent à la consommation de drogue : les agressions physiques et verbales envers les personnels et les voyageurs sont beaucoup trop nombreuses ; les incivilités, les faits de harcèlement, la présence de pickpockets, tout cela contribue au sentiment d'insécurité sur le réseau.

Au cours des quinze dernières années, la STIB et la Région ont focalisé leurs choix, en matière de sécurisation, sur l'installation de milliers de caméras de surveillance et un investissement de plus de 40 millions d'euros dans les portiques pour réduire la fraude, avec une priorité absolue accordée au contrôle des titres de transport. Tout cela s'est fait au détriment des effectifs dans les services de prévention et de sécurité. Même les équipes de nuit entre 22h et 6h ont été supprimées, avec des conséquences mortelles, rappelons-le.

¹¹²⁷ *Camera's en poortjes voorkomen geen incidenten. Doordat er geen personeel aanwezig is, neemt niet alleen het drugsgebruik maar ook het risico op agressie toe. De nog bestaande loketten dreigen bovendien te verdwijnen. Door het onveiligheidsgevoel durven velen het openbaar vervoer niet meer te gebruiken.*

Les syndicats le disent depuis quinze ans : ce ne sont pas les caméras ou les portiques qui améliorent la prévention et la sécurité. Le manque de présence sur le réseau de surface et les quais des stations a augmenté non seulement la consommation de drogue, mais aussi les risques d'agressions physiques et verbales, tant contre le personnel que contre les usagers. Même les Kiosk et Bootik, dont la présence dans les stations rassure, sont supprimés ou menacés de fermeture. Le sentiment d'insécurité décourage de nombreuses femmes et familles, mais aussi des jeunes ou des personnes âgées, d'utiliser les transports publics, en particulier en soirée.

De PTB diende opnieuw haar voorstel van resolutie in om de preventie en veiligheid op het MIVB-netwerk te verbeteren. Hopelijk wordt het nu wel goedgekeurd.

Il faut donc renforcer le projet Includo. Nous avons réintroduit notre proposition de résolution pour améliorer la prévention et la sécurité sur le réseau de la STIB. J'espère que, cette fois, elle sera soutenue.

Zijn er voor 2025 middelen voor Includo? Wanneer voert de MIVB de nachtteams opnieuw in? Welke andere maatregelen moeten de veiligheid op het MIVB-netwerk verbeteren?

Un budget est-il prévu pour pérenniser le projet Includo en 2025 ?

Quand la STIB va-t-elle remettre en place les équipes Infrastructure and Ticketing Security pour surveiller les infrastructures entre 22h et 6h du matin ? Leur suppression a entraîné des morts qui auraient été évitables.

Quelles autres mesures de prévention sont envisagées pour reprendre le contrôle du réseau de la STIB ?

¹¹²⁹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Drugsverslaving is zichtbaar in de metro, maar ook in de openbare ruimte. Het probleem gaat veel verder dan de MIVB. Het is een sociale realiteit in België, Europa en de rest van de wereld.*

Mme Leila Agic (PS).- Je remercie les collègues qui nous ont permis de revenir sur ce sujet important du quotidien des Bruxellois. La toxicomanie est visible dans le métro, mais aussi dans l'espace public. Cette problématique dépasse en effet largement le cadre de la STIB. Il s'agit d'une réalité sociale en Belgique, en Europe et dans le monde.

De federale overheid moet drugshandel hard aanpakken, maar we moeten ook de mensen helpen die drugs gebruiken in de openbare ruimte.

Nous devons être intransigeants face au trafic de drogues. Les autorités fédérales doivent faire leur travail, mais nous devons

Reizigers en personeel van de MIVB spreken ons al jaren aan over hun toenemend onveiligheidsgevoel. Het is zowel een menselijk probleem, een maatschappelijk probleem als een veiligheidsprobleem.

De beleidsmaatregelen kunnen alleen maar blijvende resultaten opleveren als ze strikt worden gevolgd, als er permanent overleg is met de verenigingen op het terrein en als er geïnvesteerd wordt in menselijke aanwezigheid. Wij betreuren dan ook de sluiting van de Kiosk-verkooppunten.

Welke resultaten hebben de maatregelen opgeleverd die een jaar geleden zijn genomen? Welke maatregelen zijn er gepland voor de komende maanden?

Hoe verloopt de coördinatie tussen de spelers op het terrein en de MIVB-teams?

aussi agir sur le plan humain en accompagnant les personnes qui consomment de la drogue dans l'espace public ou sont en errance.

Les voyageurs et le personnel de la STIB nous interpellent depuis des années, en particulier depuis deux ans, à propos du sentiment d'insécurité croissant et des risques concrets qu'ils courent face à des personnes sous influence de drogues. Les équipes opérationnelles de la STIB sont sous pression, car confrontées à des enjeux complexes qui, parfois, dépassent largement leurs missions initiales.

Nous nous trouvons à la croisée de plusieurs enjeux importants, qu'ils soient humains, sociétaux ou sécuritaires. Cependant, les politiques mises en place ne pourront déboucher sur des résultats durables que moyennant un suivi rigoureux, une concertation constante avec les acteurs de terrain, un investissement dans les infrastructures sociales et sanitaires et une présence humaine. À cet égard, mon groupe a déjà attiré l'attention à plusieurs reprises sur la fermeture des points de vente Kiosk et sur la nécessité d'une lutte contre les trafics au niveau du pouvoir fédéral.

Le groupe PS souhaiterait, lui aussi, qu'un bilan des premières mesures prises il y a un an soit dressé. Par ailleurs, quelles actions sont prévues dans les mois à venir ?

Enfin, comment se passe la coordination entre les acteurs de terrain et les équipes de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - *La consommation de drogues et ses effets sur la sécurité sont un problème grave qui dépasse largement le domaine des transports publics. La STIB et le gouvernement ont déjà pris des mesures à cet égard, mais il est nécessaire de renforcer la prévention tout comme les sanctions.*

La sécurité du personnel de la STIB et des voyageurs est bien entendu cruciale, mais celle des toxicomanes l'est également. Le personnel de la STIB doit donc être formé pour pouvoir faire face à diverses situations difficiles. Nous constatons actuellement une hausse considérable de la consommation de drogues et des problèmes de santé et de sécurité y afférents.

La STIB a tiré la sonnette d'alarme dès 2022 et a pris des mesures, mais la lutte contre ce problème requiert un large débat de société et une réelle coordination.

1131 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - Dit is inderdaad een zeer belangrijk onderwerp, dat verder reikt dan het openbaar vervoer. Druggebruik en de impact ervan op de veiligheid vormen een ernstig probleem, dat duidelijk te merken valt in het openbaar vervoer en in het bijzonder in de metrostations.

De MIVB en de regering hebben al maatregelen genomen, maar het is nodig om de hele keten, van preventie tot sancties, te versterken. Enkel zo kunnen we een antwoord bieden op dit maatschappelijke probleem en het grondig aanpakken. Elk beleidsniveau zal bijkomende inspanningen moeten doen.

Wanneer we het hebben over veiligheid, gaat het in de eerste plaats om de reizigers. Zij worden vaak als eersten met deze problematiek geconfronteerd. Dit kan mensen ontmoedigen om het openbaar vervoer te gebruiken, terwijl we net het omgekeerde willen bereiken. Daarnaast is de veiligheid van het MIVB-personeel cruciaal. De personeelsleden moeten opgeleid zijn om met moeilijke situaties om te gaan en moeten erop kunnen vertrouwen dat hun eigen veiligheid steeds gewaarborgd is. Tot slot gaat het ook om de veiligheid van de druggebruikers zelf. Bij deze groep zien we helaas veel ongevallen, naast veiligheidsproblemen met soms ernstige gevolgen. De problematiek leidt dus tot een divers scala aan uitdagingen.

Hoewel druggebruik niet de enige oorzaak van veiligheidsproblemen is, merken we wel een enorme toename van het druggebruik en daaraan gerelateerde gezondheids- en veiligheidsproblemen. Dit is vooral merkbaar sinds 2022, na het

einde van de coronacrisis. Tot nu toe is het ons niet gelukt om deze trend om te keren.

De MIVB heeft al in 2022 de alarmbel geluid en is sindsdien niet blijven wachten op initiatieven van andere beleidsniveaus. Er zijn maatregelen genomen, maar om dit probleem grondig aan te pakken, zijn een breed maatschappelijk debat en een overkoepelende aanpak noodzakelijk.

¹¹³³ (verder in het Frans)

De MIVB ziet de problemen sinds 2022 alsmaar toenemen. Er kwamen verscheidene maatregelen om de veiligheid, het welbevinden en de gezondheid te verbeteren: Sublink; meer veiligheidspatrouilles; meer ambulante, laagdrempelige diensten voor verslaafden en een tweede risicobeperkende gebruikersruimte.

De MIVB werkt voor de aanpak van de drugsproblemen nauw samen met safe.brussels. Ze maakt ook deel uit van de werkgroep van de Gewestelijke Veiligheidsraad, die een rapport opstelde over het onderwerp. U kunt het op de website van safe.brussels raadplegen.

De verkeerscentrales van de MIVB registreren incidenten en tussenkomsten in verband met drugsgebruik op het netwerk. Het aantal meldingen nam in 2023 toe. Dat viel echter samen met een proactievere aanpak door de veiligheidsdiensten.

De statistieken over 2024 worden begin 2025 opgemaakt. In 2023 registreerde de veiligheidscentrale 7.000 meldingen over de aanwezigheid van daklozen en 4.000 over drugsgebruikers.

¹¹³⁵ *De MIVB registreerde 969 klachten over de aanwezigheid van daklozen of drugsgebruikers, een stijging met 66% tegenover 2022. Steeds vaker gaan de klachten over het openlijke drugsgebruik in de stations.*

Over drugshandel in het bijzonder heeft de MIVB geen cijfers. Die informatie moet u bij de politie opvragen.

Sublink en Includo zijn twee belangrijke projecten.

(poursuivant en français)

Depuis 2022, la STIB tire la sonnette d'alarme et dénonce une situation de plus en plus difficile. Plusieurs mesures ont été prises afin d'apporter la solution la plus globale et durable possible sur le plan de la sécurité, du bien-être et de la santé : lancement du projet Sublink, création des équipes de maraudes au sein de la STIB, renforcement des patrouilles de sécurité de la STIB, investissements dans les services ambulatoires bas seuil actifs en matière de drogues et d'addictions, ouverture d'une deuxième salle de consommation à moindre risque, etc.

Concernant les derniers chiffres et études publiés, la STIB est étroitement associée à la gestion de la problématique des stupéfiants en collaboration avec safe.brussels. Elle fait également partie du groupe de travail mis en place par le Conseil régional de sécurité. Ce dernier a d'ailleurs édité un rapport sur le sujet, qui est repris sur le site de safe.brussels. Bien qu'il soit davantage pertinent pour la commission des Affaires intérieures, je vous invite à le lire pour compléter votre vision de la problématique. Les stations de la STIB ne sont pas les seuls points contrôlés dans le rapport, mais, comme vous le savez, elles constituent des endroits problématiques.

Les centres de dispatching de la STIB enregistrent les incidents et les interventions liés à la présence de toxicomanes sur le réseau. Une augmentation des signalements a été constatée en 2023, mais elle doit être mise en parallèle avec une proactivité accrue des services de sécurité en la matière.

Les statistiques de 2024 seront établies au début de l'année prochaine, mais les chiffres exacts pour 2023 ont été communiqués en réponse à une question posée par Mmes Dejonghe, Rochette et Czekalski. Plus de 11.000 incidents avaient été encodés par le dispatching sécurité, dont environ 7.000 pour la présence de sans-abri et 4.000 pour celle de toxicomanes.

La STIB a enregistré 969 plaintes concernant la présence de personnes sans abri ou toxicomanes, ce qui représente une hausse de 66 % par rapport à 2022, année au cours de laquelle on a enregistré 583 plaintes. Le service client constate que les plaintes concernent de moins en moins la présence des sans-abri en tant que telle et de plus en plus les cas de consommation de drogue à la vue de tous dans les stations.

1137 (verder in het Nederlands)

Sublink is begonnen als een proefproject om een goede werkwijze te ontwikkelen. De vaststelling was immers dat het veiligheidsbeleid te veel bestond uit het verplaatsen van mensen en dat er niet grondig kon worden gewerkt. Daarom is er een samenwerking gekomen tussen de veiligheidsdiensten van de MIVB en de politie- en sociale diensten.

Na een positieve evaluatie is Sublink op een intensievere manier uitgewerkt in het project Includo, dat gebaseerd is op het Parijse systeem. De MIVB is gaan kijken hoe de diensten daar de problematiek aanpakken. Bij Includo gaat het over het internaliseren van die werkwijze binnen de MIVB. Sublink blijft daarnaast bestaan.

1139 (verder in het Frans)

Sublink biedt begeleiding aan drugsverslaafden en daklozen in en rond de metrostations. De mobiele teams wijzen de betrokkenen de weg naar initiatieven waar ze onderdak en begeleiding krijgen. Brussel Mobiliteit subsidieert daarvoor de vzw's Diogènes en Project Lama, die op hun beurt met de vzw's Transit, New Samusocial en Bruss'help en de MIVB samenwerken. Van januari tot september 2024 voerden zij 5.835 interventies uit, waarbij ze 1.023 personen begeleidden, of gemiddeld 93 personen per voltijdsequivalent. Meer details vindt u op de website van de vzw Diogènes.

Daarnaast investeerde de regering in de interne MIVB-teams onder de naam Includo, die dezelfde doelgroep begeleiden. De teams startten op 1 november 2024 met hun werk. Ze bestaan uit drie tot vijf personen en zijn dagelijks twintig uur per dag actief, in de eerste plaats in de stations waar vaak drugsverslaafden aanwezig zijn. Ze werken aan een vertrouwensband met de betrokkenen, met als doel ze op vrijwillige basis naar partners of structuren te begeleiden die aan hun behoeften aangepaste ondersteuning kunnen bieden. Die laatste moeten echter dagelijks aanvragen weigeren omdat er te weinig plaatsen zijn.

Concernant le trafic de stupéfiants en particulier, la STIB ne dispose pas de statistiques ; il convient de s'adresser aux services de police si vous souhaitez obtenir ces informations détaillées.

J'aimerais à présent mentionner deux projets importants, car certains d'entre vous m'ont déjà interrogée sur Sublink et d'autres sur le dispositif Includo Social Team.

(poursuivant en néerlandais)

Initialement, Sublink était un projet pilote devant nous encourager à échanger les bonnes pratiques. Une coopération entre les services de sécurité de la STIB, la police et les services sociaux s'était en effet avérée indispensable.

Sublink a ensuite été développé dans le cadre du projet Includo, basé sur le système parisien.

(poursuivant en français)

Le projet Sublink vise à accompagner des personnes souffrant de problèmes d'addiction ou des personnes sans abri et en grande précarité à l'intérieur et autour des stations de métro de la Région. Les équipes mobiles se focalisent sur les stations de métro prioritaires et proposent un accompagnement psycho-médico-social en orientant ces personnes vers des solutions d'hébergement et des trajectoires d'ouverture de droits et d'inclusion sociale.

À cette fin, Bruxelles Mobilité subventionne les ASBL Diogènes et Projet Lama, qui travaillent avec les ASBL Transit, New Samusocial et Bruss'help et la STIB. De janvier à septembre 2024, 5.835 interventions ont été réalisées, au cours desquelles 1.023 personnes ont été rencontrées, soit une moyenne de 93 personnes par équivalent temps plein. Il importe de rappeler que ces chiffres ne portent pas sur une année complète, l'année 2024 n'étant pas encore achevée. Pour des analyses plus détaillées, je vous renvoie au rapport d'activités très intéressant publié sur le site de l'ASBL Diogènes.

En plus de Sublink, le gouvernement a investi dans des équipes internes de maraude pour la STIB, les équipes Includo, qui se concentrent sur l'accompagnement du même groupe cible par des agents de la STIB formés à cet effet. Pour cette approche et au vu des similitudes entre Paris et Bruxelles, la STIB s'est inspirée de la réponse opérationnelle et du retour d'expérience de la RATP pour proposer un modèle adapté aux réalités bruxelloises.

Les équipes Includo ont commencé à travailler sur le réseau de la STIB le 1er novembre. Elles sont présentes sur le terrain 20 heures sur 24 - les stations étant fermées la nuit - et 7 jours sur 7. Il y a plusieurs équipes par jour, entre 6h et 2h du matin,

et chaque équipe est composée de 3 à 5 agents. Elles couvrent en priorité les stations où les personnes en errance ou souffrant d'assuétude sont davantage présentes et se rendent ensuite dans d'autres stations du réseau. Le programme des équipes peut être adapté en fonction des besoins.

Les agents Includo vont à la rencontre des personnes en errance présentes dans les stations pour créer un lien de confiance - qui est essentiel - et être à leur écoute. L'objectif est de remettre ces personnes en mouvement, toujours sur une base volontaire, et de les orienter vers les partenaires compétents ou les structures externes adaptées à leurs besoins et leur situation.

Les agents prennent contact avec les structures adaptées afin de vérifier s'il y a des places disponibles et si les personnes rencontrées en station peuvent y être prises en charge. Elles les y envoient ou les y conduisent si nécessaire et si l'organisation du service le permet.

De premiers contacts positifs ont pu être rapidement établis, et quelques premières orientations et prises en charge ont déjà eu lieu.

Il importe de souligner que des refus sont également essuyés chaque jour en raison du manque de places dans les structures d'accueil, d'hébergement ou de soins.

(poursuivant en néerlandais)

Il est trop tôt pour vous communiquer des chiffres précis.

(poursuivant en français)

On voit que la Région a largement assumé ses responsabilités ces dernières années, mais que des facteurs structurels donnent parfois l'impression d'une tâche quasiment insurmontable. Je pense notamment à la pénurie de refuges de Fedasil, qui met une pression énorme sur les structures d'hébergement et les dispositifs social-santé bruxellois, et au manque d'investissements dans la police fédérale des chemins de fer.

Au-delà des personnes en errance, la STIB est également en train d'établir des liens avec les partenaires de Sublink et les structures du secteur social. La STIB met aussi en place les outils de suivi et de transmission de données adaptés aux besoins du service.

Outre le déploiement d'équipes de maraudeurs internes, nous avons aussi investi dans une présence accrue des patrouilles de sécurité en recrutant 40 équivalents temps plein supplémentaires de patrouilleurs sécurité station, soit une augmentation - et non une réduction - de 30 %. L'engagement de nombreux patrouilleurs de sécurité en station vise à renforcer le sentiment de sécurité dans les mois à venir. La STIB est dans une phase de test. Il s'agit de renforcer la réactivité et la mobilité dans les stations. Cette nouvelle organisation du travail permet aussi de

¹¹⁴¹ *(verder in het Nederlands)*

Ik kan geen precieze aantallen geven, daar is het nog te vroeg voor, maar het vormt wel degelijk een uitdaging.

¹¹⁴³ *(verder in het Frans)*

Het gewest nam de voorbije jaren wel degelijk zijn verantwoordelijkheid, maar structurele elementen wekken soms de indruk dat het probleem bijna onoplosbaar is. Een daarvan is het gebrek aan opvangplaatsen bij Fedasil, waardoor ook de druk in de Brusselse opvang toeneemt. De ontoereikende investeringen in de federale spoorwegpolitie spelen eveneens een rol.

De MIVB investeerde niet alleen in interne teams die drugsgebruikers begeleiden, maar ook in meer veiligheidspatrouilles. Ze rekruteerde daarvoor veertig extra voltijdsequivalenten, wat op een toename van 30% neerkomt. De veiligheidsagenten moeten voor een hoger veiligheidsgevoel in de stations zorgen. Momenteel voert de MIVB een test uit met de nieuwe organisatie van het werk, die ervoor moet zorgen dat er tijdens de openingsuren van de stations altijd veiligheidspersoneel aanwezig is.

Vier keer per jaar is er een geïntegreerde politieactie van de federale politie en de gemeentepolitie. Op dat moment voert de MIVB uitsluitend ticketcontroles uit. Cijfers over de politieacties moet u bij de federale politie opvragen.

Daarnaast pleegt de MIVB nauw overleg met de federale spoorwegpolitie en de politiezones. Ze organiseren wekelijks samen met de federale politie zichtbaarheidsacties. Politie en MIVB-medewerkers kiezen in onderling overleg waar ze in actie komen.

disposer d'agents de sécurité dès l'ouverture des stations, et ce, jusqu'à la fermeture de celles-ci.

Les actions de police intégrée, quant à elles, sont menées conjointement par la police fédérale et la police locale. Tout en restant prudente dans mes propos, je peux vous dire que quatre actions de ce type sont organisées par an. Ce nombre est fixé par la police fédérale. Lors de ces actions, la STIB procède uniquement à des contrôles de titres de transport. Les forces de l'ordre, dont c'est la compétence, interviennent pour les faits relevant de la police judiciaire et administrative. Il revient à la police fédérale de fournir les chiffres en la matière.

En dehors de ces actions, la STIB entretient des liens étroits avec la police fédérale des chemins de fer et les zones de police locale. Des missions communes de visibilité sont organisées chaque semaine avec la police fédérale. La STIB améliore aussi sa visibilité en accentuant les actions zonales de police intégrée qui permettent de mobiliser plus de personnel et d'offrir une plus grande flexibilité de présence sur une zone. Les policiers et les agents de sécurité de la STIB choisissent de concert les endroits où se positionner en fonction de l'actualité.

¹¹⁴⁵ *Daarnaast worden er zowel interne als externe opleidingen aangeboden en kunnen medewerkers de verschillende opvangs- en begeleidingsstructuren bezoeken.*

En outre, des formations de gestion internes et externes sont dispensées en collaboration avec des partenaires tels que les ASBL DUNE, Infirmiers de rue, Diogènes ou encore Bruss'help.

Ten slotte organiseerden de Sublinkteams tussen 1 april 2023 en 30 april 2024 minstens 6.654 activiteiten voor of met de begeleide personen en ontmoetten ze in die periode 1.163 personen. Voor 543 van hen is sociale follow-up gestart. Het gaat dus wel degelijk om een structurele benadering.

De même, des visites et exposés sont organisés au sein de différentes structures telles que le New Samusocial, la salle de consommation à moindre risque Gate, Médibus de Médecins du monde ou DoucheFlux et l'ASBL Transit.

Enfin, entre le 1er avril 2023 et le 30 avril 2024, les équipes du dispositif Sublink ont effectué au moins 6.654 activités pour ou avec les personnes accompagnées et ont rencontré plus de 1.163 personnes. Un suivi social de 543 d'entre elles a pu être entamé. Ces chiffres montrent bien qu'il s'agit là d'une approche structurelle à l'égard des personnes en difficulté.

¹¹⁴⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Mevrouw de minister, net zoals u vind ik dat elke overheid zijn verantwoordelijkheid moet nemen in deze prangende kwestie. De MR doet dat overal waar ze dat binnen haar bevoegdheden kan.*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je vous remercie, Madame la Ministre, d'avoir fait le point sur ce sujet important qui concerne la prise en charge des personnes en errance et toxicomanes sur le réseau de la STIB, la sécurité des usagers et le soutien au personnel confronté à ces publics en première ligne.

Bedankt voor uw uitleg over Includo Social Team, een project naar Parijs voorbeeld. Hoe vult dat project het werk aan van organisaties op het terrein, zoals DUNE en Diogènes, die al zo veel expertise hebben opgebouwd?

Contrairement aux déclarations de certains, en réaction à cette musique douceuse chantonnée par d'autres et dans la lignée de vos déclarations, je pense comme vous que chaque niveau de pouvoir doit prendre ses responsabilités. Le MR le fait où il est habilité à le faire et les niveaux sont complémentaires sur le plan des compétences. En l'occurrence, nous nous occupons de la STIB et assurons une meilleure prise en charge des personnes dans le besoin. La sécurité est essentielle.

Natuurlijk moeten verslaafden hulp krijgen, maar het allerbelangrijkste is de veiligheid op het MIVB-net. Daarom moet er streng worden opgetreden worden tegen dealers, die tegenwoordig schamtelos en straffeloos hun gang gaan op het hele openbaarvervoersnet. Ik blijf dat van nabij volgen.

Je vous remercie aussi d'avoir fait le point sur le lancement du dispositif Includo Social Team, basé sur le service que propose la RATP. Comment ce projet s'articule-t-il avec le travail des associations de terrain ? Celles-ci ont en effet une réelle expertise

1149 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Veiligheid in het openbaar vervoer is een fundamentele kwestie, vooral als die bedreigd wordt door drugsverslaafden en dealers. Mevrouw de minister, het verwondert me dat u verklaart dat dat niet tot uw bevoegdheden behoort.*

(Opmerkingen van mevrouw Stoops)

Een minister moet optreden als schakel tussen alle overheden. Dat betekent samenwerken met de politiezones, de federale overheid en alle andere actoren die de MIVB-stations veilig kunnen maken.

U geeft alarmerende cijfers: 11.000 incidenten, waarvan 4.000 verband houden met drugsverslaving. Dat is een stijging met 566%.

We moeten de rol van de MIVB-veiligheidsagenten meer afstemmen op de realiteit. We pleiten voor een breder plan, waarbij alle overheden betrokken zijn, om de MIVB eindelijk dag en nacht veilig te maken.

1153 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Ik juich de toename van het aantal veiligheidspatrouilles toe, evenals het feit dat we een voorbeeld hebben genomen aan Parijs, waar minder mensen onder invloed in de metrostations rondhangen.*

Mevrouw Czekalski, we kunnen het probleem niet oplossen zonder op federaal niveau de strijd tegen drugs op te voeren. Ook de veiligheid in metro- en premetrostations is een federale verantwoordelijkheid.

et je pense, entre autres, aux ASBL DUNE ou Diogènes. Y a-t-il complémentarité en la matière ?

Je reviendrai vers vous pour obtenir les chiffres plus précis de l'année 2024. Il me paraît en tout cas essentiel d'assurer une meilleure sécurité au sein du réseau de la STIB. Il convient bien entendu d'améliorer l'aide aux personnes dans le besoin, mais aussi de sanctionner les dealers qui trafiquent dans nos stations, à la vue de tous et à n'importe quelle heure ! Il n'y a plus de limite et ce phénomène s'est généralisé à l'ensemble des stations de notre Région.

Affaire à suivre, je conclurai en insistant encore une fois sur l'importance, pour chaque niveau de pouvoir, de prendre ses responsabilités.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- La sécurité dans les transports en commun est une question fondamentale, surtout quand elle est menacée par la toxicomanie ou la vente de drogue dans les stations de la STIB. J'ai du mal à comprendre que vous déclariez, Madame la Ministre, que cela ne dépend pas de votre niveau de pouvoir.

(Remarques de Mme Stoops)

La fonction d'un ministre est en effet de faire le lien entre tous les niveaux de pouvoir. Cela implique de travailler avec les zones de police, l'État fédéral et tous les acteurs qui peuvent rendre nos stations sûres.

Je vais vous donner un exemple personnel. J'ai utilisé les transports en commun il y a un an avec mon enfant. À 14h, à la station Bizet, je suis tombée sur un homme nu en train de se faire une piqûre. Il est extrêmement compliqué d'expliquer une telle situation à un enfant. En effet, celle-ci est liée, d'une part, au sans-abrisme, qui est une problématique à part entière, car il n'est pas simple de sortir les gens de la rue. D'autre part se pose le problème de la toxicomanie, sur laquelle vous communiquez des chiffres alarmants : 11.000 incidents, dont 4.000 relatifs à la toxicomanie, soit une augmentation de 566 %.

Vous faites ce que vous pouvez avec les moyens qui sont les vôtres, mais il est nécessaire de repenser le rôle des agents de sécurité de la STIB. Peut-être ne sommes-nous plus en adéquation avec la réalité du terrain. Il faudrait un plan beaucoup plus large, impliquant tous les niveaux de pouvoir, pour enfin rendre la STIB sûre à toute heure du jour et de la nuit.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Au sujet de la gestion quotidienne, je voudrais saluer l'accroissement du nombre de patrouilles de sécurité, ainsi que le fait d'avoir pris exemple sur la RATP à Paris. Je remarque en effet qu'il y a moins de personnes sous influence dans les stations de métro à Paris qu'à Bruxelles. Les stations y sont plus sécurisantes et plus propres, à mes yeux.

Pour réagir aux propos de Mme Czekalski, je tiens à signaler que la « petite musique » qu'elle évoque est bel et bien une réalité. Nous ne nous en sortons pas sans un accroissement de

(Opmerkingen van mevrouw Czekalski)

Mijnheer Dalle, het is natuurlijk onaanvaardbaar om mensen joints te zien roken op een metroperron, maar niemand zegt iets over de drankverslaafden, terwijl alcohol door artsen als een harddrug wordt beschouwd.

1157 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- De problematiek is inderdaad heel complex. Het gaat om verschillende problemen op het vlak van migratie, dakloosheid en drugs die met elkaar zijn verbonden en elkaar versterken in dit gewest. Op alle niveaus moet er verantwoordelijkheid worden genomen. De N-VA is daar vragende partij voor, ook op het federale niveau, wat de veiligheid betreft. Misschien moet het beleid over een andere boeg worden gegooid.

Wat de drugsgebruikersruimten betreft, rijst de vraag wat er gebeurt nadat ervoor wordt gezorgd dat verslaafden veiliger drugs kunnen gebruiken. Gaat het gewoon om faciliteren of wordt er ingezet op een drugsvrij bestaan?

Het debat wordt hier soms omschreven alsof er een tegenstelling zou zijn tussen de veiligheidsbelangen van de reizigers en het MIVB-personeel en die van verslaafde daklozen. Dat is onzinnig. De belangen zijn dezelfde: de reizigers en het personeel willen dat die mensen daar niet langer drugs gebruiken, maar het belang van een drugsverslaafde dakloze is net hetzelfde, namelijk dat hij terechtkomt in een hulpverleningstraject.

Het probleem zit volgens mij in de vrijwilligheid. Nu krijgen drugsverslaafden informatie waar ze hulp kunnen krijgen, maar je kunt er niet op rekenen dat ze die stap vrijwillig zetten. Hun autonomie is aangetast. Er moet een zekere dwang bij komen, maar een bijkomend probleem is dat er momenteel onvoldoende opvangmogelijkheden beschikbaar zijn om hen van de straat te halen.

1159 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *De federale overheid moet dringend haar verantwoordelijkheid nemen en extra middelen uittrekken voor justitie, de politiediensten en de begeleiding van asielzoekers. Zolang dat niet gebeurt, blijft het Brussels Gewest het gelag betalen.*

Voorts hoop ik van harte dat de nieuwe Brusselse regering de vzw's en initiatieven blijft ondersteunen die werken rond preventie, zoals Housing First.

la lutte contre les narcotrafiquants au niveau fédéral, impliquant la police, la politique d'asile et la justice. Je rappelle à cet égard que la sécurité dans les stations de métro et de prémétro dépend du niveau fédéral.

(Remarques de Mme Czekalski)

Enfin, pour réagir aux propos de M. Dalle, il est évidemment inadmissible de voir des personnes fumer des joints sur un quai de métro, mais, jusqu'à présent, personne n'a parlé du fait que des gens s'y adonnent également à la consommation d'alcool, qui est considéré par les médecins comme une drogue dure.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Les problèmes de migration, de sans-abrisme et de drogue se renforçant mutuellement dans la Région, les responsabilités sont à prendre à tous niveaux et peut-être faut-il une politique novatrice en ces matières.*

Les salles de consommation à moindre risque ont-elles pour objectif un usage sûr des drogues ou de mener les toxicomanes vers une vie sans drogue ?

Le débat ne devrait pas opposer la sécurité des passagers et du personnel de la STIB à celle des sans-abri toxicomanes. Les intérêts sont les mêmes.

Enfin, il faudrait une politique plus coercitive pour pousser les toxicomanes hors de la rue, mais il n'existe pas suffisamment de places pour les accueillir.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je me réfère toujours au rapport sur la sécurité des transports publics qui nous a été présenté en mai 2022, car il contenait des éléments intéressants.

Concernant l'aspect de la prévention, j'avais dû insister, lors de la précédente législature, au sein de la commission de la Mobilité, pour que soit invité un expert du monde académique portant une vision scientifique des phénomènes liés à la pauvreté.

En matière de sécurité, le procureur du Roi, la police des chemins de fer et les services de police en général nous avaient déclaré manquer de moyens. En l'espèce, le niveau fédéral doit donc prendre ses responsabilités en vue d'un refinancement de la Justice, des services de police et de l'accompagnement des

¹¹⁶¹ **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Er zijn een aantal positieve zaken gebeurd. Wel heb ik geen antwoord gehoord op mijn vraag of de veertig veiligheidsagenten in dienst zijn genomen, en evenmin op de vraag of de Mobibkaart kan worden geblokkeerd van wie betrappt wordt op het dealen of gebruiken van drugs in de stations. Voor de cd&v-fractie is er geen plaats voor drugs op het openbaar vervoer en heeft de MIVB daar een rol in te spelen.

U kon niet antwoorden op de vraag hoeveel capaciteit u tekortkomt om drugsverslaafden te begeleiden, wat ik van u als minister van Mobiliteit begrijp. U hebt echter ook bevoegdheden binnen de GGC. Ik verwijt de Brusselse regering vooral dat er geen gemeenschappelijke aanpak is. Verschillende collega's hebben er terecht op gewezen dat de kwestie een gecoördineerde inspanning van iedereen vereist. Het is uw taak te bekijken wat de capaciteitsbehoeften zijn, zowel inzake begeleiding als inzake repressie, en vervolgens alle bevoegde personen samen te brengen om een plan op te stellen.

¹¹⁶³ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- *Ik heb geen informatie gekregen over de afschaffing van de teams Infrastructure & Ticketing Security en de noodzaak om ze opnieuw in te zetten tussen 22u en 6u.*

U hebt de voorbije vijf jaar niet geluisterd naar de vakbonden, die vroegen om minder controle en meer preventie en bescherming, zowel voor het personeel als voor de passagiers.

¹¹⁶⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ik heb niet gezegd dat ik niet bevoegd ben. Ik heb mijn acties binnen mijn bevoegdheden toegelicht en erop gewezen dat de hele beslissingsketen versterkt moet worden. Het volstaat niet om enkel de diensten van de MIVB aan te pakken. Er moet op elk niveau nagegaan worden wat beter kan.*

Het klopt dat er te weinig middelen zijn voor de vele uitdagingen. Een bijkomend budget van nagenoeg 6 miljoen euro werd daarvoor vrijgemaakt. Voor de werkingskosten van het project Includo Social Team werd 4,6 miljoen euro ingeschreven en 1,1 miljoen euro voor investeringskosten. Alleen de maatregelen van het Brussels Gewest volstaan echter niet.

Mevrouw Czekalski, Sublink brengt de veiligheidsdiensten, de politie en de sociale sector samen. De teams van Includo Social Team werken samen met het MIVB-personeel, maar ook met de veiligheidsdienst en de sociale dienst.

demandeurs d'asile. En aval, c'est en effet la Région bruxelloise qui paie les pots cassés.

Quant au nouveau gouvernement bruxellois, je souhaite ardemment qu'il continue à soutenir les ASBL et les initiatives sociales de prévention, telles que Housing First.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Je relève quelques éléments positifs, mais deux de mes questions restent sans réponse. Pour le groupe cd&v, la drogue n'a pas sa place dans les transports publics et la STIB a un rôle à jouer à cet égard.*

Je comprends qu'en tant que ministre de la Mobilité, vous ne puissiez pas me donner de chiffres concernant le manque de capacité en matière d'accompagnement. Toutefois, vous pourriez réunir toutes les personnes compétentes autour de la table en vue d'élaborer un plan commun et coordonné.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, vous ne m'avez apporté aucune précision sur la suppression et la nécessité absolue de remettre en place les équipes Infrastructure and Ticketing Security entre 22h et 6h du matin. Les accidents mortels provoqués par les volets de stations de métro et les nombreuses intrusions dans les stations et sur les voies coïncident précisément avec la suppression de ces équipes.

De manière générale, durant ces cinq dernières années, vous n'avez pas écouté ni entendu les syndicats, qui demandaient moins de contrôle et davantage de prévention et de protection, pour le personnel comme pour les voyageurs.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je n'ai pas nié mes compétences en la matière. J'ai indiqué que l'ensemble de la chaîne de décision devait être renforcée et j'ai précisé ce que j'avais fait dans mon propre champ de compétences. Je ne peux affirmer que la solution réside dans le seul renforcement des services de la STIB. C'est à tous les niveaux de compétence qu'il faut intervenir.

Il est exact qu'il manque de moyens. Police des chemins de fer, accueil des demandeurs d'asile, suivi judiciaire des réseaux criminels, etc., tous ces maillons sont des défis majeurs. Un budget annuel supplémentaire de près de 6 millions d'euros a été dégagé pour traiter ces thématiques. Dans ce domaine, nous avons montré que nous étions prêts à agir. Nous avons inscrit 4,6 millions d'euros en frais de fonctionnement pour le projet Includo Social Team, et 1,1 million d'euros en frais d'investissement, mais cela ne suffira pas à relever le défi. C'est la réalité. Nous

¹¹⁶⁷ *(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Dalle, ik kan geen exacte cijfers geven omdat ik die niet bij me heb en ook omdat ze tot een ander bevoegdheidsdomein behoren. Ik kan wel meegeven dat alle opvangstructuren, zowel voor dak- en thuislozen als voor drugsgebruikers, onder druk staan. Er is voortdurend versterking nodig.

De verschillende bevoegdheidsniveaus moeten hun verantwoordelijkheid nemen om ervoor te zorgen dat er op een menselijke manier met dit soort situaties kan worden omgegaan.

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- De teams van Includo helpen mensen in nood en leiden hen indien nodig naar nachtopvangcentra.

¹¹⁷¹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Mevrouw de minister, ik dacht ten onrechte dat u zei dat u niet bevoegd was, maar dat was mevrouw Pauthier.*

(Opmerkingen van mevrouw Pauthier)

¹¹⁷¹ **De voorzitter.**- Mevrouw Bennani, verschillende commissieleden hebben erop gewezen dat de verantwoordelijkheden bij verschillende overheden liggen en dat de veiligheid in metrostations een federale aangelegenheid is.

- De incidenten zijn gesloten.

¹¹⁷⁹ **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

¹¹⁷⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁷⁹ **betreffende de veiligheid van voetgangers en fietsers ten aanzien van de trams in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

¹¹⁸¹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Sinds september werden drie voetgangers aangerezen door een tram. De slachtoffers overleefden het niet.*

devons persévérer et il faut que les autres parties impliquées continuent d'investir dans ce domaine.

Madame Czekalski, le dispositif Sublink associe services de sécurité, secteur social et police. Dans le cas du projet Includo Social Team, les maraudes impliquent directement le personnel de la STIB, mais en collaboration avec les mêmes services sociaux et de sécurité. Les 40 personnes engagées sont opérationnelles.

(poursuivant en néerlandais)

Monsieur Dalle, je ne peux pas vous communiquer de chiffres exacts parce qu'ils relèvent d'un autre domaine de compétence, mais il va sans dire que toutes les structures d'accueil sont sous pression et doivent être renforcées.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Les maraudes de l'Includo Social Team permettent de prendre en charge les personnes dans le besoin et de les diriger éventuellement vers des abris de nuit. Cela évite qu'elles restent à errer sur le réseau de la STIB ainsi que des drames comme nous en avons connu par le passé.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Madame la Ministre, veuillez m'excuser, j'ai cru à tort que vous aviez déclaré que cela ne dépendait pas de votre niveau de pouvoir alors que c'est Mme Pauthier qui a tenu ces propos.

(Remarques de Mme Pauthier)

M. le président.- Madame Bennani, si vous prenez certains de vos collègues à partie, ceux-ci exigeront un droit de réplique. Plusieurs commissaires ont souligné que les responsabilités se situaient à différents niveaux de pouvoir et que la sécurité dans les stations de métro relève du niveau fédéral.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SOFIA BENNANI

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 sécurité des piétons et des cyclistes face aux trams dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Le samedi 9 novembre 2024, en soirée, un piéton âgé de 71 ans a été percuté par un tram à Schaerbeek, à l'arrêt Demolder. Il a succombé à ses blessures le lendemain matin. Il est apparu qu'il avait traversé les voies à un

Het samenleven van trams, voetgangers en fietsers blijft meer dan ooit een grote uitdaging, vooral op kruispunten en in zones waar trams in eigen bedding rijden, maar dicht bij andere weggebruikers. In 2023 werden in Brussel 39 ongevallen met een tram en een voetganger geregistreerd.

Trams hebben voorrang op alle weggebruikers, inclusief voetgangers, omdat ze niet zo snel kunnen stoppen als andere voertuigen.

Hoewel dergelijke ongevallen relatief zeldzaam zijn, gezien het aantal trams op de weg elke dag, is elk ongeval er één te veel.

endroit non prévu à cet effet. Le samedi 26 octobre dans l'après-midi, une femme a été percutée par le tram 51 sur le boulevard Barthélémy. La victime n'a pas survécu non plus. Le mardi 10 septembre en matinée, une piétonne est également décédée après un accident avec un tram à hauteur de l'arrêt Docks Bruxsel.

La cohabitation entre trams, piétons et cyclistes demeure plus que jamais un défi de taille, en particulier au niveau des intersections et dans les zones où les trams circulent en site propre, mais à proximité des autres usagers. En 2023, 39 accidents impliquant un tram et un piéton ont été enregistrés en Région bruxelloise.

Certes, le réseau de trams de la STIB est en grande partie déployé sur des voies réservées aux transports en commun. De plus, le tram est prioritaire sur tous les usagers de la route, y compris les piétons, car il ne peut pas s'arrêter aussi facilement qu'un autre véhicule et a besoin d'une distance minimale pour s'immobiliser.

Bien que ces accidents soient plutôt rares au vu du nombre de trams qui circulent au quotidien, chaque accident est un accident de trop et chaque décès, un décès de trop. Face à l'augmentation des déplacements doux dans la capitale et à la sensibilisation accrue des citoyens pour des modes de transport moins polluants, il est essentiel que la sécurité des usagers faibles soit assurée au même titre que la fluidité et l'efficacité du réseau de transport public.

Quel est votre objectif annuel de réduction des accidents impliquant des trams, et plus particulièrement des accidents avec des piétons et cyclistes ?

Quelles sont les tendances observées en matière d'accidents entre trams et usagers de la route depuis 2021 ? Existe-t-il des zones identifiées comme particulièrement accidentogènes sur le réseau de tram de la STIB ?

Quelles actions ont été entreprises pour favoriser une cohabitation sécurisée entre trams et autres usagers de la route ? Prévoyez-vous des aménagements supplémentaires ou des campagnes de sensibilisation pour renforcer la sécurité aux intersections entre trajets des piétons et des trams ?

Quelle est la vitesse de circulation moyenne des tramways T4000 et T3000 ? Quel est leur temps et leur distance de freinage ? Pensez-vous qu'il est nécessaire d'ajuster certaines vitesses dans certaines zones ? Est-il envisagé de réduire la vitesse des trams en fonction, par exemple, des saisons ou des zones de travaux, pour éviter des risques accrus d'accidents ?

Quelles mesures sont prises pour former les conducteurs de tram aux risques spécifiques liés aux piétons et cyclistes, notamment dans les zones où la visibilité est réduite ? Des formations ou des sensibilisations régulières permettent-elles de renforcer la vigilance des conducteurs ?

De Lijn a mené à Gand des tests sur le remplissage partiel des rails avec du caoutchouc, pour éviter que les roues de vélo ne

¹¹⁸³ *Wat is uw jaarlijkse doelstelling voor het verminderen van ongevallen met trams waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn? Hoe is het aantal van die ongevallen sinds 2021 geëvolueerd? Zijn bepaalde punten op het tramnet bijzonder ongevalgevoelig?*

Welke maatregelen hebt u genomen om veilig samenleven tussen trams en andere weggebruikers te bevorderen? Plant u bijkomende voorzieningen of bewustmakingscampagnes?

Wat is de gemiddelde snelheid van de trams T4000 en T3000? Wat is hun remtijd en remafstand? Moet de snelheid van de trams aangepast worden in bepaalde zones of naargelang het seizoen?

Krijgen trambestuurders een opleiding over de specifieke risico's in verband met voetgangers en fietsers?

In Gent heeft De Lijn tests uitgevoerd waarbij de tramsporen gedeeltelijk met rubber werden gevuld om te voorkomen dat fietswielen vast komen te zitten. Lijkt een soortgelijk initiatief u nuttig in Brussel ?

Welke andere oplossingen worden bestudeerd om het risico op ongevallen met trams te verminderen?

1185 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Deze recente ongevallen met trams en bussen wijzen nog maar eens op het belang van infrastructuur die de zwakke weggebruikers beter beschermt.

Aan wat zijn die ongevallen te wijten? Gevaarlijke kruispunten of oversteekplaatsen, problemen met de verlichting, snelheid, slechte inrichting?

Sinds 2013 wordt een overzicht van de ongevalgevoelige zones gemaakt. U hebt dat bijgewerkt en een duidelijke volgorde van prioriteiten vastgelegd. Hoeveel prioritaire zwarte punten staan er nog op de lange lijst?

Ongevallen kunnen te wijten zijn aan een slechte inrichting, maar ook aan afleiding, bijvoorbeeld in zones waar verschillende soorten openbaar vervoer elkaar kruisen, vooral tijdens de spits. Daarbij komt nog het fenomeen van de smombies, mensen die alleen maar oog hebben voor hun smartphone.

1187 **Om afgeleide weggebruikers te waarschuwen, plaatsen sommige gemeenten of regio's lichtsignalen die knipperen wanneer een tram of bus aankomt. In 2017 diende ik een voorstel in om dat systeem in te voeren in het Brussels Gewest. Toen gaf de meerderheid aan dat de lampen van die systemen gemakkelijk beschadigd raakten. Sindsdien is de technologie echter geëvolueerd en vinden we die lichtsignalen in vele steden terug. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe plaatste zo'n systeem in de buurt van een school op een gevaarlijke doorgangsweg, met uitstekende resultaten. Mijn voorstel is vandaag nog steeds geldig.**

s'y coincent. Considérez-vous qu'une initiative similaire devrait être mise en place à Bruxelles pour améliorer la sécurité des cyclistes ?

Quelles autres solutions sont étudiées pour réduire les risques d'accident avec les trams en Région bruxelloise ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je remercie Mme Bennani d'attirer l'attention sur cette importante problématique. Ces récents accidents dramatiques avec des trams et des bus révèlent une fois de plus l'intérêt de promouvoir des infrastructures qui permettent de mieux protéger les usagers dits faibles.

A-t-on pu analyser ce qui est en cause dans les derniers accidents entre des transports en commun et des piétons ou des cyclistes ? S'agit-il de la dangerosité de carrefours ou de traversées, de problèmes d'éclairage, de vitesse ou de mauvais aménagements ?

Depuis 2013, un relevé des zones à forte concentration d'accidents a été réalisé. Vous l'avez actualisé et défini un ordre de priorités très clair. Vous aviez pris ce dossier en mains. Où en est-on ? Combien de points noirs prioritaires y a-t-il encore sur cette longue liste ?

Les accidents peuvent être dus à de mauvais aménagements. Ils peuvent également être dus à la distraction. Il n'est pas rare que ces d'accidents très graves se produisent dans des zones où se croisent plusieurs types de transports en commun, ce qui peut être un facteur de distraction, surtout lorsqu'il y a de nombreux usagers, aux heures de pointe ou à la sortie des écoles, par exemple. Dans ma commune, à Woluwe-Saint-Pierre, nous avons été traumatisés par un accident de ce type qui était dû à la distraction d'un jeune qui avait un casque sur les oreilles.

S'ajoute à cela le phénomène des « smombies » (contraction de smartphone et zombie), à savoir des gens rivés sur leur téléphone.

Pour lutter contre ce phénomène aux endroits dangereux, certaines communes ou régions installent des signaux lumineux sur les passages piétons qui clignotent avant l'arrivée d'un tram ou d'un bus. Pratiqué en France, en Allemagne ou aux Pays-Bas, ce système fonctionne bien.

En 2017, j'ai ainsi soumis un texte pour proposer que nous appliquions ce dernier en Région bruxelloise. À l'époque, la majorité avait expliqué que les lampes de ces systèmes s'abîmaient facilement. Depuis, la technologie a évolué et l'on retrouve ces signaux lumineux dans de nombreuses villes. C'est donc peut-être l'occasion d'organiser un test à un endroit particulièrement dangereux à Bruxelles.

Pour tout vous dire, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a installé ce système à proximité d'une école située sur une artère particulièrement dangereuse. L'évaluation faite depuis 2017 affiche d'excellents résultats. C'est pourquoi ma proposition d'alors est toujours valable aujourd'hui.

1189 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *Trams zijn inderdaad zware voertuigen die niet gemakkelijk kunnen stoppen. Verkeersdeskundigen hebben echter aangetoond dat vooral auto's gevaarlijk zijn.*

Aangezien het gewest over beperkte middelen beschikt, zal het voornamelijk moeten inzetten op zeer kleine ingrepen om de zwakke weggebruikers beter te beschermen tegen trams, maar vooral ook tegen auto's. Ik denk daarbij aan de aanleg van oversteekplaatsen voor voetgangers, het wegwerken van ongevalgevoelige zones enzovoort.

1191 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Uiteraard choqueert elk ongeval mij, al verbaast het me dat er niet nog meer plaatsvinden, gezien het aantal voetgangers dat naar zijn smartphone loopt te staren.*

Zelf stel ik vast dat trambestuurders geluidssignalen geven zodra ze gevaar of een onoplettende voetganger zien. De meeste van hen doen hun werk uitstekend.

Voor trams geldt de Wegcode niet, maar ik vind het onaanvaardbaar dat ze zich buiten hun eigen bedding niet aan dezelfde snelheidsbeperkingen moeten houden als autobestuurders. Soms mogen ze een heel stuk sneller rijden.

1193 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Gebrekkige infrastructuur is een van de oorzaken van ongevallen. Het is belangrijk dat het oversteken van de tramsporen belemmerd wordt op plaatsen waar veel ongevallen gebeuren en dat fietspaden duidelijk gescheiden worden van de tramsporen.*

Bewustmakingscampagnes moeten erop wijzen dat de tram een prioritair voertuig is en dat de zwakke weggebruiker voorzichtig moet zijn als hij de tramsporen wil oversteken.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Le tram est en effet un véhicule lourd qui ne s'arrête pas facilement, de sorte qu'il peut être à l'origine d'accidents spectaculaires. Néanmoins, je précise que l'expert en sécurité routière Dirk Lauwers - qui a été entendu dans cette commission sous la précédente législature - a démontré, chiffres à l'appui, que, statistiquement, c'est la voiture qui est dangereuse. Nous ne devons pas occulter cet aspect du débat.

Bruxelles Mobilité l'a d'ailleurs rappelé lors du forum Good Move, qui s'est tenu hier sur le site de Bruxelles Environnement. Vu le peu de moyens dont dispose la Région, celle-ci devra accorder la priorité aux micro-aménagements afin de protéger les usagers faibles que sont les piétons et les cyclistes.

À cet égard, il lui faudra donc aménager les traversées piétonnes, renforcer la résorption des zones à concentration d'accidents, poursuivre le déploiement des infrastructures cyclables séparées et enfin, améliorer la signalisation, ceci dans le but de protéger les piétons et les cyclistes non seulement des trams, mais aussi - et surtout - des voitures.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je suis évidemment atterrée à chaque accident, qu'il implique un tram ou une voiture. Je m'étonne cependant qu'il n'y ait pas plus d'accidents mortels, étant donné le nombre de piétons qui circulent les yeux rivés sur leur smartphone !

Je tiens, moi aussi, à saluer le travail des chauffeurs de la STIB. Je fréquente l'espace public à pied, à vélo ou en transports en commun, et je constate que très souvent, les chauffeurs de tram font fonctionner leurs avertisseurs sonores dès qu'un danger se présente ou qu'ils voient un piéton inattentif, ce qui m'arrive aussi. Autrement dit, dans la majorité des cas, les chauffeurs font très bien leur travail.

Le tram n'est pas soumis au Code de la route. Il me paraît cependant inacceptable qu'en dehors des zones où le tram circule en site propre, il ne soit pas astreint aux mêmes limitations de vitesse que la voiture. En d'autres termes, dans certaines zones où le tram côtoie les voitures sans site propre, il peut rouler à 50 km/h. - c'est une hypothèse théorique -, tandis que les voitures ne peuvent dépasser les 30 km/h, ce qui est généralement le cas à Bruxelles. Je trouve cela inacceptable et il y aurait lieu de corriger cette situation.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les problèmes d'infrastructure constituent l'une des causes des accidents.

Il est impératif d'empêcher physiquement la traversée des voies là où il y a déjà eu des accidents, comme sur le boulevard Lambermont à hauteur de l'arrêt Demolder. Il faudrait également séparer physiquement les voies de tram et les pistes cyclables, notamment sur la ligne 10, dans la rue Waelhem ou sur la chaussée de Helmet. Sur la place Flagey, des vélos et des trottinettes circulent partout et dans tous les sens. On pourrait avoir à déplorer des décès chaque jour si ce n'était le

De arbeidsomstandigheden van de trambestuurders zijn onmenselijk. Gesplitste shiften bijvoorbeeld zouden afgeschaft moeten worden, want vermoeidheid kan ook leiden tot ongevallen. In het belang van de gezondheid van de bestuurders en de veiligheid van de zwakke weggebruiker dient de PTB een voorstel van resolutie in om de gesplitste shiften af te schaffen.

professionnalisme et la vigilance des conducteurs des véhicules de la STIB.

Il faudrait mener plus de campagnes de sensibilisation visant à rappeler le Code de la route et le fait que le tram est toujours prioritaire, car il ne peut s'arrêter quand il est lancé. Il conviendrait également de mettre l'accent sur les usagers faibles distraits qui, trop souvent, traversent les voies sans vérifier si elles sont libres.

Même si les conducteurs de la STIB sont très rarement responsables des accidents graves et, au contraire, en évitent tous les jours, il n'en demeure pas moins urgent d'améliorer leurs conditions de travail, qui sont inhumaines. Les services coupés, par exemple, devraient être abolis, car ils peuvent constituer une source d'accidents. Comment voulez-vous qu'un conducteur qui se réveille à 4 heures pour rouler de 6 heures à 10 heures, pour ensuite - après une longue pause non rémunérée - reprendre son véhicule à 15 heures et terminer son service vers 18h30 ou 19 heures, puisse rester concentré ? Tout le monde peut comprendre que c'est humainement impossible.

En l'occurrence, nous déposons une proposition de résolution visant à supprimer les services coupés, afin de préserver la santé des conducteurs, mais aussi la sécurité des voyageurs et des usagers faibles.

¹¹⁹⁵ *De bestuurders beschikken over onvoldoende tijd om van de ene eindhalte naar de andere te rijden. Die tijdsdruk is ook een risicofactor voor ongelukken.*

Des services ont été supprimés en 2024. Les planchettes des conducteurs se sont encore alourdies et sont parfois complètement déconnectées de la réalité du terrain, comme en témoignent des dizaines de témoignages. Les conducteurs ne disposent pas du temps suffisant pour aller d'un terminus à l'autre. Une fois parvenus au terminus, ils ne disposent même pas de quelques minutes pour souffler mais doivent repartir aussitôt dans l'autre sens. La pression qu'ils subissent constitue aussi un facteur de risque et d'accident.

Welke dringende maatregelen hebt u genomen? Hebt u beslist om de fietspaden fysiek te scheiden van de tramsporen?

Tous les jours, des conducteurs transportent des vies humaines alors qu'ils ne sont pas en état de le faire, à cause d'horaires irréguliers, d'un manque de sommeil ou de la menace d'un licenciement pour absentéisme.

Welk budget gaat naar een verbetering van de arbeidsomstandigheden van de bestuurders?

Quelles infrastructures avez-vous décidé de sécuriser en urgence ? A-t-il été décidé de séparer physiquement davantage de pistes cyclables et de voies de tram ?

Welke bewustmakingscampagnes worden er gevoerd? Lopen die ook op sociale media?

Quel est le budget consacré à l'amélioration des conditions de travail des conducteurs, demandée par les syndicats depuis cinq ans ?

Quelles sont les campagnes prévues pour rappeler aux usagers faibles le Code de la route et la priorité du tram sur les autres usagers ? Il faudrait multiplier ces campagnes et les rendre plus visibles sur les réseaux sociaux, pour toucher le plus de monde possible.

¹¹⁹⁷ **De heer Stijn Bex (Groen).**- Zowel voor het slachtoffer als voor de trambestuurder is zo'n ongeval vreselijk. Een ongeluk

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- Bien que la ministre travaille activement à réduire le nombre de victimes de la

met een dodelijk slachtoffer is nog dramatischer. Ik weet dat de minister alles in het werk stelt om naar nul verkeersslachtoffers te gaan. Ongetwijfeld zijn er inspanningen nodig op tal van vlakken: weginrichting, bewustmaking, opleiding van het MIVB-personeel enzovoort. Mevrouw Maison zei al dat het kan helpen wanneer een chauffeur een voetganger of fietser met een belsignaal attent maakt op een gevaarlijke situatie. Daarnaast moeten de voetgangers en fietsers zelf aandachtig zijn voor prioritaire voertuigen.

Er zijn heel wat mogelijke verklaringen gegeven. Het is echter heel belangrijk dat we bij elk ongeval de oorzaken onderzoeken en nagaan hoe we de situatie kunnen verbeteren. Wat heeft het onderzoek van de recente ongevallen opgeleverd? Hoe zult u de oorzaken wegwerken?

Verskillende collega's willen dat de tram meer in eigen bedding rijdt, zodat hij op een veilige manier door de Brusselse straten rijdt. Prioriteit geven aan ruimte voor de tram betekent echter vaak minder ruimte voor andere vervoersmodi. Dat is niet altijd eenvoudig.

1199 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Het is altijd tragisch als er slachtoffers vallen in het verkeer. Het is echter niet enkel de auto die een gevaar vormt. Gebruikers van steps, fietsers en voetgangers leven jammer genoeg ook niet altijd de verkeersregels na.

Zeker bij stepgebruikers neemt het probleem sterk toe, wat betreurenswaardig is. Daar moet bijzondere aandacht naar uitgaan. Ik vermoed dat er nog bijkomende wetgeving op dat gebied op komst is. Dat is nodig, want het is echt vreselijk. Toen ik onlangs 's avonds naar huis reed, doemde er voor mijn wagen plots een step op zonder licht. Bovendien was de stepgebruiker volledig in het zwart gekleed. Op dertig meter afstand was die persoon helemaal niet te zien.

1201 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Elk ongeval is er een te veel. Om te beginnen bied ik de naasten van de slachtoffers mijn medeleven aan.*

1203 *(verder in het Nederlands)*

Er zijn in korte tijd meerdere ongevallen gebeurd. Op zulke momenten houden we allemaal ons hart vast en willen we zorgen voor een sterker en sneller beleidsmatig antwoord.

Het gewest hanteert de nulvisie, waarbij we streven naar nul doden en zwaargewonden tegen 2030. Die ambitie kunnen we enkel waarmaken als we een doortastend beleid voeren en het verkeersveiligheidsplan volledig uitvoeren.

1205 *(verder in het Frans)*

Een aanrijding van een actieve weggebruiker door een tram heeft vaak ernstige gevolgen. Een gepaste aanpak is dan ook nodig. Tegelijkertijd draagt de tram in hoge mate bij aan de door het gewest nagestreefde modal shift en de vermindering

route, des efforts s'imposent encore dans de nombreux domaines, allant de l'aménagement des voiries à la sensibilisation et à la formation du personnel de la STIB. En outre, les piétons et les cyclistes eux-mêmes devraient être attentifs aux véhicules prioritaires.

Qu'a révélé l'enquête sur les accidents récents ? Comment en éliminerez-vous les causes ?

Pour améliorer la sécurité, plusieurs collègues souhaitent que le tram circule davantage en site propre, ce qui risque de réduire l'espace pour les autres modes de transport.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- *La voiture ne constitue pas le seul danger sur la route, car les cyclistes, les piétons et - de plus en plus souvent - les trottinettistes ont malheureusement tendance à ne pas respecter le Code de la route. Je pense qu'une nouvelle législation dans ce domaine est en cours d'élaboration, et je m'en réjouis, car c'est nécessaire.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Chaque accident est un accident de trop. En préambule, il me semble opportun d'adresser nos condoléances aux proches des victimes.

(poursuivant en néerlandais)

La Région vise à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves d'ici à 2030. Pour y parvenir, nous devons mener une politique audacieuse et mettre pleinement en œuvre le plan de sécurité routière.

(poursuivant en français)

Les trams présentent effectivement des caractéristiques et des risques particuliers pour la sécurité routière, du fait de leur poids, de leur statut prioritaire et non soumis au Code de la route, du caractère rigide de leur tracé, etc. Les collisions impliquant un

van het gemotoriseerde vervoer, dat veruit de grootste bron van verkeersonveiligheid blijft.

In 2021 telde de MIVB 1.117 ongevallen met een tram, of 0,69 ongevallen per 10.000 afgelegde kilometers. Bij 26 daarvan was een voetganger betrokken, bij 19 een fietser of stepgebruiker. In 2022 ging het om 1.147 ongevallen met een tram, of 0,71 per 10.000 km, waarvan 33 met voetgangers en 32 met fietsers of stepgebruikers. In 2023 kwam het cijfer uit op 1.196 ongevallen. Tijdens de coronacrisis lag het aantal ongevallen lager. Met bussen waren er 0,61 ongevallen per 10.000 km in 2023, iets minder dan met trams.

In 2023 bedroeg de reissnelheid van de trams tijdens de winter 16,2 km/u, al varieert die naargelang van de dag, het uur, de plaats en de verkeersdruk.

¹²⁰⁷ Bestuurders leren tijdens hun opleiding dat ze hun snelheid aan de situatie moeten aanpassen en defensief moeten rijden. De remafstand van een tram wordt door een hele reeks factoren beïnvloed, waaronder de hellingsgraad van het terrein, het weer of het aantal reizigers in het voertuig.

Er zijn heel wat acties om het gezamenlijke weggebruik van trams en actieve weggebruikers veiliger te maken. Zo moet bij heraanleg van meet af aan rekening worden gehouden met de aanwezigheid van beide gebruikers. De beveiliging van oversteekplaatsen is bijvoorbeeld in de beheersovereenkomst met de MIVB opgenomen.

Bij het uitwerken van nieuwe projecten op assen die belangrijk zijn voor het openbaar vervoer, vindt er een verkeersveiligheidsaudit plaats. De projectverantwoordelijke moet rekening houden met de daaruit voortvloeiende aanbevelingen.

Vinden er op oversteekplaatsen aanrijdingen of bijna-botsingen plaats, dan voert de werkgroep Verkeersveiligheid van de MIVB en Brussel Mobiliteit een onderzoek uit. Er zijn verscheidene oplossingen mogelijk, zoals een microproject (waarvoor geen vergunning nodig is) om het probleem op korte termijn op te lossen.

Wanneer de MIVB bestuurders in dienst neemt, krijgen ze een opleiding defensief rijden. Gedurende hun loopbaan krijgen ze bovendien vervolgoopleidingen.

tram et un usager actif étant souvent particulièrement graves, des réponses adéquates à ces défis sont indispensables.

En même temps, il mérite d'être souligné que le tram contribue fortement à l'objectif de report modal poursuivi par la Région bruxelloise et, donc, à la réduction du trafic motorisé, qui reste de très loin la première source d'insécurité routière à Bruxelles.

En 2021, la STIB a dénombré 1.117 accidents impliquant un tram, soit 0,69 accident par 10.000 km parcourus, dont 26 entre un tram et un piéton et 19 entre un tram et un vélo ou une trottinette. En 2022, il y a eu 1.147 accidents impliquant un tram, soit 0,71 accident par 10.000 km parcourus, dont 33 entre un tram et un piéton et 32 entre un tram et un vélo ou une trottinette. En 2023, ce chiffre était de 1.196 accidents. Il y a eu moins d'accidents en 2020 et 2021 en raison de l'épidémie de Covid-19. À titre de comparaison, le nombre d'accidents impliquant un bus de la STIB était de 0,61 par 10.000 km parcourus en 2023, soit un peu moins que pour le tram.

En 2023, la vitesse client des trams était de 16,2 km/h en service hiver. Elle varie en fonction du moment de la journée et du jour. Les statistiques ne permettent pas d'isoler la vitesse moyenne par type de tram. Elle varie selon l'endroit (site propre, carrefour, abord d'école, ...) et le trafic.

Le personnel de conduite est formé de manière à pouvoir adapter sa vitesse à la situation et à adopter une conduite défensive. La distance de freinage d'un tram dépend de plusieurs paramètres tels que le dénivelé en descente ou en montée, la météo, la présence de feuilles mortes ou encore le taux de remplissage du véhicule.

Afin d'améliorer la cohabitation entre trams et modes actifs, de nombreuses actions sont entreprises. Parmi celles-ci, il y a l'aménagement de la voirie. À cet égard, la cohabitation entre différents types d'usagers doit être prise en considération dès la conception d'un projet. Ainsi, pour le thème spécifique des traversées piétonnes et cyclistes, leur sécurisation dans le cadre des nouveaux projets a été intégrée comme objectif dans le contrat de service public entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB 2024-2028, et un programme spécifique a été prévu à l'article 50 dudit contrat.

En phase de conception, les nouveaux projets sur les axes structurants pour les transports publics sont également soumis à un audit de sécurité routière. Il est formulé un ensemble de recommandations précises auxquelles le responsable du projet doit répondre de manière concrète.

En outre, pour les traversées existantes, si des collisions sont enregistrées ou des quasi-accidents sont signalés, ceux-ci sont examinés au sein du groupe de travail Sécurité routière organisé conjointement par la STIB et Bruxelles Mobilité. Différentes solutions peuvent être mises en place telles que l'élaboration d'un microprojet - autrement dit un projet léger, qui ne nécessite pas

¹²⁰⁹ *Tijdens de herfst stelt de MIVB alles in het werk om de gevolgen van bladeren op de rails te beperken.*

Het verkeersreglement is niet van toepassing op trams. Trambestuurders moeten het interne MIVB-reglement naleven. De MIVB is in de context van dat reglement nieuwe verkeersveiligheidsengagements aangegaan.

In straten waar de tram de weg deelt met auto's, mag de tram niet sneller dan het autoverkeer.

Wanneer een fietser tussen de rails voor de tram uit rijdt en niet kan uitwijken, moet de bestuurder zijn snelheid aanpassen en een veilige afstand houden, ook al heeft de tram in principe altijd voorrang.

Tot slot voert zowel de MIVB als Brussel Mobiliteit geregeld bewustmakingsacties over de risicofactoren, onder andere bij fietsersorganisaties en in scholen.

De rails in Gent en die in Brussel vallen niet te vergelijken. Doordat ze in Gent dicht bij elkaar liggen, slippen er ook meer fietsers.

Dat neemt niet weg dat MIVB-vertegenwoordigers onlangs in Gent zijn gaan kijken welke test De Lijn uitvoert. Rubber tussen de rails blijkt niet echt een oplossing, want het valt alleen te installeren op rechte sporen waar geen zwaar verkeer komt.

de permis d'urbanisme - afin de remédier à court terme à un problème de visibilité ou de traversée.

J'en viens à présent à la formation du personnel de la STIB. Lors de leur entrée en fonction, les membres du personnel de la STIB sont formés à la conduite défensive, et les réflexes à adopter leur sont rappelés tout au long de leur carrière. Des sessions de formation continue mettent par exemple l'accent sur la conduite défensive et la conduite en période automnale. La chute des feuilles rend en effet les rails plus glissants et augmente les distances de freinage, et l'obscurité rend les autres usagers de la route moins visibles.

Différentes actions sont d'ailleurs organisées sur le terrain en période automnale afin de réduire l'impact de la chute des feuilles sur les rails : surveillance des sites arborés, collaboration avec Bruxelles Propreté, passage d'engins de nettoyage haute pression et d'engins projetant du sable sur les voies, trams équipés d'une sablière, etc.

Les trams ne sont pas soumis au Code de la route. Les chauffeurs sont tenus au règlement interne de la STIB, à savoir le règlement d'exploitation tram. Dans son actuel contrat de service public, la STIB a pris, dans le cadre de ce règlement d'exploitation tram, de nouveaux engagements importants en matière de sécurité routière et de cohabitation avec les modes actifs.

Ainsi, en dehors des sites propres - c'est-à-dire quand un tram circule en mixité avec le trafic automobile dans au moins un sens de circulation -, la vitesse maximale des trams est limitée à celle autorisée pour le trafic automobile. Le tram est ainsi intégré dans la ville 30.

De plus, lorsqu'un cycliste circule devant un tram entre les rails, sans avoir la place de se rabattre, le chauffeur adapte sa vitesse afin de maintenir une distance de sécurité. Il cède donc sa priorité et ne force pas le passage, même s'il est prioritaire selon le Code de la route.

Enfin, s'ajoute à cela la sensibilisation générale des usagers de la route. Tant la STIB que Bruxelles Mobilité mènent régulièrement des actions de sensibilisation sur différents facteurs de risque, à travers des campagnes d'information, des contacts avec les associations cyclistes, des rencontres dans les écoles, etc.

Concernant les caoutchoucs dans les rails, il n'est pas évident de comparer les rails posés à Gand et ceux posés à Bruxelles. Le réseau de tram gantois est équipé de voies métriques, contre un système standard à Bruxelles. À Gand, les rails sont plus proches et le nombre d'accidents impliquant des cyclistes qui tombent sur les rails y est plus élevé qu'à Bruxelles. Cela ne veut pas dire que le problème n'existe pas à Bruxelles, mais dans une moindre mesure.

Néanmoins, la STIB s'est encore récemment rendue à Gand pour y étudier les tests réalisés par De Lijn. Ce système ne s'est pas avéré être la solution immédiate. En effet, le dispositif ne peut

¹²¹¹ (verder in het Nederlands)

Wanneer er een ongeval gebeurt, voert de dienst Verkeersveiligheid altijd een onderzoek uit. Dat gebeurt in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de politie. Samen stellen ze aanbevelingen op, bijvoorbeeld voor aanpassingen aan een kruispunt of een weg.

Zo vond er onlangs een ongeval plaats op de Lambermontlaan. Daar is een heraanleg gepland, waarvan de eerste fase al loopt, met een aanpassing van de nutsvoorzieningen. De eigenlijke heraanleg start in het voorjaar van 2025. Die gebeurt niet over de volledige breedte van de laan; het gaat vooral om de oostzijde. Daarnaast worden de oversteekplaatsen ter hoogte van de tramhalte Prinses Elisabeth korter en overzichtelijker, wat in het kader van de verkeersveiligheid vaak heel belangrijk is.

Uiteraard houd ik de aanbevelingen in de gaten die voortvloeien uit het veiligheidsonderzoek van de ongevallen in kwestie.

¹²¹³ (verder in het Frans)

Volgens het contract van openbare dienst van de MIVB moet de werkgroep verkeersveiligheid, met vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit en de MIVB, de onveilige plekken in kaart brengen en aanbevelingen doen om de snelheid van bussen en trams aan te passen. Dat werk is nooit klaar, net als het werk aan de ongevalgevoelige zones, waarvan de oorspronkelijke lijst bijna afgewerkt is en waarvoor we nu met een flexibele lijst werken, die om de twee jaar wordt bijgewerkt.

De MIVB is uiteraard betrokken bij de bewustmakingscampagnes op sociale netwerken en in scholen, alsook bij gerichte acties in samenwerking met Brussel Mobiliteit.

Op verschillende plaatsen zorgt een heraanleg voor meer veiligheid voor gebruikers van actieve vervoersmodi met betrekking tot het tramverkeer.

¹²¹⁵ (verder in het Nederlands)

Mijnheer Bex, de ongevallenanalyses zijn bezig. De bedoeling van zo'n analyse is om verschillende scenario's te maken, te kijken wat het ongeval had kunnen voorkomen, of wat een

pas être installé partout, car il faut une ligne droite et un endroit où les véhicules lourds ne passent pas. De plus, il se détériore au fur et à mesure du passage des autres véhicules. Comme précisé dans le contrat de service public, la STIB restera évidemment ouverte à tout nouveau développement technologique en la matière.

(poursuivant en néerlandais)

En cas d'accident, le service Sécurité routière effectue toujours une enquête en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la police, pour ensuite émettre des recommandations.

À la suite d'un accident récent survenu au boulevard Lambermont, un réaménagement a été prévu à partir de 2025, principalement du côté est. En outre, les passages pour piétons à proximité de l'arrêt de tram Princesse Elisabeth seront raccourcis et plus visibles.

Je garde évidemment un œil sur les recommandations qui découlent de l'enquête de sécurité des accidents en question.

(poursuivant en français)

Le contrat de service public de la STIB prévoit que le groupe de travail sécurité routière, qui réunit à la fois Bruxelles Mobilité et la STIB, dresse la liste des lieux problématiques, les analyse et émette des recommandations afin d'améliorer la gestion des vitesses des véhicules des transports publics. C'est un travail permanent et de longue haleine, à l'instar de celui effectué concernant les zones à concentration d'accidents (ZACA), dont la liste initiale a été presque entièrement épuisée. Nous travaillons à présent sur la base d'une liste plus flexible, qui sera actualisée tous les deux ans et pour laquelle le plan d'action régional de sécurité routière impose un délai de mise en œuvre.

La STIB joue évidemment un rôle dans les campagnes de sensibilisation diffusées sur les réseaux sociaux et les écoles, ainsi que dans les actions ciblées menées en collaboration avec Bruxelles Mobilité.

Plusieurs projets d'aménagement améliorent aussi la sécurité des modes actifs par rapport aux trams, comme ceux réalisés rue Léon Theodor, rue Wayez, rue de Biestebroek et chaussée de Neerstalle.

(poursuivant en néerlandais)

Monsieur Bex, les analyses des accidents sont en cours, en vue de l'élaboration de différents scénarios.

Dans de nombreux cas, les sites propres sont une bonne chose, car le fait qu'une place distincte soit réservée à chaque mode de

toekomstig ongeval kan voorkomen, en die oorzaken en factoren uit te sluiten.

Ik ben het volledig met u eens dat een eigen bedding in veel gevallen een goede zaak is, zowel voor het reizigerscomfort als voor de verkeersveiligheid en de overzichtelijkheid van de openbare weg. Hoe overzichtelijker de straten, hoe gemakkelijker mensen zich erop verplaatsen. Dat er voor ieder vervoersmiddel, elk met zijn eigen ritme en snelheid, een aparte plaats is, is een belangrijke factor om de verkeersveiligheid te verhogen.

1219 **De voorzitter.-** Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.

Mevrouw de minister, het lijkt mij niet correct om te zeggen dat trams niet onder de verkeersregels vallen. Een tram moet immers altijd stoppen voor een rood licht. Ik zou eerder zeggen dat trams altijd voorrang hebben.

1219 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Daarmee bedoel ik dat een tram zich bijvoorbeeld niet hoeft te houden aan de snelheidslimiet van 30 km/u in bepaalde straten.**

1225 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- U vertelde u ons dat de lijst van ongevalgevoelige zones elke twee jaar wordt bijgewerkt. Bestaat er een platform waar het publiek de voortgang van de werkzaamheden kan volgen, zoals de app Fix My Street? Kunnen wij via een schriftelijke vraag de lijst van de locaties ontvangen? Is er een verband tussen die tragische ongevallen en de ongevalgevoelige zones?**

Hoe zit het met lichtreclames op drukke locaties?

1227 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- U zegt dat er 0,71 ongevallen per 10.000 afgelegde kilometer voor trams waren in 2022 en 0,61 voor bussen in 2023.**

Ik heb geen cijfers gehoord voor auto's, maar volgens de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid van Brulocalis zijn bij de meeste ongevallen auto's betrokken. Tussen 2010 en 2022 is dat amper veranderd. Wel is de verhouding van het aantal slachtoffers tot het aantal inzittenden van bij ongelukken betrokken auto's vrijwel gehalveerd. Autobestuurders zijn dus minder vaak slachtoffers in het verkeer, maar bij de meeste ongelukken zijn wel auto's betrokken.

Laten we dus niet de verkeerde keuze maken. De stad 30 moet een instrument blijven om de verkeersveiligheid te verbeteren.

transport est un facteur essentiel d'amélioration de la sécurité routière.

M. le président.- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège du président.

Madame la Ministre, je pense qu'il n'est pas exact de dire que le tram n'est pas soumis au Code de la route. Je dirais plutôt qu'il est toujours prioritaire. Il y a nuance : un tram devra toujours s'arrêter à un feu rouge.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'entends par là qu'un tram ne doit pas respecter, par exemple, la limite de 30 km/h fixée dans certaines rues.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Au sujet du suivi, vous nous disiez que la liste des zones à concentration d'accidents (ZACA) est rafraîchie tous les deux ans. Il y avait à l'origine 101 ZACA. Pour 30 d'entre elles, qui étaient prioritaires, le problème a été résolu. D'autres urgences se manifestent bien entendu au fil du temps.

Une plateforme permet-elle au public de suivre l'évolution des travaux, sur le modèle de l'application Fix My Street, par exemple ? Une question écrite nous permettrait-elle de connaître la liste de ces lieux ? Un lien est-il fait entre ces accidents dramatiques et les ZACA ?

Enfin, nous aimerions que vous assuriez un suivi au sujet de ces fameux dispositifs lumineux à installer aux endroits de passage.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Ces accidents sont spectaculaires et évidemment regrettables, car une victime est toujours une victime de trop. Je note donc 0,71 accident par 10.000 km parcourus pour le tram en 2022, et 0,61 avec les bus en 2023. Je n'ai pas trouvé dans votre réponse le chiffre pour les automobiles. Par contre, en me basant sur les données du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière de Brulocalis, je constate que la majorité des opposants sont des automobilistes, et cette majorité a à peine changé entre 2010 et 2022. En revanche, le ratio entre le nombre de victimes et le nombre d'occupants de voitures a presque diminué de moitié entre 2010 et 2022. Il y a donc moins d'automobilistes victimes mais, dans la grande majorité des cas, la voiture reste ce que l'on appelle l'opposant. Il ne faut par conséquent pas se tromper de perspective. La ville 30 doit demeurer un facteur d'amélioration de la sécurité routière en ville.

1229 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Sinds wanneer moeten trams zich aan een snelheid van 30 km/u houden als ze niet in eigen bedding rijden?

1229 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- Veel trambestuurders komen een dodelijk ongeval dat ze niet konden vermijden, nooit te boven. Hun onmenselijke arbeidsvoorwaarden moeten dringend aangepakt worden.

1233 **De heer Stijn Bex (Groen)**.- Het is heel duidelijk dat u en de MIVB er alles aan doen om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken. Er zijn meer dan duizend ongevallen met een tram per jaar en het aandeel van ongevallen met zwakke weggebruikers daarin is vrij beperkt: ongeveer dertig voetgangers en dertig fietsers en stepgebruikers. Dat zijn de geregistreerde ongevallen.

U sprak ook over ongevallen die net worden vermeden. Het zou nuttig zijn om ter zake een beroep te doen op de collectieve ervaringen van de Brusselaars, zoals met Fix My Street. Mensen zouden dan kunnen aangeven waar ze bijna aangereden zijn door een tram, zodat er een beter beeld ontstaat van de gevaarlijke plekken met trams in het gewest. Op basis daarvan kan eventueel de inrichting worden aangepast en kunnen tramchauffeurs worden gewaarschuwd waar ze extra voorzichtig moeten zijn. U kunt die suggestie meenemen in uw overleg met de MIVB.

1235 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- We moeten rekening houden met de lijst van ongevalgevoelige zones. De nieuwe lijst is raadpleegbaar op Mobiris. Er moet nog een oplossing komen voor de Vlaamsepoort. Daarvoor werken we aan een akkoord met de gemeente Sint-Jans-Molenbeek en de stad Brussel.

Mevrouw Maison, trams mogen wel degelijk sneller dan 30 km/u rijden, al staat er in het beheerscontract van de MIVB dat ze de snelheidsbeperking moeten naleven op plaatsen waar ze de weg met ander verkeer delen. De MIVB moet die verplichting opnemen in het reglement voor de bestuurders.

1237 **Lokale initiatieven die goede resultaten opleveren zullen uiteraard worden bestudeerd voor het hele gewest. De dienst Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit volgt constant goede praktijken voor de verkeersveiligheid en is bijgevolg geïnteresseerd in de analyses van bijvoorbeeld de gemeenten.**

1241 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Mijnheer Bex, tijdens de vorige zittingsperiode heb ik

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Depuis quand les trams sont-ils astreints au respect d'une vitesse de 30 km/h en dehors des sites propres ? Je me suis apparemment trompée. S'agit-il d'un changement récent ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- En cas d'accident mortel sur le réseau, certains conducteurs ne se remettent jamais de ce drame qu'ils ne pouvaient pas éviter, alors qu'ils ont précisément tout fait pour l'éviter. Les conducteurs de la STIB sont vraiment héroïques vu le nombre de vies humaines qu'ils préservent chaque jour sur le réseau et tous les accidents qu'ils évitent, et ce malgré les conditions de travail inhumaines qu'il y a lieu d'améliorer de toute urgence.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- Il apparaît clairement que la STIB et vous-mêmes, faites tout ce qui est en votre pouvoir pour réduire au maximum le nombre d'accidents.

Concernant les quasi-accidents, nous pourrions inviter les gens à signaler les lieux où ils ont failli être heurtés par un tram. Sur la base de ces informations, les tracés pourraient être adaptés et les conducteurs davantage incités à redoubler de prudence à ces endroits.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il faut tenir compte de la liste des zones à concentration d'accidents. Il reste à régler la question de la porte de Flandre. Un accord est recherché avec la commune de Molenbeek-Saint-Jean et la Ville de Bruxelles. La nouvelle liste et les options peuvent être consultées sur Mobiris. La liste reprend les accidents survenus par le passé afin de localiser les endroits les plus accidentogènes.

Madame Maison, les trams peuvent, légalement, dépasser les 30 km/h. Il est toutefois prévu dans le contrat de gestion de la STIB qu'ils doivent respecter cette limitation lorsqu'ils circulent en zone de trafic mixte. Le groupe DéFI a fortement insisté sur cet élément. Il revient désormais à la STIB d'inscrire ce point dans le règlement à l'adresse des chauffeurs.

Les bonnes propositions avec des résultats positifs, comme à Woluwe-Saint-Pierre par exemple, seront bien entendu étudiées au niveau régional. Le service chargé de la sécurité routière de Bruxelles Mobilité est constamment à l'affût des meilleures pratiques pour améliorer la sécurité du trafic. Bruxelles Mobilité est donc intéressée par les résultats des analyses faites par la commune, afin d'éventuellement extrapoler les mesures prises à d'autres carrefours ou à d'autres communes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais répondre à M. Bex, qui n'était pas encore député lors de dernière législature.

voorgesteld om het in Fix My Street mogelijk te maken om de vermeden ongevallen op te nemen. Op die manier kunnen prioriteiten vastgesteld worden.

(Opmerkingen van de heer Bex)

- Het incident is gesloten.

J'avais fait une proposition pour qu'un onglet « Make me safe » reprenant les presque accidents soit intégré dans l'application Fix My Street. Cela permettrait d'identifier les priorités.

(Remarques de M. Bex)

- L'incident est clos.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS

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

betreffende de overlegcommissie Geluidshinder en de aanbevolen maatregelen tegen mobiliteitsgerelateerde geluidshinder.

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) stelt dat omgevingsgeluid een almaar groter probleem wordt. Door de groeiende bevolking maken steeds meer mensen steeds meer lawaai. Zo schatten we dat meer dan honderd miljoen Europeanen getroffen worden door geluidshinder van wegverkeer. De WGO meent dat omgevingsgeluid na luchtvervuiling de grootste bedreiging van de omgeving is voor de gezondheid van de bevolking.

In de aanbevelingen van de overlegcommissie Geluidshinder is een specifiek gedeelte gewijd aan mobiliteit en de daaraan gerelateerde geluidshinder. Verkeer is een grote bron van geluidsoverlast, die vaak te verhelpen is. Zo is de invoering van de zone 30 een heel mooi voorbeeld van hoe één maatregel ervoor kan zorgen dat de decibels in veel buurten significant naar beneden gaan.

De cijfers die u aanhaalde bij parlementaire vragen die ik u reeds stelde, spraken boekdelen over de winsten die door de invoering van de zone 30 werden geboekt, tot een halvering van de geluidsoverlast! De overlegcommissie pleitte ook voor het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen, wat leidt tot minder individueel autogebruik. Tevens pleitte ze voor meer vergroening, wat geluid kan helpen bufferen.

Kortom, de aanbevelingen blijven een erg nuttig document, waarvoor wij de burgers van de overlegcommissie nog steeds dankbaar zijn. Ze zullen mijn parlementair werk blijven sturen.

In de plenaire vergadering van 22 november 2024 hadden we het kort over het onderzoek van Ombuds Brussel aangaande hinder van omwonenden ten gevolge van de M7-metrostellen. Ik was blij te horen dat u ook met die aanbevelingen aan de slag gaat, want natuurlijk is het van belang dat de geluids- en trillingshinder van het openbaar vervoer correct aangepakt wordt.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME LOTTE STOOPS

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 commission de concertation sur les nuisances sonores et les mesures recommandées contre les nuisances sonores liées à la mobilité.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- Selon l'Organisation mondiale de la santé, le bruit dans l'environnement constitue la deuxième plus grande menace environnementale pour la santé publique, après la pollution de l'air.

Les recommandations de la commission de concertation sur les nuisances sonores dédient un volet spécifique à la mobilité. Le trafic en est une source importante, pour laquelle il existe souvent une solution. Ainsi, l'instauration de la zone 30 a permis de réduire de moitié les nuisances sonores !

La commission de concertation plaide également pour la promotion de modes de transport durables afin de réduire l'usage individuel de la voiture, ainsi que pour une plus grande végétalisation, propice à absorber le bruit.

1251 Mijn vragen gaan echter over andere aanbevelingen van de overlegcommissie Geluidshinder over door het verkeer veroorzaakte geluidsoverlast.

U hanteert een nulvisie. Dat houdt in dat er geen doden of zwaargewonden meer mogen vallen door ongevallen op Brusselse wegen. Ook daarom blijft u inzetten op stad 30, een maatregel die tegelijkertijd een positieve invloed heeft op het gebied van geluidshinder. Hoe versterkt u verder nog de middelen voor preventie en snelheidscontroles in lawaaierige wijken waar de snelheidsbeperking van 30 km/u niet wordt nageleefd?

De overlegcommissie vroeg voorts om aan de trams, die voorrang krijgen, een snelheidsbeperking van 30 km/u op te leggen buiten de eigen bedding en op de wegen die ze met andere vervoersmodi delen. Tijdens de evaluatie van de aanbevelingen vorig jaar zei u dat u dat in overweging nam. Zonet bevestigde u dat de maatregel in de overeenkomst met de MIVB is opgenomen.

Hoe wilt u duurzame mobiliteit verder stimuleren, wat de geluidsvervuiling zal doen afnemen? Waar ziet u de mogelijkheid om nog meer afgescheiden fietspaden aan te leggen? Zult u het aantal beveiligde fietsenstallingen verder uitbreiden?

Hoe wilt u vermijden dat het verkeersluw maken van bepaalde wegen geluidshinder op andere wegen veroorzaakt?

Hoe zult u de bestaande overstapparkings rond Brussel beter promoten? Waar of hoe komen er nieuwe overstapparkings?

Hoe staat het met de heraanleg van de openbare wegen waarbij de voorkeur uitgaat naar parkeren buiten de openbare weg en de langs de openbare weg geschrapte parkeerplaatsen elders worden gecompenseerd?

1253 Een andere aanbeveling om geluidshinder aan te pakken is om stille zones in metro's in te voeren. U gaf aan dat dat wel mogelijk is in treinen, maar niet in bussen en metro's. Op welke andere vormen van bewustmaking blijft u inzetten?

Vegetatie aanplanten beperkt de verspreiding van geluid: hoe meer vegetatie, hoe minder geluid wordt teruggekaatst. Vegetatie heeft ook een kalmerend effect dat de door geluid veroorzaakte stress compenseert. Waar ziet u nog mogelijkheden om de eigen beddingen voor het openbaar vervoer te vergroenen? Waar wilt u geluidsschermen installeren of vergroenen?

1255 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Mevrouw Stoops en ik hebben de vergadering van de overlegcommissie bijgewoond.*

De overlegcommissie werd in eerste instantie opgericht om het lawaai van motorfietsen aan banden te leggen. Een test in Schaarbeek gaf een beter inzicht in de technische maatregelen die moeten worden ingevoerd. In afwachting van de homologatie

Vous appliquez une vision zéro, à savoir zéro tué et zéro blessé grave sur les routes bruxelloises, à laquelle contribue la ville 30. Comment renforcer encore les moyens de prévention et les contrôles de vitesse dans les quartiers bruyants, où la limitation de vitesse à 30 km/h n'est pas respectée ?

En outre, la commission de concertation demandait d'imposer aux trams la limitation de vitesse à 30 km/h en dehors des sites propres et sur les voiries partagées avec d'autres modes de transport. Vous venez de confirmer que la mesure figure dans le contrat de service public de la STIB.

Comment entendez-vous encore encourager la mobilité durable pour réduire la pollution sonore ? Où envisagez-vous de nouvelles pistes cyclables séparées ou des parkings vélos sécurisés ?

Comment empêcherez-vous que la modération du trafic sur certains axes n'entraîne un report des nuisances sonores sur d'autres ?

Comment comptez-vous améliorer la promotion des parkings de transit autour de Bruxelles ? Où et comment en créer de nouveaux ?

Qu'en est-il du réaménagement de l'espace public donnant la préférence au stationnement hors voirie et compensant les places supprimées ?

Une autre recommandation préconisait l'instauration de zones de silence dans les métros. Vous avez indiqué que ce n'était pas possible. Sur quelles autres formes de sensibilisation misez-vous ?

La végétalisation limite la répercussion du bruit. Où voyez-vous encore la possibilité de végétaliser les sites propres ? Où comptez-vous installer des écrans antibruit ou les végétaliser ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme Stoops et moi-même avons suivi ensemble la commission délibérative consacrée au bruit dans la capitale, et notamment au bruit lié aux transports.

Mes collègues Amélie Pans et Aurélie Czekalski aborderont plus loin dans la réunion la recommandation 17 qui concerne, entre

van geluidsraders is er nood aan een geluidsnorm inzake mobiliteit. Welke vooruitgang hebt u geboekt op dit gebied?

Met aanbeveling 2 vragen burgers om bewustmaking over de schadelijke effecten van lawaai. Zijn er informatiecampagnes gepland voor 2025?

Welke vooruitgang hebt u geboekt bij het creëren van stiltegebieden in parken of op redelijke loopafstand van huis, zoals gevraagd in aanbeveling 9?

Tot slot wordt in aanbeveling 18 gevraagd naar stille ruimtes in het openbaar vervoer. Volgens u zijn daarvoor aparte stellen nodig, zoals in de trein. In het buitenland heb ik echter een open model gezien dat heel goed werkt. Kunt u dat niet proberen?

Hoe zit het met de invoering in het MIVB-reglement van de verplichting om oordopjes te gebruiken in plaats van de luidspreker van de smartphone te gebruiken om bijvoorbeeld te telefoneren of naar muziek te luisteren?

autres, les nuisances liées au passage des rames de métro M7 pour les riverains.

Cette matière navigue entre les compétences de M. Maron et les vôtres. J'imagine toutefois qu'il vous aura transmis les informations nécessaires.

Le contrôle du bruit des motos avait été à l'origine de la suggestion citoyenne menant à l'organisation de la commission délibérative. Un test a été réalisé avenue Louis Bertrand, à Schaerbeek, permettant de mieux comprendre ce qu'il faut mettre en place à Bruxelles, notamment sur le plan technique. En attendant l'homologation des radars sonores, il nous faut une norme de bruit liée à la mobilité. Comment avez-vous avancé dans ce dossier ?

Dans leur recommandation 2, les citoyens demandent une sensibilisation de la population aux effets néfastes du bruit. L'importance de ses effets négatifs sur la santé - stress, obésité, troubles du sommeil, maladies cardiovasculaires, etc. - reste en effet méconnue du grand public. Des campagnes d'information sont-elles programmées pour 2025 ?

Où en êtes-vous dans la création de zones calmes dans les parcs ou à distance de marche raisonnable de son domicile, demandée dans la recommandation 9 ?

Enfin, la recommandation 18 demande des zones calmes dans les transports en commun. Vous avez dit, il y a quelques mois, que cela nécessitait des wagons séparés, comme il y en a dans les trains. S'il est évident que l'absence de séparation donne des résultats moins efficaces, j'ai vu à l'étranger un modèle ouvert qui fonctionnait assez bien. Pourquoi ne pas le tester ? Où en est l'introduction dans le règlement d'ordre intérieur de la STIB de l'obligation d'utiliser des oreillettes à la place du haut-parleur de son smartphone pour suivre un match de football, écouter de la musique ou éventuellement discuter avec un copain sur son smartphone ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - Une ville saine est une ville où la pollution sonore est réduite.

L'une des principales sources de cette pollution est le trafic motorisé. L'instauration de la zone 30 a donné des résultats très positifs à ce niveau, puisqu'elle a permis de réduire le bruit de moitié, principalement la nuit.

Nous pouvons édicter des règles, mais il faut ensuite les contrôler autant que possible, en misant sur la sensibilisation, l'infrastructure et le contrôle.

Nous octroyons des subsides supplémentaires aux communes pour qu'elles adaptent leur infrastructure. Les zones de police contribuent également à la réduction de la vitesse en organisant régulièrement des actions de contrôle dans les quartiers. De son côté, Bruxelles Mobilité organise des actions de réalité virtuelle pour faire ressentir aux gens la différence de vitesse.

¹²⁵⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - Ik herinner me de vragen van mevrouw Parmentier over het onderwerp.

Een gezonde stad is een stad waarin de geluidsoverlast wordt teruggedrongen. We onderschatten al te vaak de impact van geluidsoverlast op het stressniveau van de bewoners en gebruikers van de stad.

Het gemotoriseerd verkeer heeft een grote impact op het geluid en op geluidsoverlast in een stad. We hebben metingen gedaan voor en na de invoering van de zone 30 om na te gaan wat de impact is van trager verkeer. Dat leverde heel positieve resultaten op, die aantonen dat de vermindering van de reissnelheid ook onmiddellijk tot een vermindering en soms zelfs een halvering van de geluidsoverlast heeft geleid, zeker ook 's nachts.

We kunnen de regel uitvaardigen, maar natuurlijk moeten we die dan ook zo goed mogelijk controleren. Dat betekent dus inzetten op bewustmaking, infrastructuur en controle.

We geven extra subsidies aan gemeenten om hun infrastructuur aan te passen. Zo kunnen ze flitspalen plaatsen wanneer ze hebben ingetekend op de aankoopcentrale van de flitspalen van Brussel Mobiliteit. Ook de politiezones dragen bij tot een verlaging van de snelheid door regelmatig controleacties te houden in de wijken. Daarnaast zijn er meerdere bewustmakingsacties, zoals de lopende acties van Brussel Mobiliteit met virtual reality, die mensen kunnen doen voelen wat het verschil in snelheid is. Als u dat nog niet gedaan hebt, raad ik het u aan.

Naast auto's zijn natuurlijk ook trams een bron van geluidsoverlast, en hun snelheid is inderdaad een belangrijke factor. Ze zijn niet onderworpen aan de Wegcode, maar wel aan het interne reglement voor tramchauffeurs, waarin hun snelheid wordt gematigd. We hebben daarover zonet al een uitgebreid debat gevoerd. Daarnaast grijpen we ook in in de infrastructuur, door anti-trillingsmatten te plaatsen en door de sporen goed te onderhouden, ze bij te slijpen en versleten sporen te vervangen.

¹²⁶¹ Hoe minder gemotoriseerd verkeer en hoe constanter de verkeersstroom, des te lager de geluidsoverlast. Net daarom zetten we uitgebreid in op de modal shift. Autoluwe wijken passen in de algemene strategie om gemotoriseerd verkeer over de hoofdwegen te leiden, want dat zorgt ook voor een verdampingseffect. De verkeersstroom verplaatst zich niet alleen, een deel ervan verdwijnt doordat mensen andere vervoerswijzen kiezen, zo blijkt ook uit de veranderde verkeersvolumes op de Kleine Ring en de invoering van het verkeersplan in het centrum van Brussel.

Het aantal auto's is niet recht evenredig met het verkeerslawaaï. In een lokale, smalle straat met relatief weinig verkeer kan elke voorbijrijdende auto voor hinder zorgen en is een vermindering van het verkeer onmiddellijk merkbaar. Op drukke wegen met constant lawaai is het geluid van enkele extra voorbijrijdende auto's nauwelijks waarneembaar.

De acties die we samen met Leefmilieu Brussel ondernemen onder de noemer quiet.brussels en de evaluatie ervan bevestigen in elk geval dat de autoluwe wijken een erg positieve impact hebben op de blootstelling van de Brusselse bevolking aan verkeerslawaaï.

Het is niet vanzelfsprekend om stille zones in te voeren in de metrostellen van de MIVB. Metro's stoppen veel vaker dan treinen en passagiers brengen er minder tijd in door. We kiezen heel bewust voor open metrostellen omdat die de sociale controle en het veiligheidsgevoel in de hand werken. Ik weet trouwens dat u veel belang hecht aan het omstanderprincipe. Het komt erop aan in te zetten op algemene bewustmaking.

¹²⁶³ (verder in het Frans)

Les trams sont bien entendu aussi une source de nuisances sonores, qui varie en fonction de leur vitesse. Nous imposons donc leur ralentissement et agissons au niveau de l'infrastructure, en installant des tapis antivibratoires, en assurant un bon entretien des voies, en les meulant et en remplaçant celles qui sont usées.

Moins il y a de trafic motorisé, plus le flux de circulation est constant et moins il y a de nuisances sonores. C'est pourquoi nous misons sur le transfert modal et les quartiers apaisés.

Par ailleurs, les nuisances sonores ne dépendent pas directement du nombre de véhicules. Dans une rue étroite peu fréquentée, chaque véhicule est une source de bruit, tandis que sur une grand-route, le bruit est constant.

L'évaluation du plan quiet.brussels confirme d'ailleurs l'effet positif des quartiers apaisés sur l'exposition de la population bruxelloise aux nuisances sonores.

Quant à l'introduction de zones calmes dans les rames de métro, elle n'est pas évidente. Nous avons délibérément opté pour des wagons ouverts, car ils favorisent le sentiment de sécurité. Cependant, l'effet de spectateur doit faire l'objet d'une sensibilisation générale.

(poursuivant en français)

Bewustmaking is uiteraard belangrijk. Op het openbaar vervoer moeten we rekening houden met elkaar.

De MIVB voert bewustmakingscampagnes aan de hand van afbeeldingen die aangebracht werden in de voertuigen. Die stimuleren reizigers om zich respectvol te gedragen ten aanzien van anderen, vooral wat geluidsoverlast betreft. Wie van het openbaar vervoer gebruikmaakt, bevindt zich immers in een gedeelde ruimte.

¹²⁶⁵ *(verder in het Nederlands)*

Er is zeker een verband tussen vergroening en geluidsdemping, al is die complex. Vegetatie, zoals bomen, struiken en gras, kan geluid absorberen en de intensiteit ervan verminderen, maar het effect hangt af van de dichtheid, dikte en hoogte ervan. Vegetatie alleen heeft vaak een beperkt effect op geluidsoverlast veroorzaakt door lage frequenties, zoals auto's of treinen, tenzij het om een zeer brede groene buffer van minstens 30 meter breed gaat. Vegetatie heeft echter een bewezen kalmerend en stressverlagend effect. Het zicht op groen kan de negatieve perceptie van geluidsoverlast verminderen, zelfs als het objectieve geluidsniveau niet significant daalt.

Telkens wanneer de MIVB een eigen trambedding vernieuwt, analyseert ze of het mogelijk is om die te vergroenen. Die analyse is gebaseerd op verschillende criteria, zoals technische haalbaarheid, de vraag of andere voertuigen, zoals bussen of hulpdiensten, van de bedding gebruikmaken en de onderhoudsmogelijkheden. Tramlijn 10 is een mooi voorbeeld. Verschillende technieken werden gebruikt langs de hele lijn, inspelend op de plaatselijke context, de breedte van de straat, het feit of andere voertuigen erlangs rijden enzovoort. Zo werd er een stuk groene bedding gerealiseerd. Op andere plaatsen werd een greppel aangelegd langs de sporen of werd er gewerkt met waterdoorlatende materialen.

Alles bij elkaar zijn de globale ontwikkelingen in de Brusselse mobiliteit belangrijker dan kleine ingrepen om de hinder van verkeerslawaaï terug te dringen. De doelstellingen van Good Move, een modal shift richting actieve mobiliteit en moderne infrastructuur en voertuigen, zullen ervoor zorgen dat de levenskwaliteit in het gewest jaar na jaar verbetert en de gezondheidsrisico's dalen.

¹²⁶⁷ *(verder in het Frans)*

Ik zal de vraag van mevrouw d'Ursel in het Nederlands beantwoorden omdat ik enkel over een antwoord in het

Mme d'Ursel a parfaitement raison de préciser qu'il faut sensibiliser tous les usagers. Lorsqu'on prend le métro, on n'est pas seul, et ce qui est confortable pour un usager peut nuire au confort d'un autre usager.

La STIB mène des campagnes de sensibilisation à cet égard en vue de favoriser le respect dans les transports en commun. Elle appose également des logos dans les véhicules afin d'inciter les voyageurs à adopter un comportement respectueux des autres, surtout pour ce qui concerne les nuisances sonores.

Les transports en commun sont en effet un espace partagé, et vous n'avez pas forcément envie d'entendre les commentaires du match de football que regarde votre voisin ! Il existe aujourd'hui suffisamment de technologies - des oreillettes, par exemple - pour remédier à ce genre de situations.

(poursuivant en néerlandais)

À moins d'avoir une zone tampon verte d'au moins 30 mètres de largeur, la végétalisation n'aura qu'un effet restreint sur les bruits provoqués par les voitures ou les trains. Par contre, son effet calmant a été prouvé, ne serait-ce que visuellement.

À chaque rénovation de site propre du tram, la possibilité de végétalisation est considérée. La ligne 10 en est un bel exemple : une partie a été végétalisée, tandis qu'à d'autres endroits, des matériaux perméables ont été utilisés.

Somme toute, les développements globaux de la mobilité bruxelloise importent plus que de petites interventions pour amoindrir le bruit. Grâce à Good Move, un passage vers une mobilité active et une infrastructure et des véhicules modernes amélioreront la qualité de vie et la santé des Bruxellois d'année en année.

(poursuivant en français)

À la question de Mme d'Ursel sur les radars, je me permettrai de répondre en néerlandais, car la réponse dont je dispose est en

Nederlands beschik en de Franse vertaling van een aantal termen niet ken.

1269 *(verder in het Nederlands)*

Zodra de geluidsradars zijn goedgekeurd, moet het Brussels Gewest drempelwaarden bepalen. Hopelijk zal de volgende regering dat inderdaad doen. Zelf zal ik daar in elk geval voor pleiten.

Er zou bijvoorbeeld een 'lagegeluidszone' kunnen worden ingevoerd. Daarover kan een regering in lopende zaken echter niet beslissen. Om een dergelijke zone te kunnen invoeren, zijn er drempelwaarden nodig, een technische meting, toegangscontroles en handhaving om geluidsoverlast door voertuigen te beperken. Een dergelijke maatregel kan natuurlijk ook ondersteund worden door algemene beleidsmaatregelen op mobiliteitsvlak.

Daarnaast spelen ook communicatie en bewustmaking een belangrijke rol om bestuurders bewust te maken van de impact van lawaai en hen te stimuleren om voor alternatieven te kiezen.

1271 *(verder in het Frans)*

Brussel Mobilité voert samen met de veiligheidsdiensten grootschalige geluidscontroles uit en stuurt te lawaaiërende voertuigen naar de technische controle.

De sector en Brussel Mobilité hebben trouwens gevraagd om administratieve boetes voor zulke voertuigen te kunnen opleggen.

1273 *(verder in het Nederlands)*

Er is bovendien een verband tussen het gewicht van een voertuig en het geluid dat het produceert. Dat is niet de enige bepalende factor, er zijn nog andere variabelen, zoals snelheid of technische kenmerken, maar hoe zwaarder het voertuig, hoe meer geluid het doorgaans produceert. Ook dat moeten we in kaart brengen en bekijken welke maatregelen er nodig zijn.

1275 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Ik stelde mijn vragen over bewustmaking al aan minister Maron in de commissie voor het Leefmilieu. Daarom hoorde mevrouw d'Ursel me niets zeggen over de betreffende aanbeveling van de burgers. Ik vroeg in die commissie ook naar de resultaten van de geluidsradars. Minister Maron stelde dat die eenduidig hebben bewezen dat een lagere snelheid het geluidsniveau vermindert, maar de tests gaven ook aan dat zwaardere voertuigen een hoger minimaal geluidsniveau hebben dan lichtere voertuigen: hoe sneller en zwaarder, hoe luider. Het aantal sports utility vehicles (SUV's) stijgt. Over het

néerlandais et comporte certains termes dont je ne connais pas la traduction en français.

(poursuivant en néerlandais)

Une fois les radars sonores approuvés, je plaiderai pour que le prochain gouvernement fixe des seuils.

Une « zone de faible bruit » pourrait être introduite par un gouvernement de plein exercice, en disposant de seuils et d'appareils de mesure pour réaliser le contrôle de l'accès et du respect de la mesure. Les politiques générales de mobilité peuvent venir en appui d'une telle mesure, tout comme la sensibilisation.

(poursuivant en français)

Nous avons aussi renforcé les contrôles techniques grâce à des appareils de mesure du bruit. Bruxelles Mobilité entreprend des actions de grande ampleur avec les services de sécurité concernés pour effectuer des contrôles relatifs au bruit et, si nécessaire, renvoyer vers le contrôle technique les véhicules qui ne seraient pas aux normes.

Le secteur et les équipes de Bruxelles Mobilité ont par ailleurs demandé d'instaurer des amendes administratives permettant de sanctionner plus rapidement les véhicules qui ne sont pas en ordre et de mener ainsi une politique plus efficace à cet égard.

(poursuivant en néerlandais)

Nous devons également tenir compte du fait qu'un véhicule plus lourd est généralement plus bruyant et prendre des mesures à cet égard.

Mme Lotte Stoops (Groen) *(en néerlandais).*- *J'ai déjà interrogé le ministre Maron au sujet de la sensibilisation au sein de la commission de l'Environnement. À cette occasion, il a déclaré que les radars sonores démontraient qu'une vitesse réduite diminuait les nuisances sonores. Mais les tests ont aussi montré que les véhicules plus lourds ont un niveau sonore minimal plus élevé que les véhicules plus légers. Face à l'augmentation du nombre de SUV, que conseilleriez-vous au prochain ministre de la Mobilité ?*

algemeen zijn die zwaarder. Wat is uw standpunt daarover? Wat zou u de volgende minister van Mobiliteit aanraden?

Vorige week spraken we in de commissie voor het Leefmilieu ook over de ontbrekende geluidsnormen voor het verkeer in de stad. Die zijn nodig voor de repressieve geluidsradars waar ik een enorme voorstander van ben. Zou u daar in Brussel voor kunnen zorgen? Uit uw antwoord blijkt dat u denkt aan een 'lagegeluidszone'. Daar sta ik volledig achter.

¹²⁷⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er is inderdaad een studie uitgevoerd. Het zal wellicht niemand verrassen dat auto's wereldwijd alsmat groter en zwaarder worden. Dat brengt een aantal uitdagingen met zich mee, zowel op het vlak van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en gebruik van de openbare ruimte als op het gebied van geluidsoverlast.

In het kader van de studie bracht ik in kaart welke factoren een rol spelen en welke maatregelen mogelijk zijn. Ook daarin zal de volgende regering keuzes moeten maken en een beleid uitwerken.

Uit geluidstests van Leefmilieu Brussel blijkt dat gewicht inderdaad een rol speelt, maar niet de enige of meest bepalende factor vormt in het geluid dat voertuigen produceren. Andere variabelen, zoals snelheid en technische kenmerken, zijn minstens even belangrijk.

¹²⁷⁷ **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Ik hoor dat andere partijen zich hier ook voor willen inzetten.

Uit onderzoek in Rotterdam bleek dat 6.000 overtredingen in verband met geluidsvervuiling door slechts 80 overtreders werden gepleegd.

Geluidsnormen zijn nodig om geluidsradars in te zetten. Die laatste kunnen een enorme winst opleveren, want als het mogelijk wordt om die enkelingen eruit te halen, komt dat de samenleving en de rust en de gezondheid van de bevolking onmiddellijk ten goede.

Heel veel Brusselaars weten niet hoe zwaar geluidsvervuiling op hun gezondheid weegt. Hoe meer bewustzijn we daarover kunnen creëren, hoe beter. Wat mij betreft moeten de informatieve radars er zo snel mogelijk komen. Daarna kunnen de repressieve radars worden ingevoerd. Zo zullen we al een grote stap vooruit zetten.

- *Het incident is gesloten.*

¹²⁸⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SONJA HOYLAERTS**

¹²⁸⁵ **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie**

Par ailleurs, je soutiens pleinement votre idée de créer une zone de faible bruit.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Une étude a effectivement été réalisée, dans le cadre de laquelle j'ai inventorié les facteurs en jeu et les mesures pouvant être mises en œuvre.

Il ressort des tests effectués par Bruxelles Environnement que le poids joue effectivement un rôle dans le bruit produit par un véhicule, mais d'autres variables telles que la vitesse ou les caractéristiques techniques interviennent également.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- Les normes sont nécessaires pour déployer des radars antibruit. De très nombreux Bruxellois ignorent à quel point la pollution sonore pèse sur leur santé, et ce sont surtout ceux-là que nous devons sensibiliser. Nous devons mettre en place les radars informatifs dès que possible, et installer ultérieurement des radars répressifs.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SONJA HOYLAERTS

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

van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

1285 en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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,

1285 betreffende de gewestelijke coördinatie inzake alcohol- en drugscontroles in het verkeer.

concernant la coordination régionale en matière de contrôles d'alcool et de drogue dans le trafic routier.

1287 **Mevrouw Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang).**- Ik dank mijn collega's voor hun vragen over het alcohol- en drugsgebruik op en rond het openbaar vervoer. Mijn bezorgdheid gaat echter nog verder, want er zijn ook autobestuurders die onder invloed rijden.

Mme Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- Dans la Région de Bruxelles-Capitale, le nombre d'accidents de la route impliquant un conducteur sous l'influence de la drogue reste stable et est inférieur à la moyenne belge. L'Institut Vias plaide néanmoins pour un renforcement des contrôles.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft het jaarlijkse gemiddelde aantal verkeersongevallen waarbij een bestuurder positief test op verdovende middelen stabiel, namelijk ongeveer 280 ongevallen per jaar. Hoewel het aantal verkeersongevallen onder invloed in het gewest lager ligt dan het Belgische gemiddelde, pleit het Vias Institute voor een verhoging van het aantal controles om de pakkans te doen stijgen.

Si les statistiques relatives aux accidents sont suivies de près, il en va autrement des contrôles d'alcoolémie et de drogue au volant. Or, pour lutter contre cette problématique, des données quantifiables sont indispensables.

De statistieken over het aantal verkeersongelukken worden goed bijgehouden, maar de parameter van het aantal alcohol- en drugscontroles lijkt te zijn vergeten. Niemand weet hoeveel controles er georganiseerd worden, met welke frequentie ze plaatsvinden en al zeker niet waar. Het enige wat de burger overal hoort, is dat hij Waze moet raadplegen om de controles te ontlopen. Wil je het probleem van alcohol achter het stuur aanpakken, dan heb je meetbare gegevens nodig om het beleid bij te sturen.

Par ailleurs, la conduite sous influence n'est pas le seul facteur qui augmente le risque d'accident. D'autres comportements, comme l'utilisation du GSM, apparaissent régulièrement dans les dossiers d'accidents graves, mais sont rarement contrôlés.

Onder invloed rijden is trouwens niet de enige factor is die de kans op een ongeval vergroot. Het gebruik van de gsm achter het stuur, te snel rijden, verlopen keurings- en verzekeringsbewijzen, het zijn allemaal zaken die herhaaldelijk terugkomen in dossiers van zware ongevallen, maar die in de praktijk zelden gecontroleerd worden.

La seule exception à la règle est la vitesse : il suffit d'un accident mortel pour justifier l'installation d'un radar. S'il en était de même pour les autres infractions routières, l'objectif de zéro décès par an semblerait beaucoup plus réaliste.

De enige uitzondering op de regel is de parameter van de snelheid: er moet maar één dodelijk ongeval plaatsvinden en de algemene snelheid wordt verlaagd in combinatie met de installatie van een flitspaal. Mocht dat ook het geval zijn bij andere verkeersinbreuken, dan zou de doelstelling van nul verkeersdoden per jaar heel wat realistischer klinken.

Enfin, les parquets peuvent envoyer des directives aux zones de police afin que certaines infractions soient plus sévèrement punies. Pourquoi ne pas adopter une telle approche pour la consommation d'alcool et de drogue au volant dans la Région de Bruxelles-Capitale ?

Tot slot hebben de parketten de mogelijkheid om richtlijnen uit te sturen naar de politiezones om bepaalde inbreuken zwaarder te bestraffen. Dat is bijvoorbeeld het geval in de provincie Oost-Vlaanderen, waar een bestuurder zijn rijbewijs twee weken kwijtspeelt als hij betrapt wordt met de gsm achter het stuur. In dat geval oordeelt een parketmagistraat over de inbreuk en de vervolging. Waarom zou men zo'n aanpak niet hanteren voor alcohol- of drugsgebruik achter het stuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Worden er statistieken bijgehouden over het aantal georganiseerde wegcontroles door de Brusselse politiezones? Zo ja, hoeveel controles werden er sinds 2019 uitgevoerd en voor welke inbreuken? Zo nee, hebt u al stappen gezet om ervoor te zorgen dat dat in de nabije toekomst wel gebeurt?

Heeft de minister-president al contact gehad met het Vias Institute en de politiezones over een strategie om het aantal controles op alcohol en drugs achter het stuur te verhogen?

Welke richtlijnen heeft het Brussels parket aan de politiezones gegeven met betrekking tot het controleren en verbaliseren van inbreuken op de Wegcode? Om welke verkeersinbreuken gaat het, en welke bijkomende sancties worden opgelegd?

1289 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Rijden onder invloed van drugs of alcohol is een wezenlijk probleem voor de verkeersveiligheid. Het behoort dan ook tot de prioriteiten van het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030.

Wat de statistieken over het aantal wegcontroles op drugs- en alcoholgebruik betreft dat de Brusselse politiezones sinds 2019 uitgevoerd hebben, konden niet alle politiezones hun cijfers tijdig bezorgen. U kunt die alsnog schriftelijk navragen en ik geef u alvast de cijfers waarover ik beschik.

De Belgische politiediensten slaan de gegevens over hun wegcontroles permanent op in het ISLP-registratiesysteem. Die statistieken worden beheerd door de Directie van de politionele informatie en de ICT-middelen en verstuurd naar de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie en een reeks andere belanghebbenden. De politiezones baseren zich dus op de website van de federale politie, waar de statistieken over alcoholcontroles beschikbaar zijn.

Wat de bobcampagnes tijdens de zomer in het Brussels Gewest betreft, werden er 37.146 tests uitgevoerd in 2024, waarvan er 2,1% positief bleek. Dat aantal positieve tests lag iets lager dan de vorige jaren, terwijl het aantal uitgevoerde tests iets hoger lag. Zo was er in 2023 op 31.774 tests 2,3% positief.

Wat de bobcampagnes tijdens de winter betreft werden er in 2023-2024 29.535 tests uitgevoerd, waarvan er 1,9% positief bleek. In 2022-2023 was er op 30.192 uitgevoerde tests 2,7% positief.

Ook over het aantal drugsgerelateerde verkeersovertredingen verstrekt de website van de federale politie een hele reeks statistieken. In 2023 ging het om 815 overtredingen, in 2022 om 807.

1291 Het aantal positieve tests bij verkeersongevallen, ongeacht of het gaat om materiële schade of lichamelijk letsel, blijft vrij stabiel. In 2022 testte 7,6% van de gecontroleerde bestuurders positief, in 2023 was dat 8,6%, en in de periode tot oktober 2024 8,5%. Bij gerichte controles, onder meer bobcampagnes, laat de

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La conduite sous influence figure parmi les priorités du plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030.*

Je peux vous transmettre par écrit les statistiques des contrôles routiers sur la consommation de drogues et d'alcool depuis 2019 pour les zones de police qui les ont communiquées. Les zones de police se procurent les statistiques relatives aux contrôles d'alcoolémie sur le site web de la police fédérale, qui les gère.

En ce qui concerne les campagnes Bob estivales en Région bruxelloise, 2,1 % des tests réalisés en 2024 étaient positifs, un chiffre légèrement inférieur aux années précédentes pour un nombre de tests faiblement supérieur. En hiver, 1,9 % des tests se sont révélés positifs en 2023-2024, pour 2,7 % en 2022-2023.

Le site de la police fédérale rapporte un peu plus de 800 cas d'usage de drogue au volant, en 2023 comme en 2022.

Le nombre de tests positifs en cas d'accident de la route est assez stable. En revanche, le baromètre indique une hausse de plus de 10 % lors des contrôles ciblés.

verkeersbarometer echter een aanzienlijke toename zien van het aantal positieve testen van meer dan 10%.

Om een strategie en doelstellingen te ontwikkelen voor de gerichte controle op en de bestraffing van rijden onder invloed, is een operationeel politieplatform voor mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht. Dit platform komt maandelijks bijeen en bestaat uit de directeurs van de dienst Verkeer van de zes politiezones, de wegpolitie, een substituut van de procureur des Konings, safe.brussels en Brussel Mobiliteit.

Het platform wordt georganiseerd en voorgezeten door de stafdienst van de directeur-coördinator van Brussel. Het biedt een forum waar de politiezones en het parket hun bekommernissen kunnen delen en waar de richtlijnen van het parket worden verduidelijkt.

Brussel Mobiliteit, de bevoegde instelling voor verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, neemt actief deel aan dit platform en verdedigt er de gewestelijke prioriteiten op het vlak van controle en bestraffing.

Het Brusselse parket heeft voor zover bekend geen specifieke instructies uitgevaardigd over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. De politiediensten dienen zich wel te houden aan de gemeenschappelijke omzendbrief van 2006 van de federale minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal. Deze richtlijnen voorzien in een uniforme aanpak voor onmiddellijke intrekkingen van het rijbewijs.

Bestuurders die positief testen bij een ademtest krijgen een rijverbod van twee, drie, zes of twaalf uur, afhankelijk van de omstandigheden. Hun rijbewijs kan ook onmiddellijk worden ingetrokken, conform de richtlijnen van 2006.

Voor bobcampagnes gelden specifieke richtlijnen, met bijzondere aandacht voor bestuurders die verdacht worden van drugsgebruik. Zij worden systematisch onderworpen aan een speekseltest. Daarnaast worden de boetes voor buitenlandse bestuurders vanaf 1 januari 2025 verhoogd.

1293 **Mevrouw Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang).**- Het verheugt me dat er zoveel gedetailleerde informatie beschikbaar is en dat er heel veel wegcontroles worden uitgevoerd. Het valt me echter op dat er bij controles steeds een alcoholtest wordt afgenomen, maar een drugtest enkel als er een vermoeden is van druggebruik. Het zou nuttiger zijn om ook systematisch op drugs te controleren.

1293 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het betreft gerichte acties op basis van ervaringen en onderlinge afspraken. U kunt die vraag voorleggen aan de politiezones en de bevoegde overheden.

- Het incident is gesloten.

1299 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

Une plateforme policière opérationnelle a été créée en vue de définir une stratégie et des objectifs pour les contrôles ciblés et la répression de la conduite sous influence.

Organisée par le service d'encadrement du directeur-coordonateur bruxellois, elle permet aux zones de police et au parquet d'échanger sur leurs préoccupations respectives. Bruxelles Mobilité y défend les priorités régionales en matière de contrôle et de répression.

Le parquet de Bruxelles n'a émis aucune instruction spécifique concernant la consommation d'alcool et de drogues au volant. Toutefois, une circulaire de 2006 impose aux services de police une approche uniforme pour les retraits immédiats de permis de conduire.

En cas de test d'haleine positif, le conducteur peut se voir infliger, en fonction des circonstances, une interdiction de conduire pendant plusieurs heures ou un retrait immédiat du permis de conduire.

Par ailleurs, des lignes directrices particulières sont applicables lors des campagnes Bob et les amendes pour les conducteurs étrangers seront majorées à partir du 1er janvier 2025.

Mme Sonja Hoylaerts (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Je pense que lors des contrôles d'alcoolémie, il serait judicieux de vérifier systématiquement la présence de drogues.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Il s'agit d'actions ciblées sur la base d'expériences et d'accords mutuels.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

1299 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1299 **betreffende de tarieven voor het opladen van elektrische
auto's.**

1301 **Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).**- *Uit een recente studie van het onderzoeksinstituut Transport & Mobility Leuven blijkt dat de laadkosten voor elektrische auto's, zowel thuis als aan publieke laadpalen, in België bij de duurste van Europa zijn. Thuis opladen kost bij ons gemiddeld 32 cent per kilowattuur. Die laadkosten vormen naast de aankoopkosten een van de grootste hinderpalen voor de overstap naar elektrisch rijden, met name voor particulieren; voor bedrijfswagens bestaan er wel allerlei tegemoetkomingen.*

Daarenboven willen sommige gemeenten een nieuwe belasting op publieke laadpalen invoeren van 125 euro per stopcontact per jaar, om de gederfde inkomsten op parkings en benzinstations te compenseren.

Hoe zult u zorgen voor betaalbare laadtarieven voor particulieren?

Zal het gewest samenwerken met de laadpuntooperatoren om met name het langzaam laden langs de openbare weg betaalbaar te houden?

Zal de regering de impact van de infrastructuurkosten op de laadkosten beperken, door bijvoorbeeld de nettarieven voor publieke laadpalen te verlagen?

Overweegt de regering de tarieven voor het gebruik van publieke laadpalen te begrenzen en te harmoniseren tussen de verschillende operatoren?

Zal het gewest een rem zetten op de gemeentebelastingen op publieke laadpunten?

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 tarifs de recharge des voitures électriques.

Mme Amélie Pans (MR).- Une récente étude de l'institut de recherche Transport & Mobility Leuven, commanditée par l'Association des constructeurs européens d'automobiles, met en lumière les principaux obstacles à l'adoption généralisée de la voiture électrique en Europe.

Parmi ces freins, le coût d'acquisition et les tarifs élevés de l'électricité, qui incluent des redevances de réseau particulièrement élevées et une TVA de 21 % sur la recharge publique, sont des facteurs particulièrement marquants dans notre pays. Il ressort effectivement de cette étude que la Belgique affiche l'un des coûts de recharge domestique les plus élevés d'Europe, avec un tarif moyen de 32 centimes par kilowattheure.

Pour les bornes de recharge publique, notamment pour la recharge lente, notre pays figure également parmi les plus chers d'Europe. Ces tarifs dissuasifs risquent de ralentir l'électrification du parc automobile belge, singulièrement pour les particuliers, pour qui le prix reste un facteur crucial.

Bien que les voitures de société bénéficient d'avantages fiscaux et de déductions qui amortissent partiellement ce coût, les automobilistes individuels peinent à justifier la transition vers l'électrique dans ce contexte. À cela s'ajoute une nouvelle préoccupation : certaines communes bruxelloises ont récemment exprimé leur volonté de taxer les bornes de recharge publiques à raison de 125 euros par prise et par an, afin de compenser la perte de recettes issues des parkings et des stations d'essence.

Madame la Ministre, dans le cadre du déploiement des bornes de recharge en Région bruxelloise, quelles mesures sont-elles envisagées pour garantir des tarifs accessibles aux particuliers ?

La Région a-t-elle la volonté de collaborer avec les opérateurs de recharge pour maintenir des tarifs abordables sur l'ensemble des bornes publiques, notamment pour les recharges lentes accessibles en voirie ?

Le gouvernement bruxellois envisage-t-il des mécanismes pour réduire les effets des coûts d'infrastructure sur les tarifs finaux de recharge ? À cet égard, des mesures spécifiques pourraient-elles être prises pour réduire les redevances de réseau appliquées aux bornes de recharge installées dans l'espace public bruxellois ?

Vu les différences de prix entre les différents opérateurs, la Région bruxelloise évaluera-t-elle la possibilité d'établir un plafond sur les tarifs des recharges publiques en vue de garantir des tarifs équitables et de favoriser la transition énergétique ?

1303 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gewest voert een beleid om van verbrandingsmotoren naar elektrische motoren over te stappen. Daarvoor heeft het de lage-emissiezone ingesteld en een plan opgemaakt voor de plaatsing van laadpalen, dat te vinden is op electrify.brussels.*

Bij de aanbesteding van de laadpaalconcessies vormt de prijs per kilowattuur het belangrijkste criterium. De bestekken bevatten een formule om tariefstijgingen te reguleren, maar geen verplichtingen om de tarieven te doen dalen.

Ook tijdens de exploitatieperiode van de laadpalen zijn vier aanbestedingen voor de concessies uitgeschreven, die zijn gegund aan twee operatoren. Daar kunnen er in de toekomst nog bij komen.

Die concurrentie kan de tarieven naar beneden duwen, maar belet tegelijk het gewest om ze te harmoniseren; dat zou onwettig zijn. Plaatsings- en infrastructuurkosten worden betaald door de exploitant en kunnen inderdaad doorgerekend worden in de prijs.

Als het tarief tussen twee laadpalen verschilt, ook als die in elkaars buurt liggen, komt dat wellicht doordat ze door verschillende operatoren uitgebaat worden of onder verschillende concessies vallen.

Het gewest heeft op de Conferentie van Burgemeesters de gemeenten gevraagd om geen bijkomende belastingen te heffen op de laadpalen of, als ze dat toch doen, allemaal hetzelfde tarief te hanteren.

La Région envisage-t-elle de promouvoir une harmonisation tarifaire entre les différents opérateurs de bornes de recharge publiques à Bruxelles afin de garantir des prix cohérents sur l'ensemble du territoire bruxellois ?

Enfin, la Région bruxelloise interviendra-t-elle pour limiter la taxation des points de charge dans l'espace public au niveau communal, afin d'éviter d'alourdir les coûts pour les utilisateurs finaux ?

Quels mécanismes pourraient-ils être mis en place afin de prévenir ces hausses tarifaires et de protéger les automobilistes individuels dans le cadre de cette transition ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans ma réponse, je ferai allusion à la question écrite n° 16 de M. de Patoul, et notamment aux éléments relatifs aux tarifs spécifiques.

La Région de Bruxelles-Capitale a adopté une politique visant à accompagner la transition technologique du parc automobile d'une motorisation à combustion interne vers une motorisation électrique. Elle l'a notamment fait par la mise en œuvre d'une zone de basses émissions, ainsi que par l'adoption d'une stratégie de déploiement d'infrastructures de recharge accessibles au public en voirie ou hors voirie. Les emplacements de ces infrastructures figurent sur le site electrify.brussels.

Le prix du kilowattheure (kWh) constitue le principal critère de sélection sur la base duquel les offres sont comparées dans le cadre des marchés de concession de service public pour le déploiement d'infrastructures de recharge dans l'espace public organisés par la Région. Dans les cahiers des charges, une formule régule l'évolution des tarifs à la hausse, mais aucune contrainte n'est imposée pour l'évolution des tarifs à la baisse.

Une seconde mise en concurrence a lieu pendant l'exploitation entre les différents exploitants. Les quatre marchés de concession organisés jusqu'à présent ont été attribués à deux exploitants principaux. La concurrence entre ces acteurs et, potentiellement, d'autres à l'avenir, devrait favoriser la baisse des tarifs.

Comme il s'agit de marchés de concession de service public, ce sont les exploitants des bornes qui prennent à leur charge les investissements et les risques financiers, qu'ils amortissent par la suite sur les tarifs de l'énergie vendue sur une période de dix ans. Les frais d'installation et des infrastructures influent en effet sur les tarifs. Conformément à la législation belge, la Région ne peut intervenir pour une harmonisation des tarifs dans le cas d'un marché concurrentiel.

Le différentiel des tarifs entre deux bornes, même proches, s'explique par le fait qu'elles sont exploitées par deux acteurs différents et/ou installées dans le cadre de marchés de concession différents.

La Région est déjà intervenue pour limiter la taxation des points de recharge en avançant ses arguments, en conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, pour ne pas

1305 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Er zijn momenteel inderdaad twee operatoren actief in het Brussels Gewest. Als mijn informatie klopt, zijn de tarieven van de ene laadpaal zelfs dubbel zo hoog als van de andere, wat tot een verzadiging aan de goedkopere palen kan leiden.*

Ook geharmoniseerde gemeentebelastingen worden uiteindelijk doorgerekend aan de eindgebruiker en vormen dus een extra kost. Dat is een verkeerd signaal.

Wel zou het goed zijn storend gedrag te belasten, zoals auto's die na het laden bij de laadpaal blijven staan. Lopen daarover besprekingen met de operatoren?

- Het incident is gesloten.

1309 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1309 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1309 **betreffende het project van heraanleg van de Ring noord.**

1311 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Medio juli keurde de Vlaamse regering het project voor de heraanleg van de Ring noord goed. Er komen ecoducten en fiets- en voetgangersbruggen, maar het is ook de bedoeling om de Ring te optimaliseren en afritten te schrappen. Het project wordt onderverdeeld in drie zones.*

Zone 1 betreft Machelen, Zaventem en Kraainem. Daar is de heraanleg al het verst gevorderd. Het gros van de studies over die zone is klaar en er werd een milieuvergunning aangevraagd op 30 augustus 2024. Het openbaar onderzoek is rond. Er komt onder meer een parallelweg tussen de knooppunten van de Ring met de E40 richting Leuven en met de E19 om verkeersstromen beter van elkaar te scheiden.

Zone 2 loopt van het knooppunt met de A12 in Grimbergen tot het knooppunt met de E19 in Vilvoorde. Zodra de renovatie van het viaduct van Vilvoorde rond is, zal de pechstrook worden omgevormd tot een vierde rijstrook. Ten behoeve

ajouter de taxes supplémentaires. Dans le cas où une taxe serait malgré tout décidée, la Région a recommandé aux bourgmestres de s'entendre sur un montant de taxe homogène entre les dix-neuf communes.

Mme Amélie Pans (MR).- À l'heure actuelle, deux opérateurs sont en effet actifs à Bruxelles. L'information devrait être vérifiée, mais les prix pratiqués vont du simple au double. Comme l'utilisateur préfère forcément recharger son véhicule aux bornes les moins chères, il peut en résulter un certain engorgement.

S'agissant de la taxe appliquée par les communes, même en cas d'harmonisation, il s'agirait toujours d'un coût supplémentaire. En effet, nous savons que les opérateurs reporteront ce coût financier sur l'utilisateur final. Il ne s'agit donc pas d'un bon signal.

Par contre - et j'ignore où en sont les discussions en la matière -, il serait intéressant de taxer les mauvais comportements et de voir avec les opérateurs des bornes comment, par le biais de la Région ou des communes, éviter les voitures ventouses, c'est-à-dire les voitures qui se branchent sur une borne, mais ne quittent par leur emplacement après la recharge. Dans d'autres capitales européennes, des mesures sont prises pour favoriser une plus grande rotation et éviter ce phénomène.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le projet de réaménagement du ring nord.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À la mi-juillet, le gouvernement flamand a validé, en conseil des ministres, le projet de réaménagement du ring nord de Bruxelles. En plus d'insérer des écoducs et des ponts cyclistes et piétons au-dessus de cette autoroute, ce projet ambitieux vise l'optimisation du ring et la suppression de sorties. Il est divisé en trois zones :

- zone 1 : dans les communes de Machelen, Zaventem et Kraainem, les projets de réaménagement du ring sont les plus avancés. La majorité des études y sont déjà achevées et la demande de permis d'environnement a été déposée le 30 août 2024. L'enquête publique dans cette zone est également terminée. Parmi les aménagements prévus figure la création d'une route parallèle, un « ring urbain », entre les échangeurs de l'E40 et de l'E19. Cette séparation des flux de circulation vise à sécuriser le trafic et à améliorer la fluidité sur le ring ;

- zone 2 : cette zone s'étend de l'A12 à Grimbergen jusqu'à l'E19 à Vilvoorde. Une fois le viaduc de Vilvoorde rénové, la bande d'arrêt d'urgence sera convertie en une quatrième voie.

van de veiligheid komen er dynamische verkeersborden en noodstopzones net voor en na het viaduct.

Zone 3 loopt van het knooppunt met de E40 richting Gent in Groot-Bijgaarden naar het knooppunt met de A12 in Strombeek-Bever. Op dat gedeelte liggen veel afritten van de Ring dicht bij elkaar.

Er is vooral heibel over de plannen om afrit 8 van de Ring in Wemmel te sluiten. Aangrenzende Brusselse gemeenten vrezen dat ze daardoor meer verkeer zullen moeten slikken.

Ook bedrijven op de Heizel vrezen voor de gevolgen van die sluiting omdat daardoor veel meer autoverkeer zal worden afgeleid naar de omgeving van de Heizel.

Er worden meerdere oplossingen overwogen, waaronder nieuwe toegangswegen vanaf de A12. Er loopt een gezamenlijke mobiliteitsstudie van het Vlaams en het Brussels Gewest, in samenwerking met de gemeenten Wemmel, Grimbergen, Jette en Brusse-Stad. In afwachting van de resultaten gaan de werken door.

¹³¹³ Wat is het standpunt van het Brussels Gewest over de heraanleg van de Ring noord? Kunt u uw standpunt laten gelden? Wanneer vond het recentste overleg met het Vlaams Gewest plaats, en met welke resultaten?

Wat vindt u van het idee van een parallelweg in Zaventem en van een vierde rijstrook op het viaduct van Vilvoorde?

Wat hebt u ondernomen om een akkoord te bereiken over de sluiting van afrit 8? Hoe verloopt het overleg met Vlaanderen? Wat zouden de voor- en nadelen van die sluiting zijn voor Brussel, in het bijzonder voor de bedrijven op de Heizel? Overweeg het Vlaams Gewest om nog meer invalswegen te schrappen of te versmallen? Welk standpunt verdedigt het Brussels Gewest daarover?

Cette transformation vise à améliorer la fluidité du trafic. Pour garantir la sécurité, une signalisation dynamique sera installée, accompagnée de zones d'arrêt d'urgence positionnées avant et après le pont ;

- zone 3 : cette zone englobe les deux principaux échangeurs de Grand-Bigard, où le ring rejoint l'E40 en direction de Gand et de Strombeek-Bever, avant de rejoindre l'A12 vers Anvers. Elle se caractérise par une succession de sorties très rapprochées.

Le projet ayant suscité les plus vifs débats concerne la fermeture de la sortie 8 de Wemmel, visant à créer davantage d'espace entre les entrées et sorties de la zone. Cette décision suscite de vives réactions, notamment du côté des communes bruxelloises limitrophes qui craignent des reports de trafic dans leurs quartiers.

Les acteurs économiques du plateau du Heysel redoutent également des répercussions. Ils estiment que cette fermeture pourrait détourner le trafic vers des axes internes du plateau, engendrant des embouteillages sur des carrefours stratégiques comme le croisement de l'avenue Houba de Strooper avec l'avenue des Magnolias et l'avenue Impératrice Charlotte ou encore sur la chaussée Romaine.

Plusieurs solutions ont été envisagées, telles que la création d'une nouvelle voie d'accès depuis l'A12 ou l'ajout de nouvelles voies d'accès. Pour aboutir à une solution équilibrée, une étude de mobilité est en cours. Elle est réalisée conjointement par la Flandre et la Région bruxelloise, en collaboration avec les communes de Wemmel, Grimbergen, Jette et la Ville de Bruxelles. En attendant, les travaux dans la zone continuent ou sont en passe de débiter.

Quelle est la position de la Région bruxelloise concernant le réaménagement du ring nord dans les trois zones concernées ?

De quels leviers disposez-vous pour vous faire entendre et quelle est votre marge de manœuvre ? Qu'a donné la dernière réunion de concertation avec la Région flamande : date, ordre du jour, résultats ?

Comment considérez-vous la proposition de ring urbain au niveau de Zaventem et d'une quatrième bande sur le viaduc de Vilvoorde, visant à sécuriser la zone et fluidifier la circulation ?

Concernant le projet de fermeture de la sortie 8, qui risque de porter atteinte à l'attractivité de la capitale et de provoquer des embouteillages monstres dans certains quartiers, qu'avez-vous mis en place pour trouver un accord ? Où en êtes-vous dans vos négociations avec la Flandre ? Quels seraient les avantages et les inconvénients économiques de cette fermeture pour Bruxelles, en particulier pour les acteurs du plateau du Heysel, qui dépendent au quotidien d'une mobilité fluide ? D'autres fermetures ou rétrécissements d'entrées de ville sont-ils prévus par la Région flamande sur le ring nord ? Si oui, quelle position la Région bruxelloise a-t-elle défendue à cet égard ?

1315 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het standpunt van de regering staat duidelijk in het regeerakkoord, maar de volgende regering zal zich op haar beurt moeten uitspreken over dit dossier.*

In het regeerakkoord 2019-2024 staat dat de gewesten het eens moeten worden over de gemeenschappelijke doelstellingen en gezamenlijk studies over de ontwikkeling van de Ring moeten uitvoeren. De Brusselse regering is tegen een verbreding van de Ring als zodanig, maar het Brussels Gewest neemt een pragmatische houding aan. Wij willen we het project niet helemaal blokkeren.

De Ring is aan renovatie toe, maar de uitdagingen zijn niet dezelfde in de drie zones. In Zaventem zal de nieuwe infrastructuur veiliger en duidelijker zijn en minder ruimte in beslag nemen. De fiets-, voetgangers- en ecologische infrastructuur worden enorm uitgebreid. Dit deelproject komt dus grotendeels tegemoet aan de wensen van het Brussels Gewest. Op 27 september 2024 heeft Brussel Mobiliteit dan ook een gunstig advies onder voorwaarden gegeven over de aanvraag van een milieuvergunning voor die zone.

Voor de zones Vilvoorde en Jette-Wemmel wordt daarentegen een capaciteitsuitbreiding van de weginfrastructuur voorgesteld. De bezorgdheid van het Vlaams Gewest over de verkeersveiligheid is terecht en Brussel is bereid om samen met het Vlaams Gewest op een constructieve manier de sluiting en herstructurering van bepaalde knooppunten te bestuderen. Het aantal rijstroken blijft echter een struikelblok.

1317 *Het Vlaams Gewest heeft het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Ring definitief goedgekeurd, maar het Brussels Gewest beschikt toch nog over enkele hefbomen.*

Brussel Mobiliteit raadpleegt regelmatig de mobiliteitspartners van het Vlaams Gewest binnen verschillende overlegstructuren.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'accord de majorité de la dernière législature exprime clairement la position du gouvernement sur un éventuel élargissement du ring. Il reviendra au prochain gouvernement de s'exprimer à son tour sur ce dossier.

Dans l'accord de gouvernement 2019-2024, il est indiqué que « les Régions s'accordent sur les objectifs communs relatifs au développement du ring, avec pour préalable le fait de mener conjointement les études à ce sujet. Le gouvernement affirme être opposé à un élargissement du ring en tant que tel ».

La Région bruxelloise adopte une attitude pragmatique vis-à-vis du projet à grande échelle. Nous ne sommes certes pas toujours d'accord avec les objectifs formulés par la Région flamande pour le projet, mais cela ne doit pas nécessairement conduire à un blocage total du projet.

D'une manière générale, la Région bruxelloise partage le point de vue flamand selon lequel l'infrastructure actuelle du ring est dépassée et dangereuse et qu'elle nécessite d'urgence une rénovation en profondeur. La question centrale est : quelle rénovation ? Les défis ne sont certainement pas les mêmes dans chacune des trois sous-zones, ce qui permet une différenciation des points de vue entre celles-ci. Concrètement, cette différenciation s'articule comme suit :

- sous-zone Zaventem : l'infrastructure actuelle a un impact spatial énorme. Elle est très large et peu lisible. La future infrastructure routière sera plus sûre et plus lisible et elle aura moins d'impact spatial. En outre, l'infrastructure cyclable, piétonne et écologique fera l'objet d'une expansion à grande échelle. Par conséquent, ce sous-projet répond en grande partie aux souhaits de la Région bruxelloise. Bruxelles Mobilité a donc émis le 27 septembre 2024 un avis favorable sous conditions sur la demande de permis d'environnement pour cette sous-zone ;

- sous-zones Vilvorde et Jette-Wemmel : contrairement à la sous-zone Zaventem, une extension de la capacité de l'infrastructure routière est proposée pour ces zones. De plus, le contexte écologique et les abords de la Région sont différents de ceux de la sous-zone Zaventem.

La Région bruxelloise partage certaines préoccupations de la Région flamande concernant les problèmes de sécurité routière sur ces tronçons du ring. Elle est disposée à étudier, de manière constructive, avec la Région flamande et tous les partenaires concernés la fermeture et la restructuration de certains complexes de jonctions. Le nombre de bandes reste une pierre d'achoppement entre les Régions.

Même si, depuis lors, le plan d'exécution spatial de la Région flamande R0-Nord a été définitivement adopté, la Région bruxelloise dispose encore de plusieurs leviers pour maintenir un dialogue constructif avec la Flandre.

Premièrement, les études interrégionales de mobilité étant copilotées par De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité, elles

Die uitwisselingen hebben bijgedragen tot een verduidelijking van de bezorgdheden, standpunten en beschikbare informatie.

De verschillende fasen van het project werden onderworpen aan een openbaar onderzoek, waarbij het Brussels Gewest steeds een advies uitbracht.

Ten slotte moet het Vlaams Gewest ook voor bepaalde zones een stedenbouwkundige vergunning aanvragen bij het Brussels Gewest. Dit is een sterk argument om vooraf tot een akkoord te komen.

Brussel Mobiliteit is eerder positief over de voorgestelde parallelweg in Zaventem. Het gaat daar niet om een verbreding als dusdanig, maar eerder om een reorganisatie van de weginfrastructuur en -capaciteit.

Brussel Mobiliteit heeft echter ernstige vragen bij de gevolgen van een vierde rijstrook op het viaduct van Vilvoorde voor de verkeersveiligheid. Door het wegnemen van een vluchtstrook zal de impact van eventuele ongevallen op de doorstroming van het verkeer veel groter worden. Brussel Mobiliteit kan dat voorstel dan ook niet steunen.

De andere projecten, zoals de sluiting van afrit 8 in Wemmel en het mobiliteitsplan voor de Heizel, moeten geval per geval worden bestudeerd.

permettent de déterminer certains aspects du projet de manière concertée, sur la base de préoccupations communes.

Deuxièmement, Bruxelles Mobilité consulte régulièrement les acteurs de la mobilité de la Région flamande au sein de différentes structures de concertation. Entre septembre 2023 et mai 2024, Bruxelles Mobilité a, par exemple, organisé des concertations intensives concernant l'incidence d'un transfert modal ambitieux sur la capacité routière nécessaire à l'avenir. Ces échanges transparents et constructifs ont contribué à une clarification mutuelle des préoccupations, des points de vue et des informations disponibles.

Troisièmement, les différentes étapes du projet ont été soumises à des moments de consultation publique, au cours desquels la Région bruxelloise ou ses administrations ont toujours rendu un avis.

Enfin, compte tenu du contexte territorial, la Région flamande doit également demander des permis d'urbanisme à la Région bruxelloise pour les sous-zones pour lesquelles il n'existe pas encore d'accord à grande échelle. Il s'agit là d'un argument de poids pour parvenir à un accord mutuel préalable entre les deux Régions, notamment dans le cadre du présent projet.

En ce qui concerne la connexion urbaine dans la sous-zone de Zaventem, Bruxelles Mobilité voit plutôt d'un bon œil la structure parallèle proposée, vu la forte densité du trafic. Cette évaluation résulte, en partie, de l'effet positif du projet sur la sécurité routière et la fluidité du trafic, sans que le nombre de kilomètres de voies ne soit augmenté. Il ne s'agit donc pas d'un élargissement en tant que tel, mais plutôt d'une réorganisation complète de l'infrastructure et de la capacité routières existantes.

S'agissant de la création d'une quatrième voie sur le viaduc de Vilvoorde, Bruxelles Mobilité se pose d'importantes questions quant aux conséquences de cette intervention sur la sécurité routière. Si, abstraction faite des autres implications, l'ajout d'une voie peut améliorer la fluidité du trafic à court terme et, par conséquent, réduire le risque d'accidents dus à la congestion, la suppression d'une bande d'arrêt d'urgence augmentera les répercussions d'éventuels accidents sur la fluidité du trafic. Cela aura ensuite un effet négatif sur la sécurité routière. Sur la base des informations actuellement disponibles, Bruxelles Mobilité ne peut donc soutenir cette proposition, même indépendamment de ses avantages en matière de capacité routière.

Pour ce qui est des autres projets, tels que la fermeture de la sortie 8 à Wemmel et le plan de mobilité autour du plateau du Heysel, la philosophie doit en être étudiée au cas par cas.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La transparence du projet de la plateforme Travaux sur le ring (Werken aan de Ring) nous frappe. La Région flamande est très claire sur son souhait de réaménager ou rénover les trois zones du ring nord dans le but de mettre fin à la congestion quasi quotidienne sur ce tronçon de la ceinture de Bruxelles.

1319 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Ik ben onder de indruk van de transparantie van het project 'Werken aan de Ring'. Het Vlaams Gewest is heel duidelijk over zijn bedoeling om de doorstroming op het noordelijke deel van de Ring te verbeteren. Het Brussels Gewest echter streeft ook naar een betere doorstroming op de Ring, maar met een

betere bereikbaarheid van Brussel. De MR-fractie wil dat ook de doorstroming in de omliggende wijken verbetert.

In de tekst van De Werkvennootschap lees ik dat afrit 8 in Wemmel zal worden afgesloten. Ik verneem ook dat er een studie aan de gang is, in samenwerking met het Brussels Gewest. De resultaten daarvan worden verwacht in de zomer van 2025. Dat veronderstelt echter dat er al beslist is over de sluiting van afrit 8. Kan het Brussels Gewest die nog voorkomen?

1321 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De impact van de sluiting van afrit 8 wordt bestudeerd in een intergewestelijke studie, waarbij ook de gemeenten worden betrokken.*

De geplande herinrichting en de sluiting van de afrit maken het organiseren van de mobiliteit rond de Heizel complex. In het gebied zijn talrijke doelstellingen gekoppeld aan verschillende intergewestelijke projecten. Er werd al een intergewestelijke studie voor de periode 2020-2022 uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Daaruit bleek dat grondiger onderzoek vereist is.

1323 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Betekent dat dat het Brussels Gewest de sluiting van afrit 8 nog kan verhinderen?*

1323 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is goedgekeurd, maar de vergunningen zijn nog niet uitgereikt.*

- Het incident is gesloten.

1333 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE RAETS**

Je ne peux pas dire que la Région bruxelloise soit dans la même logique. En effet, nous recherchons la fluidité sur le ring, mais aussi la fluidité et l'accès à Bruxelles, qui compte particulièrement pour nous. Mon groupe tient également à éviter l'engorgement des quartiers adjacents de tous ces projets.

Comme il y a trois zones, la gestion des dossiers prête parfois à confusion. Cependant, je lis que tant l'enquête publique du groupe, à savoir le programme global, que celle portant sur les différentes zones, est terminée. La société De Werkvennootschap dit que la Région flamande a approuvé le permis d'environnement et qu'un entrepreneur peut par conséquent être désigné, dans l'espoir d'entamer les travaux en 2026. Plus loin dans le texte, je constate que la sortie numéro 8 à Wemmel sera supprimée pour espacer les entrées et sorties dans la zone, et que les propositions de conception seront étudiées plus en détail. J'apprends ainsi qu'une étude est en cours, conjointement avec la Région bruxelloise, ce qui est positif. Les résultats sont attendus pour l'été 2025. Toutefois, cela part de l'idée que la fermeture de la sortie numéro 8 est actée.

Pouvez-vous confirmer que la Région bruxelloise a encore la possibilité d'empêcher la fermeture de la sortie numéro 8 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En effet, la fermeture du complexe de connexion 8 Wemmel dans la sous-zone Jette-Wemmel fait l'objet d'une étude interrégionale. L'objectif de celle-ci est de déterminer, dans le cadre d'un travail mené en étroite collaboration avec De Werkvennootschap, l'impact de cette fermeture sur le réseau routier de la zone élargie, avec une attention particulière portée à la zone entourant le complexe de connexion 9. L'idée est aussi, en concertation avec tous les acteurs impliqués - notamment les communes -, de proposer des solutions à même de répondre aux préoccupations de chacun.

Combinée à son réaménagement prévu et à la fermeture du complexe de connexion 8, l'organisation de la mobilité autour du plateau Heysel est en effet un exercice complexe. La zone autour de ce dernier regroupe un très grand nombre d'objectifs liés à des projets interrégionaux différents. Il convient aussi de dire que le désenclavement a déjà fait l'objet d'une étude interrégionale pour la période 2020-2022. Les conclusions de cette étude ont montré que certains concepts de désenclavement méritent d'être approfondis et davantage étudiés.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela veut donc dire que la Région bruxelloise dispose encore des moyens d'empêcher la fermeture de la sortie numéro 8 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan d'exécution spatial de la Région flamande a été approuvé, mais tous les permis doivent encore être délivrés.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARTINE RAETS

1333 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1333 **betreffende de werking en bekendheid van de tool Fix My Street.**

1335 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Fix My Street bestaat sinds 2013. Het is een app van Brussel Mobiliteit waarmee burgers problemen in de openbare ruimte kunnen melden. Het gaat om beschadigingen aan het wegdek of voetpaden, achtergelaten afval, problemen met rioolputten, defecte signalisatie en verlichting enzovoort. Voor de afhandeling wordt er samengewerkt met de negentien Brusselse gemeenten en de partnerinstellingen.

Fix My Street is een interactief hulpmiddel dat dankzij de inbreng van burgers bijdraagt aan een betere en veiligere omgeving. Kortom, het is een lovenswaardig initiatief. De app kende sinds Brussel Mobiliteit ermee van start ging, een sterke ontwikkeling, met steeds meer functies. Toch merk ik dat Fix My Street bij een groot deel van de bevolking nog onvoldoende bekend is. Dat is jammer, want het is een handig, interactief en tijdbesparend hulpmiddel.

Hoe wordt Fix My Street onder de aandacht gebracht? Hoe kunnen burgers een probleem melden? Hoe worden problemen afgehandeld? Worden ze doorgegeven aan gemeenten of andere partners? Hoe zit het met de follow-up? Hoeveel problemen worden er via Fix My Street gemeld? Wat is de gemiddelde wachttijd voordat problemen worden opgelost?

1337 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De app Fix My Street werd meer dan tien jaar geleden ontwikkeld. Brusselaars kunnen er incidenten op gewest- en gemeentewegen mee melden. Er bestaan verschillende categorieën, waarmee burgers en professionals vlot een probleem in de openbare ruimte kunnen signaleren. Na verloop van tijd en als gevolg van het steeds grotere aantal meldingen is ook het aantal interventies toegenomen en is de reactietermijn sterk gedaald.

Fix My Street is een gewestelijke app die werd ontwikkeld door Paradigm in samenwerking met de gemeenten en meerdere gewestelijke overheidsdiensten. Paradigm organiseert campagnes om de app nog beter bekend te maken. Brussel Mobiliteit verwijst in zijn eigen communicatiekanalen wel naar Fix My Street als een van de manieren om problemen te melden.

Meldingen voor Brussel Mobiliteit worden meteen doorgestuurd naar de betrokken dienst. Voor uiterst dringende ingrepen worden de meldingen rechtstreeks doorgestuurd, ofwel naar de winterdienst, ofwel naar Mobiris. Die contacteren op hun beurt zo nodig een aannemer om het probleem zo snel mogelijk te verhelpen. Minder dringende problemen worden via de communicatiecel doorgestuurd naar een dienst die het probleem kan oplossen.

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 fonctionnement et la notoriété de l'outil Fix My Street.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- Fix My Street est une application de Bruxelles Mobilité qui permet aux citoyens de signaler des problèmes à traiter dans l'espace public. Bien que cette application se soit développée depuis sa création en 2013, elle est encore trop peu connue.

De quelle publicité Fix My Street a-t-elle bénéficié ? Comment les citoyens peuvent-ils signaler un problème ? Comment les problèmes sont-ils traités ? Qu'en est-il du suivi ? Combien de problèmes sont signalés par ce canal ? Quel est le temps d'attente moyen avant qu'ils soient résolus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Fix My Street permet aux Bruxellois de signaler des incidents sur la voirie régionale et communale. Avec le temps, vu le grand nombre de signalements, celui des interventions a également augmenté et le délai de réaction a fortement baissé.

L'application a été mise au point par Paradigm en collaboration avec les communes et plusieurs services publics régionaux. Tant Paradigm que Bruxelles Mobilité s'efforcent de la faire connaître auprès du grand public.

Les signalements pour Bruxelles Mobilité sont transférés directement au service approprié. En cas d'urgence, le transfert se fait auprès du service d'hiver ou de Mobiris, qui contacte un entrepreneur pour régler le problème. Les problèmes moins urgents transitent par la cellule communication.

Si Bruxelles Mobilité n'est pas compétente, le signalement est transféré directement auprès du service adéquat. Auparavant, ces signalements restaient un certain temps chez Bruxelles Mobilité avant d'être transférés.

En date du 2 décembre 2024, 24.421 incidents avaient été signalés pour Bruxelles Mobilité sur Fix My Street. Pour la Région en général, leur nombre s'élevait à 184.495. Les chiffres

Meldingen waarvoor Brussel Mobiliteit niet bevoegd is, worden rechtstreeks doorgestuurd naar de bevoegde dienst: gemeenten, Net Brussel, Sibelga enzovoort. Dat is een belangrijke verbetering ten opzichte van vroeger, toen zulke meldingen eerst bij Brussel Mobiliteit belandden en er kostbare tijd verloren ging voordat ze hun weg vonden naar de juiste instantie.

Voor Brussel Mobiliteit waren er 24.421 meldingen van Fix My Street op 2 december 2024. Voor het Brussels Gewest in het algemeen waren er 184.495 meldingen op dezelfde datum. Begin volgend jaar kunnen de exacte cijfers voor het afgelopen jaar worden gegeven.

Het is een recordjaar voor Fix My Street, met ongeveer 155.000 behandelde incidenten in 2024, ten opzichte van 126.000 in 2023. Op de website van Paradigm werden een paar dagen geleden meer gedetailleerde cijfers gepubliceerd.

1339 Voor Brussel Mobiliteit hangt de reactietijd af van de aard van het probleem, aangezien sommige problemen sneller op te lossen vallen dan andere. Soms hangt de oplossing ook af van het beschikbare budget of personeel.

Ik kan u een aantal algemene cijfers geven, maar u moet weten dat daar een grote variatie achter schuilgaat. In de categorie verlichting bijvoorbeeld bedraagt de mediane oplossingstijd 20 dagen. Bij beplanting gaat het om 8 dagen, bij achtergelaten voertuigen om 2 dagen, bij straatmeubilair om 22 dagen, bij de categorie rijweg om 15 dagen, bij monumenten 5 dagen en voor bewegwijzering bedraagt de mediane tijd 7 dagen.

Dat zijn enkele richtcijfers. Doordat de juiste dienst almaar sneller wordt bereikt en doordat diensten beter anticiperen, zien we dat na verloop van tijd de gemelde problemen sneller worden opgelost, wat niet wegneemt dat er nog steeds meldingen niet of te laat worden aangepakt.

1341 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- U zegt dat Paradigm de app heeft ontwikkeld en ook de communicatie daarrond zou moeten voeren. Uiteraard maakt Brussel Mobiliteit daarvoor reclame. Vraagt Brussel Mobiliteit ook aan Paradigm om aan de app meer bekendheid te geven? Dat lijkt me belangrijk.

Krijgen de melders van een probleem nog een persoonlijk bericht wanneer het is opgelost? Een aantal gegevens wordt gepubliceerd. Krijgt de melder zelf de oplossing wat vroeger of tegelijkertijd?

1341 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Zodra een bepaald probleem is opgelost, wordt dat naar de melder gestuurd, als die zijn contactgegevens heeft achtergelaten. Het gebeurt dus vrijwel gelijktijdig. De algemene statistieken worden regelmatig gepubliceerd op de website van Paradigm. Onlangs kwamen er nog een paar boeiende cijfers, die daar te raadplegen zijn.

- Het incident is gesloten.

définitifs de l'année seront disponibles au début de l'année prochaine.

Fix My Street a permis de traiter 155.000 incidents en 2024, un record par rapport aux 126.000 de 2023. Des chiffres plus détaillés ont été publiés sur le site de Paradigm.

Pour Bruxelles Mobilité, le temps de réaction dépend du type de problème et parfois du budget ou du personnel à disposition.

Les délais moyens de résolution varient fortement et vont de 2 jours pour un véhicule abandonné et à 22 jours pour un problème de mobilier urbain.

Les services sont contactés plus rapidement et anticipent mieux. Les problèmes signalés sont donc résolus plus vite. Certains signalements restent cependant irrésolus ou sont résolus trop tardivement.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité incite-t-elle Paradigm à faire la publicité de cette application qu'il a développée ?*

Les personnes qui ont signalé un problème sont-elles informées de sa résolution ? Le sont-elles avant sa publication ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Si elle a laissé ses coordonnées, la personne qui a signalé le problème est avertie dès qu'il est résolu. Par ailleurs, les statistiques sont consultables sur le site web de Paradigm.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende de toename van het aantal vluchtmisdrijfongevallen met lichamelijk letsel.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Volgens recente cijfers van Vias Institute werd bij 19% van de ongevallen met lichamelijk letsel in Brussel vluchtmisdrijf gepleegd. Bijna de helft van de slachtoffers zijn voetgangers en fietsers. Dat is alarmerend, want het nationale gemiddelde bedraagt 13%.

Volgens deskundigen rijden daders van een vluchtmisdrijf vaak onder invloed van alcohol of drugs, of zonder rijbewijs of verzekering.

Zijn er plannen om de veiligheid van voetgangers en fietsers te verbeteren op zwarte verkeerspunten?

Bent u van plan om het aantal snelheidscamera's en intelligente camera's aan voetgangersoversteekplaatsen en fietspaden uit te breiden?

Zult u de bewustmakingscampagnes over de gevolgen van vluchtmisdrijven en van risicogedrag, zoals rijden onder invloed of zonder rijbewijs, opvoeren?

Steunt u het voorstel om bepaalde gevallen van vluchtmisdrijf een zwaardere strafrechtelijke kwalificatie te geven?

De Brusselse politie vindt 85% van de doorrijders. Komen er extra middelen om dat percentage nog te verhogen?

Bent u van plan maatregelen te nemen om de slachtoffers en hun familie te ondersteunen op juridisch, psychologisch of administratief vlak?

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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'augmentation des délits de fuite impliquant des accidents corporels.

Mme Amélie Pans (MR).- Selon les chiffres récents communiqués par l'Institut Vias, 19 % des accidents corporels à Bruxelles impliqueraient un délit de fuite. C'est une proportion alarmante, la moyenne nationale étant de 13 %.

Parmi les victimes, les piétons et les cyclistes sont particulièrement exposés, représentant près de 50% des blessés dans ce type d'incidents. Plus préoccupant encore, le phénomène est en hausse constante : le nombre de délits de fuite a augmenté de 9 % en dix ans et touche 16 % des accidents corporels dans notre Région. Ce taux est supérieur aux 12 % de la Flandre et aux 10 % de la Wallonie.

Dans leurs explications, les experts soulignent souvent des infractions préexistantes, telles que la conduite sous l'emprise de l'alcool ou des stupéfiants, ou encore l'absence de permis ou d'assurance. Ces comportements compromettent gravement la sécurité routière, en particulier celle des usagers les plus vulnérables.

Quels sont les projets concrets visant à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, en particulier sur les points noirs identifiés comme étant les plus accidentogènes de la Région ?

Augmenterez-vous les dispositifs de sécurité, tels que les radars de franchissement ou les caméras intelligentes, aux abords des passages pour piétons et des pistes cyclables ?

La Région prévoit-elle de renforcer les campagnes de sensibilisation sur les conséquences des délits de fuite, notamment à destination des automobilistes, et de cibler les comportements à risque tels que l'alcoolémie ou la conduite sans permis ?

Soutenez-vous la proposition de requalifier certains délits de fuite ayant entraîné des blessures graves ou des décès en homicides volontaires, comme cela se pratique dans des pays voisins ?

Bien que les forces de police bruxelloises retrouvent 85 % des auteurs de délits de fuite, des moyens supplémentaires seront-ils alloués pour intensifier les enquêtes et améliorer encore ce taux ?

Prendrez-vous des mesures spécifiques pour accompagner les victimes de délits de fuite et leurs proches, par exemple via un soutien juridique, psychologique ou administratif renforcé ?

1351 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Zoals u weet, streeft het gewest naar nul doden of zwaargewonden tegen 2030. Daarvoor werken we op drie vlakken.

In eerste instantie moet de infrastructuur veiliger worden. Daarvoor brengen we de gevaarlijkste locaties in kaart, zodat we bij herinrichtingswerkzaamheden rekening kunnen houden met de verkeersveiligheid. In bepaalde zones hebben we de snelheid beperkt tot 30 km/uur. Ook oversteekplaatsen zijn een gevoelig punt. Het is de bedoeling om het gewestelijk verkeersveiligheidsplan helemaal uit te voeren.

Daarnaast moeten we werken aan de bewustmaking. We moeten het verkeersreglement goed uitleggen en de weggebruikers bewust maken van de gevaren en van hoe ze zich moeten gedragen in het verkeer. Zo is wie een ongeval veroorzaakt, verplicht om op de plaats van het ongeval te blijven om zijn verantwoordelijkheid te nemen.

Tot slot zijn er de vaststellingen en sancties. Voor de automatische opsporing van overtredingen voert het gewest een radarplan uit om snelheidsovertredingen of door rood rijden te controleren. Er worden ook vaste flitspalen geïnstalleerd.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le savez, la Région bruxelloise travaille à la vision zéro, à savoir zéro tué ou blessé grave d'ici à 2030.

Les stratégies de sécurité routière restent un élément essentiel pour les déplacements des Bruxellois et des visiteurs de notre Région, quels que soient les modes de déplacement utilisés, et surtout les modes actifs, notamment à pied ou à vélo.

Les interactions avec le trafic motorisé constituent la principale source de danger pour les piétons et les cyclistes, et ce en raison des différences de masse, de vitesse et de volume de circulation.

Nous travaillons sur trois grands axes, le premier étant de renforcer la sécurité des infrastructures. Dans ce contexte, nous cartographions les endroits les plus dangereux afin de pouvoir, lors de chaque réaménagement, prendre en compte les aspects de sécurité routière, ceux-ci constituant un élément primordial.

C'est également dans ce cadre que nous avons introduit les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h. La vitesse n'est pas toujours en cause en cas d'accident, mais elle constitue toujours un facteur aggravant. On peut vraiment sauver des vies en roulant moins vite, grâce à une vision plus claire et un temps de réaction plus élevé. Même en cas de collision, les conséquences sont moins graves.

Bien sûr, les traversées constituent elles aussi un point sensible. Le but est de mettre en œuvre l'ensemble du plan d'action régional de sécurité routière.

La sensibilisation constitue notre deuxième axe de travail. Il s'agit, en l'occurrence, de bien expliquer le Code de la route aux usagers, et ce depuis leur plus jeune âge, de les sensibiliser aux dangers et aux comportements à adopter ou à proscrire dans le trafic. Nous avons déjà parlé de la consommation de drogue, mais les délits de fuite sont eux aussi intolérables. Si vous provoquez un accident, vous êtes tenu de rester sur place et d'assumer vos responsabilités.

Le troisième axe concerne les constatations et les sanctions. Concernant la constatation automatique des infractions, la Région déploie un plan radar visant à contrôler la vitesse et le franchissement des feux rouges. Les radars fixes sont installés, en fonction des vitesses pratiquées, des collisions enregistrées par la police et de la proximité de zones à forte concentration d'accidents, aux abords des écoles ou là où il n'est pas possible d'aménager les infrastructures, par exemple en raison du passage de trams.

Le plan d'action régional de sécurité routière prévoit également une sécurisation continue en ligne avec ce plan radar.

1353 *Over de invoering van doodslag in het verkeer als misdrijf wordt in Europa veel gesproken. Het actieplan voor verkeersveiligheid voorziet in de oprichting van een werkgroep met de politiezones om die overtredingen in de hele gewest uniform aan te pakken. Hoewel dit geen gewestelijke verantwoordelijkheid is, zijn we er*

La création d'un délit d'homicide routier est fréquemment évoquée, notamment dans l'actualité européenne. Certains comportements comme la vitesse excessive, la conduite sous influence ou l'agression dans le trafic dépassent la conception traditionnelle des collisions routières. En effet, il ne s'agit pas

niet tegen om doodslag in het verkeer in de federale regelgeving op te nemen.

Het verhogen van de middelen voor de opsporing van vluchtmisdrijven valt evenmin onder de bevoegdheid van het Brussels Gewest.

- Het incident is gesloten.

d'erreurs de jugement ou de distractions, mais de délinquance routière.

Le plan d'action régional de sécurité routière prévoit de créer un groupe de travail avec les zones de police pour assurer un traitement homogène de ces délits sur le territoire régional. Même s'il ne s'agit pas d'une compétence régionale, nous ne sommes pas opposés à l'introduction de l'homicide routier dans la réglementation fédérale.

L'augmentation des moyens alloués à la recherche des auteurs de délit de fuite ne relève pas des compétences de la Région bruxelloise. Cette question doit être adressée aux autorités compétentes, même si elle est pertinente et mériterait un suivi.

- L'incident est clos.

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 Osirisplatform en de daarmee gepaard gaande problemen inzake werfcoördinatie.

De heer Sevkjet Temiz (PS) (in het Frans).- Het Osirisprogramma is bedoeld om de modernisering en verbetering van de openbare werken te bevorderen. De gebruikers klagen echter over vertragingen, budgetoverschrijdingen en problemen inzake coördinatie en transparantie.

De uitvoering van het programma veronderstelt een goede coördinatie tussen verschillende spelers. Hoe verloopt die coördinatie vandaag en welke maatregelen plant u om die nog te verbeteren?

Veel gebruikers en omwonenden zijn ontevreden over de software van het Osirisplatform wat de kalender en de toegankelijkheid betreft. Ook vinden ze de vragen die op het platform gesteld worden te technisch. Welke maatregelen plant u om de site gebruiksvriendelijker te maken?

Hoeveel aanvragen zijn er de voorbije jaren ingediend via het Osirisplatform? Zit dat aantal in dalende lijn? Welke lessen zijn er getrokken uit de problemen die zich hebben voorgedaan?

QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ

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 plateforme Osiris et ses dérives de coordination de chantiers.

M. Sevkjet Temiz (PS).- Le programme Osiris, dont l'objectif est la modernisation et l'amélioration de certaines infrastructures publiques, a suscité de nombreux débats en raison des problèmes liés à sa mise en œuvre. En effet, les usagers déplorent des retards, des dépassements budgétaires ou encore des problèmes de coordination et de transparence du programme.

Par ailleurs, l'incidence de ces projets sur les usagers, les riverains et les entreprises locales requiert une attention particulière. Les questions que nous avons déjà posées à ce sujet doivent nous permettre de mieux relever les défis auxquels nous sommes confrontés dans le cadre de la gestion et de la mise en œuvre du programme, tout en recherchant des solutions afin d'en maximiser l'efficacité.

Madame la ministre, la mise en œuvre du programme Osiris nécessite une coordination étroite entre différents niveaux de pouvoir et acteurs publics et privés. Comment évaluez-vous cette coordination à ce jour et quelles sont les améliorations prévues pour éviter les conflits ou retards liés à un manque de concertation ?

De nombreux usagers et riverains font état de désagréments non négligeables liés au logiciel Osiris, notamment en matière d'accessibilité et de calendrier. Par ailleurs, ils déplorent la complexité des questions posées sur la plateforme, qui sont trop techniques et complexes pour le grand public. Quelles mesures sont-elles prises pour minimiser ces effets et améliorer la convivialité du programme ?

1361 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Osiris is een gewestelijk coördinatieplatform voor openbare werken die door uiteenlopende instanties worden uitgevoerd. In 2023 heb ik het externe adviesbureau BDO gevraagd om een update van het platform en zijn juridische kader uit te werken, in nauwe samenwerking met de betrokken partners, waaronder de politie, de brandweer, Embuild en de wegbeheerders. Midden 2024 was de studie klaar en ik hoop dat de volgende regering de aanbevelingen daaruit ter harte neemt.*

Het huidige instrument heeft zijn beperkingen, maar ik heb geen weet van de klachten die u vermeldt. De ontvankelijke dossiers worden binnen de wettelijke termijnen verwerkt. In elk geval wijzen alle studies en evaluaties op het belang van een gecentraliseerd platform voor alle aanvragen.

1363 *De voorbije twaalf maanden heeft Brussel Mobiliteit het platform al flink vereenvoudigd. Zo werden overbodige technische vragen verwijderd. Het registreren van kleine werken verloopt voortaan veel sneller en een aanvraag kan ook automatisch goedgekeurd worden. Dat neemt niet weg dat de*

Combien de demandes ont-elles été introduites par le biais de la plateforme Osiris ces dernières années ? Observez-vous une diminution par rapport aux gestions communales des requêtes précédentes ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

Enfin, face aux problématiques signalées - retards, coordination défaillante -, quelles leçons ont-elles été tirées pour garantir une gestion plus efficace du logiciel Osiris à l'avenir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La plateforme Osiris est bel et bien un outil régional destiné à coordonner les chantiers pour une diversité d'acteurs aux intérêts parfois divergents. Depuis dix ans, son évolution a été pensée en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Les acteurs de Bruxelles Mobilité et moi-même sommes pleinement conscients des défis actuels que pose cette plateforme. C'est pourquoi, en 2023, j'ai commandé à un bureau externe une étude destinée à réformer cet outil et son cadre légal. Celle-ci doit nous permettre d'y voir plus clair au niveau tant des aspects techniques de la plateforme que des exigences légales la concernant.

Cette volonté de réforme s'inspire notamment de l'expérience acquise pendant la période du Covid-19, au cours de laquelle un régime spécial avec des autorisations standardisées a été appliqué, associé à une prise de décision centralisée au niveau de la commission de coordination des chantiers. Fort de cette expérience positive et à la suite d'une première évaluation réalisée par le bureau d'études externe Impact, mon cabinet a décidé de poursuivre la réflexion sur la réforme du cadre légal et de la plateforme Osiris à travers une analyse structurelle approfondie.

Un marché d'étude a ainsi été attribué au bureau BDO. Celui-ci a établi une méthodologie de coconstruction des recommandations avec l'ensemble des partenaires concernés par la coordination des chantiers. Citons, parmi de nombreux autres, la police, le Siamu, Embuild ou les gestionnaires de voirie. Le rapport a été finalisé mi-2024. J'espère que le prochain gouvernement s'attachera à concrétiser ces recommandations. Au cours de la législature précédente, nous avons travaillé à la révision de ce cadre légal sans pouvoir aboutir, or ce dernier est très important pour avancer.

Malgré les limites actuelles de l'outil, les différentes études et évaluations menées ces dernières années ont unanimement souligné l'importance d'un outil centralisé, tel qu'Osiris, évoluant vers un guichet unique. Concernant les délais de traitement, je tiens à confirmer qu'à ce jour, les dossiers valablement introduits respectent les délais légaux. Je ne suis sûre de rien concernant les plaintes existantes.

Nous sommes bien conscients des difficultés rencontrées par les utilisateurs. Sans attendre la réforme structurelle en cours, Bruxelles Mobilité a introduit plusieurs simplifications au cours des douze derniers mois. Ces améliorations incluent la mise à jour du fond de plan et la suppression des questions techniques superflues. Par exemple, le processus d'encodage d'un chantier

gebruiksvriendelijkheid van het platform verder kan worden verbeterd.

Het aantal aanvragen en registraties op Osiris neemt sterk toe. Momenteel bezoeken dagelijks 400 tot 600 individuele gebruikers de site. Tussen 2019 en 2023 steeg het aantal dossiers met 116%.

Voor de toekomst van het platform is het van belang dat de volgende regering de aanbevelingen van de studie van BDO uitvoert en daarvoor voldoende middelen uittrekt.

1365 **De heer Sevkem Temiz (PS)** (in het Frans).- Kunt u ons de aanbevelingen uit de studie bezorgen?

De klachten waarvan ik weet heb, gaan meestal over lange wachttijden en overbodige technische vragen. De site moet efficiënter worden.

De verantwoordelijkheid voor de coördinatie van de werven zou ook aan de gemeenten kunnen worden toevertrouwd.

- Het incident is gesloten.

1369 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

1369 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1369 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1369 **betreffende de follow-up van de aanbevelingen van Ombuds Brussel in verband met de geluids- en trillingsoverlast van het metroverkeer.**

1369 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

de faible impact est désormais rapide et le dossier peut être automatiquement validé dès la fin de l'encodage.

Ces efforts illustrent notre engagement à améliorer l'expérience des utilisateurs, une priorité également mise en avant par l'étude externe. Toutefois, il reste une marge d'amélioration pour rendre la plateforme plus facile d'accès et d'utilisation. Il est clair que l'étude des solutions doit encore être approfondie.

Concernant les statistiques, malgré les défis évoqués, l'utilisation de la plateforme est en forte progression, de même que le nombre de dossiers introduits. Actuellement, la plateforme accueille en moyenne entre 400 et 600 utilisateurs uniques par jour. Entre 2019 et 2023, le nombre de dossiers introduits a augmenté de 116 %, et cette tendance se poursuit en 2024.

Enfin, l'avenir de cette plateforme et de son cadre légal dépendra de la mise en œuvre des recommandations formulées dans l'étude de BDO, ainsi que des moyens financiers et humains alloués à la concrétisation de cette réforme essentielle.

M. Sevkem Temiz (PS).- Je suis heureux que vous partagiez nos préoccupations. Pouvons-nous disposer des recommandations de l'étude que vous citez ?

Il me revient surtout des retards de réponse, des questions très techniques qui ne servent à rien. J'ai devant moi six dossiers : il arrive que les délais d'attente dépassent les délais de chantier ! Cela entraîne des retards de chantier et, parfois, des amendes, les communes étant aussi avisées du dépassement des délais.

J'invite l'administration et les responsables de cette plateforme à en revoir l'efficacité, essentiellement au niveau de la réponse. Demandons-nous s'il est vraiment nécessaire de compliquer la situation. Une solution pourrait être aussi de rendre la compétence à des communes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant le suivi des recommandations d'Ombuds Bruxelles concernant les nuisances sonores et vibratoires des métros.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

1369 **betreffende de follow-up van de aanbevelingen van Ombuds Brussel in verband met de vermindering van de geluidsoverlast veroorzaakt door de M7-metrostellen en de rol van Leefmilieu Brussel.**

1373 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Het recente rapport van Ombuds Brussel wijst op geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door de metrostellen van lijnen 1 en 5, in het bijzonder die van type M7. Tot nu toe is daar weinig aan gedaan en er bestaan ook geen dwingende normen voor, maar het rapport bevat wel een aantal aanbevelingen.*

Op 22 november antwoordde u op een actualiteitsvraag dat er een overleg met de MIVB en andere betrokkenen gepland stond om het rapport te analyseren en maatregelen uit te werken. Dat overleg was vorige vrijdag gepland. Wat heeft het opgeleverd?

Zal de MIVB op korte termijn de overlast beperken tussen 22 uur en 7 uur door de snelheid van de metrostellen te beperken? Zo niet, waarom niet? Hebt u daarover instructies gegeven aan de MIVB?

Welke maatregelen plant de MIVB op basis van de aanbevelingen van Ombuds Brussel? Welke steun biedt u ondertussen aan de omwonenden?

concernant le suivi des recommandations d'Ombuds Bruxelles concernant la réduction des nuisances sonores liées au passage des rames de métro M7 et le rôle de Bruxelles Environnement.

Mme Amélie Pans (MR).- Le rapport d'Ombuds Bruxelles, rendu public récemment, met en lumière l'ampleur des nuisances sonores et vibratoires causées par les rames de métro circulant sur les lignes 1 et 5, en particulier les M7, des nuisances qui continuent d'empoisonner la vie de nombreux Bruxellois et Bruxelloises.

Si ce rapport souligne l'insuffisance des actions mises en œuvre jusqu'à présent pour remédier à de telles nuisances, ainsi que l'absence de normes contraignantes en la matière, il énumère surtout un certain nombre de recommandations auxquelles il convient d'apporter un suivi adéquat.

Lors de la séance de questions d'actualité du 22 novembre dernier, en réponse à l'une de mes collègues, vous avez mentionné qu'une réunion était prévue avec la STIB et d'autres services concernés, afin d'analyser ce rapport et envisager des mesures concrètes. Vous avez également précisé que « les résultats les plus récents, le suivi des points noirs et l'évolution des différents indicateurs » y seraient discutés.

Cette réunion avec la STIB a-t-elle bien eu lieu vendredi dernier ? Si oui, quelles conclusions ou décisions concrètes en sont-elles ressorties ?

Vous n'aviez pas répondu en séance plénière quant à la réduction de la vitesse des métros. La STIB prévoit-elle à court terme de la réduire entre 22h et 7h afin de limiter les nuisances pour les riverains, comme cela a été suggéré lors du débat public ? Dans l'affirmative, quand cela est-il prévu ? Dans la négative, pourquoi ? Avez-vous envoyé une note verte donnant cette instruction à la STIB ?

Quelles mesures précises la STIB compte-t-elle prendre pour répondre aux recommandations formulées par Ombuds Bruxelles, et dans quel délai ? En attendant, quel soutien apportez-vous aux riverains qui subissent ces nuisances au quotidien ?

Pourriez-vous mettre à notre disposition toute information que vous auriez pu collecter concernant les résultats les plus récents, le suivi des points noirs et l'évolution des différents indicateurs ?

1375 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Ombuds Brussel heeft zeven aanbevelingen geformuleerd, waarvan er twee specifiek bestemd zijn voor Leefmilieu Brussel: regelmatige studies naar de geluidsoverlast en de uitwerking van referentiedrempels voor de geluidsoverlast veroorzaakt door het openbaar vervoer.*

Op 25 juni 2004 ondertekenden de MIVB en Leefmilieu Brussel een overeenkomst over de beperking van geluids- en

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ma question était initialement adressée au ministre Maron, dont j'aurais aimé entendre la réponse dans le cadre de ses compétences en lien avec Bruxelles Environnement. Le Bureau a décidé de rediriger ma question et de la joindre à celle de Mme Pans.

trillingsoverlast door trams en metrostellen, maar ondertussen is het rollend materieel van de MIVB veranderd.

Voor de metro-infrastructuur bestaan er geen bindende geluidsnormen. Wel stelt de ordonnantie van 17 juli 1997 een groep burgers in staat om aan de gemeente of de Brusselse regering te vragen de geluidsoverlast in hun wijk te onderzoeken en desnoods maatregelen te nemen.

Zult u ervoor zorgen dat de aanbevelingen die voor Leefmilieu Brussel bestemd zijn, uitgevoerd worden? Welke lessen kunnen we trekken uit de akoestische studies van Leefmilieu Brussel? Welke methode werd voor die studies gehanteerd?

Ombuds Bruxelles a formulé sept recommandations dans son rapport, dont certaines concernent plus particulièrement Bruxelles Environnement :

- effectuer des études acoustiques à intervalles réguliers pour évaluer et objectiver l'efficacité des actions mises en œuvre par la STIB pour réduire les nuisances provoquées par les rames M7 et prendre à cette fin toutes les mesures nécessaires ;

- proposer un cadre référentiel de seuils pour les nuisances liées au bruit solidien généré par les transports publics.

Une convention pour lutter contre le bruit et les vibrations causés par les trams et les métros a été signée le 25 juin 2004 entre la STIB et Bruxelles Environnement, mais force est de constater qu'elle n'est pas à jour, et les contrôles et la façon de contrôler non plus. Cette convention doit être adaptée aux caractéristiques du nouveau matériel roulant de la STIB.

Les infrastructures du métro ne sont soumises à aucune norme de bruit contraignante. Par contre, l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain fixe le cadre légal de la politique régionale en matière de lutte contre les nuisances sonores. Elle permet qu'un groupe de citoyens puisse demander à sa commune ou au gouvernement bruxellois d'étudier les nuisances acoustiques constatées dans son quartier et, le cas échéant, de prendre des mesures pour y remédier.

Madame la Ministre, quel suivi accordez-vous à ce rapport et aux recommandations concernant les compétences de Bruxelles Environnement en la matière ?

Quels sont les principaux enseignements à tirer des études acoustiques qui ont été réalisées par Bruxelles Environnement ? Pouvez-vous nous donner davantage de détails quant à la méthodologie employée pour réaliser ces études ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tant la STIB que moi-même sommes extrêmement conscientes des difficultés que ces nuisances vibratoires représentent quotidiennement pour les riverains. Il s'agit de questions fondamentales de santé publique et de qualité de vie. L'opérateur de transport public continue à tout mettre en œuvre afin de résoudre les problèmes de façon définitive.

La STIB est à la recherche d'un fournisseur capable de produire et livrer des roues 100 % conformes aux besoins de l'entreprise. Le réseau du métro bruxellois, largement calqué sur les boulevards qui le surmontent, présente des défis assez particuliers, notamment au niveau des courbes et des différences de niveaux, que d'autres réseaux urbains ne présentent pas. Cela explique pourquoi trouver une solution définitive prend du temps. Dès que ce sera le cas, les nouvelles roues seront installées le plus vite possible.

En attendant cette solution, la STIB a mis en place un programme curatif et préventif - qui lui demande des efforts très intenses - afin de minimiser les nuisances pour les riverains. Pour rappel,

1377 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- De MIVB en ikzelf zijn ons terdege bewust van de overlast die de trillingen van trams en metrostellen veroorzaken en wij blijven er alles aan doen om de problemen op te lossen.

De MIVB zoekt een leverancier die wielen kan produceren en leveren die 100% aan de vereisten voldoen. Omdat er met het Brusselse metronet heel wat specifieke uitdagingen gemoeid zijn, kost het tijd om een definitieve oplossing te vinden.

In afwachting neemt de MIVB maatregelen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Zo heeft ze de sporen en de wielen extra laten invetten en een programma opgezet om de wielen van de M7-stellen sneller te vervangen, omdat die sneller verslijten.

¹³⁷⁹ Voorts wordt de herprofilering van de wielen van de M7-stellen voortaan versneld doorgevoerd, namelijk om de 60.000 km in plaats van om de 160.000 km. Het is een erg tijdrovend werk, dat wegens de benodigde machine slechts in twee depots kan gebeuren.

In Maalbeek heeft de MIVB een systeem geïnstalleerd dat de trillingen van elke voorbijrijdende metro registreert. Op basis daarvan wordt bepaald welke stellen met slijtage kampen. Een geautomatiseerd systeem bepaalt om welke wielen het gaat, zodat niet meteen alle wielen van een bepaald metrostel moeten worden aangepakt.

In januari 2023 werden 44 wielen geherprofileerd, in november 2023 waren dat er al 448. De MIVB heeft tests uitgevoerd met glijvlakken op de rails, maar die zorgden voor onvoldoende vermindering van de overlast.

Door de genoemde maatregelen zijn de trillingen van de M7-metrostellen teruggebracht tot het niveau van de M6-metrostellen. Het aantal klachten is ook aanzienlijk gedaald, van 146 in 2022 tot 41 in 2024. Die betreffen de lijnen 1 en 5 op de trajecten Merode-Stokkel en Merode-Veeweide.

elle a pris dès la mi-octobre 2022 des mesures afin de prévenir l'aggravation de la situation affectant certaines roues des rames M7, qui s'ovalisaient trop vite. La STIB a d'abord procédé à un graissage renforcé de l'interface entre le rail et les roues de toutes les rames, afin de limiter les vibrations. Elle a aussi mis sur pied en urgence un programme de remplacement de certains rails usés à la suite du passage des roues prématurément ovalisées des rames M7. Dans le même temps, la STIB a intensifié un programme de meulage des voies. Cette démarche a permis de prévenir une usure supplémentaire des voies sur lesquelles roulent les nouvelles rames M7 et a mené à des résultats encourageants.

La STIB a ensuite établi un programme spécifique de tournage des roues concernées par des problèmes d'ovalisation dès la seconde moitié de l'année 2022, et a fait procéder à un reprofilage des roues des rames M7 dès que son système de détection des vibrations identifiait un cas d'ovalisation.

Depuis lors, la STIB a accéléré le rythme de reprofilage des roues des rames M7. Il s'agit d'un travail considérable, qui représente environ deux jours de travail sur une installation très spécifique (un tour en fosse), dont la STIB dispose dans deux de ses dépôts. Cette opération est réalisée depuis l'automne 2022 sur les roues des rames M7 tous les 60.000 km, au lieu des 160.000 km en situation normale.

En parallèle, la STIB a développé et installé à Maelbeek un système qui mesure automatiquement les vibrations des roues de chaque métro qui passe. Ce dispositif permet de déterminer, et donc de sélectionner, les roues qui doivent être inspectées et, si nécessaire, reprofilées. Autrement dit, la STIB n'attend plus l'échéance de la maintenance systématique pour vérifier l'état des roues et effectue sélectivement le reprofilage de celles qui sont problématiques.

Étant donné que les roues déformées accélèrent aussi la déformation des rails, le meulage intensifié restera d'application aussi longtemps que des roues avec un profil imparfait rouleront sur l'infrastructure.

Par ailleurs, la STIB ne cesse d'améliorer ses mesures préventives et d'en chercher de nouvelles. Afin de pouvoir procéder plus rapidement à l'entretien d'une rame M7 et d'éviter de devoir reprofiler chacune des 48 roues, un dispositif automatisé a été mis au point et permet d'identifier précisément les roues qui nécessitent un reprofilage.

Les chiffres montrent clairement l'effet positif de ces mesures : 144 roues ont été reprofilées en décembre 2022, 44 en janvier 2023, 384 en février 2023 et 448 en novembre 2023.

La STIB a également testé un nouveau prototype de semelles à placer sous les rails des lignes problématiques, mais elle a constaté que celui-ci n'apportait pas d'amélioration notable, que ce soit en termes de vibrations ou de bruits solidiens (les

1381 *Bij de overeenkomst van 2004 tussen het gewest en de MIVB die mevrouw Czekalski zonet vermeldde, hoort ook een begeleidingscomité. Dat kwam voor het laatst samen op 22 november 2024. Onder meer de behandeling van de klachten door Leefmilieu Brussel en de uitwisseling van gegevens kwamen toen aan bod.*

Zowel de situatie aan de Emile Vanderveldelaan als die aan de De Broquevillelaan werd geanalyseerd. In het eerste geval blijkt de situatie gevoelig verbeterd te zijn. In het tweede geval moeten er nog nieuwe metingen gebeuren. De omwonenden wensten metingen op een welbepaalde plek, maar Leefmilieu Brussel wijst erop dat die op dezelfde plaats moeten gebeuren als eerdere metingen, om te kunnen vergelijken.

1383 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *De omwonenden zijn aan het eind van hun Latijn! Ze begrijpen niet waarom het zo lang duurt om een leverancier te vinden en om de snelheid 's nachts te beperken. Zijn er objectieve gegevens die staven dat dat onmogelijk is?*

bruits provoqués par les vibrations). Elle continue cependant d'investiguer dans cette voie.

Les évaluations effectuées par la STIB démontrent que les mesures préventives et curatives mises en place permettent déjà de ramener les vibrations des rames M7 au niveau de celles des rames M6.

De plus, le nombre de plaintes liées aux bruits solidiens a sensiblement diminué, passant de 146 en 2022 et 91 en 2023 à 41 en 2024. Malgré la baisse constatée, nous poursuivons bien entendu la recherche de solutions. Les lignes 1 et 5 (tronçons Mérode-Stockel et Mérode-Veeweyde) sont les plus concernées, même si quelques plaintes sont également enregistrées sur les lignes 2 et 6 (à Botanique et à Ribaucourt).

Le comité d'accompagnement de la convention environnementale relative aux bruit et vibrations passée entre la Région et la STIB suit également la thématique de façon globale. La dernière réunion de ce comité a eu lieu le 22 novembre 2024 dans les locaux de Bruxelles Environnement. Différents sujets y ont été abordés, comme le suivi des plaintes par Bruxelles Environnement et l'échange des données. Cela concerne d'ailleurs tous les modes de transport de la STIB : métro, tram et bus.

En ce qui concerne les plaintes suivies par Bruxelles Environnement, sept lieux différents ont été abordés en détail, dont les avenues Vandervelde et de Broqueville.

Pour la première, la comparaison des mesures avant et après montre une évolution plutôt positive, proche des vibrations des rames M7.

Pour la seconde, des mesures devront encore être prises aux mêmes points de mesure qu'avant. En effet, les riverains avaient demandé des mesures à un autre endroit, mais Bruxelles Environnement a ensuite insisté sur l'importance de réaliser des mesures aux mêmes endroits, afin de pouvoir obtenir une comparaison fiable de la situation avant et après.

Mme Amélie Pans (MR).- Je vous remercie de vos réponses, lesquelles ont déjà été données à plusieurs reprises.

La plupart des riverains n'en peuvent plus ! Certains sont même prêts à vendre leur maison. Ils ne comprennent pas pourquoi il faut tant de temps pour trouver un fournisseur, mais aussi pour réduire la vitesse entre 22h et 7h. Une telle mesure, qui les soulagerait beaucoup, pourrait être prise rapidement.

Vous évoquez la nécessité, pour la STIB, de remplir sa mission de manière optimale. Je peux le comprendre, mais pourrions-nous obtenir de sa part des chiffres objectifs qui confirment l'impossibilité de réduire la vitesse des trams entre 22h et 7h ?

Les riverains sont exaspérés de ne pas recevoir de réponse. Plusieurs d'entre eux ont écrit directement à la STIB, en vain.

1385

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Een groep van tien burgers kan de gemeente of de gewestregering vragen om studies uit te voeren naar geluidsoverlast op een bepaalde locatie. Ik zie niet in waarom die studie dan per se op een andere locatie moet worden uitgevoerd, zogenaamd om te kunnen vergelijken. Het zijn de huidige problemen die opgelost moeten worden.

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En introduction, je rappelais qu'un groupe de dix citoyens peut demander à la commune ou au gouvernement de faire réaliser des études relatives aux nuisances sonores par le biais de Bruxelles Environnement. J'ai bien entendu votre réponse partielle à ce sujet.

Toutefois, je ne comprends pas que lorsqu'un groupe de citoyens demande à ce que l'on mène une étude d'incidences sonores à tel endroit, l'étude soit menée à un autre endroit où cela a déjà été le cas auparavant, pour « voir l'évolution ». Or, ces demandes citoyennes sont peut-être légitimes, les nuisances sonores peuvent avoir évolué et sont aujourd'hui sans doute plus importantes ailleurs. Il convient de répondre à ces demandes et un refus de la part de Bruxelles Environnement n'est pas adéquat.

- Les incidents sont clos.