



**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 OKTOBER 2023**

---

**ZITTING 2023-2024**

---

**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 OCTOBRE 2023**

---

**SESSION 2023-2024**

---

### **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](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Francis Dagrin aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende het herroepingsrecht bij de MIVB.	7
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de evaluatie van het Good Moveplan en de financiering van strategische acties.	8
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende Fix My Street en de tussenkomst van gemeenten.	12
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de Vias-analyse van dodelijke ongevallen op snelwegen.	13
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	15

## SOMMAIRE

Question orale de M. Francis Dagrin 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 droit de retrait à la STIB.	7
Question orale de M. Sadik Köksal 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'évaluation du plan Good Move et du financement des actions stratégiques.	8
Question orale de M. Sadik Köksal 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 Fix My Street et l'intervention des communes.	12
Question orale de Mme Joëlle Maison à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant l'analyse des accidents mortels sur autoroute réalisée par VIAS.	13
Question orale de Mme Joëlle Maison à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	15

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias voor het eerste kwartaal van 2023.</p>		<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant les résultats du baromètre de la sécurité routière Vias pour le premier trimestre 2023.</p>	
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het buitensporige lawaai van bepaalde gebruikers van het openbaar vervoer in Brussel.</p>	18	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>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,</p> <p>concernant les bruits excessifs de certains usagers dans les transports en commun bruxellois.</p>	18
<p>Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p> <p>betreffende stiltezones in het openbaar vervoer.</p>	18	<p>Question orale jointe de Mme Ingrid Parmentier</p> <p>concernant les zones calmes dans les transports en commun.</p>	18
<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de ongerustheid van de Molenbenaars over de toekomstige tramlijn naar Thurn &amp; Taxis.</p>	22	<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p> <p>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,</p> <p>concernant les inquiétudes des Molenbeekoïses au sujet du futur tram vers Tour &amp; Taxis.</p>	22
<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de burgerraadpleging over de herinrichting van de Bevrijderssquare en de aangrenzende straten.</p>	26	<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p> <p>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,</p> <p>concernant la consultation citoyenne sur le réaménagement du square des Libérateurs et des rues attenantes.</p>	26
<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	29	<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	29

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de trillingshinder door de nieuwe generatie trams.</p>	<p>33</p>	<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p>	<p>33</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de reiniging van MIVB-voertuigen.</p>	<p>34</p>	<p>Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p>	<p>34</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de follow-up van de erkenning van ambulances voor dieren als prioritaire voertuigen in Brussel.</p>	<p>37</p>	<p>Question orale de M. Christophe De Beukelaer</p>	<p>37</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de verhoging van de frequentie van de metrodiensten in Brussel.</p>	<p>39</p>	<p>Question orale de M. Christophe De Beukelaer</p>	<p>39</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de voortgang van de herbestravingswerken aan de Elsensesteenweg ter hoogte van de Prins Albertstraat.</p>	<p>39</p>	<p>Question orale de M. Christophe De Beukelaer</p>	<p>39</p>

<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de werken aan de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan.</p>	<p>41</p>	<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</p> <p>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,</p> <p>concernant le chantier Van Praet - Croix du Feu.</p>	<p>41</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het gsm-gebruik van chauffeurs tijdens het rijden.</p>	<p>44</p>	<p>Question orale de M. Arnaud Verstraete</p> <p>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,</p> <p>concernant l'usage du GSM au volant durant la conduite.</p>	<p>44</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de verkeersveiligheid en elektrische deelsteps.</p>	<p>47</p>	<p>Question orale de M. Arnaud Verstraete</p> <p>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,</p> <p>concernant la sécurité routière et les trottinettes électriques partagées.</p>	<p>47</p>

1101 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

**QUESTION ORALE DE M. FRANCIS DAGRIN**

1105 **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,**

1105 **betreffende het herroepingsrecht bij de MIVB.**

**concernant le droit de retrait à la STIB.**

1107 **De heer Francis Dagrín (PTB) (in het Frans).**- *Meer dan 240 MIVB-werknemers gaan in hoger beroep tegen een vonnis over het herroepingsrecht dat ze in 2020 uitoefenden omwille van hun veiligheid en die van de reizigers. De rechtbank heeft dit erkend. Volgens u ging het toen om een wilde staking.*

**M. Francis Dagrín (PTB).**- Comme l'a confirmé la RTBF, plus de 240 agents de la STIB ont interjeté appel d'un jugement sur le droit de retrait. Pour rappel, le 15 mai 2020, vous aviez qualifié publiquement cette action de grève sauvage, alors que les agents de la STIB, en pleine période de Covid-19 et à la suite de la suppression de mesures de prévention, exerçaient leur droit de retrait pour leur sécurité et celle des voyageurs. Le tribunal l'a reconnu.

*In tegenstelling tot wat u beweerde, veroordeelde het eerste vonnis de MIVB voor inbreuken op de codex over het welzijn op het werk en het sociaal overleg. Hebt u de MIVB ter verantwoording geroepen?*

Vous aviez affirmé que la STIB avait suivi toutes les règles, mais elle a pourtant été condamnée lors du premier jugement pour des infractions au Code du bien-être au travail et à la concertation sociale. La STIB vous aurait donc menti à l'époque. Lui avez-vous demandé des comptes à ce sujet ?

*Hoeveel heeft de MIVB al uitgegeven aan dit proces tegen haar eigen werknemers die nochtans een verzoening hadden voorgesteld? Hoeveel zou het kosten om alle werknemers te betalen die hun herroepingsrecht hebben uitgeoefend?*

Combien d'argent public la STIB a-t-elle déjà dépensé dans cette procédure en justice contre ses propres travailleurs, alors que ceux-ci avaient proposé une conciliation pour l'éviter ? Combien coûterait le paiement des jours de droit de retrait à l'ensemble des agents l'ayant exercé ?

*De officiële erkenning van het herroepingsrecht komt alle werknemers in het land ten goede. De MIVB is veroordeeld wegens inbreuken op de wetgeving. Zal u de onrechtmatige inhoudingen op het loon terugbetalen zonder een nieuwe veroordeling in beroep af te wachten?*

Ces travailleurs ont déjà obtenu l'officialisation du droit de retrait en Belgique, ce qui va servir à tous les autres travailleurs du pays. La STIB a été condamnée pour des infractions à la législation. Accorderez-vous la rémunération déduite illégitimement du salaire de plus de 1.300 travailleurs sans attendre une nouvelle condamnation en appel ?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ik zeg niets over dit dossier zolang er nog geen uitspraak in beroep is geweest.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il a été interjeté appel du jugement rendu en première instance. Le dossier étant encore dans les mains de la justice, je resterai donc très prudente dans mes propos tant qu'aucun jugement n'aura été rendu en appel.

*Dit is een bevoegdheid van de MIVB-directie en van de interne controlediensten van de maatschappij.*

Étant donné que l'affaire touche à la gestion du personnel de la STIB, ce sont les organes de direction et de contrôle interne de l'entreprise qui sont responsables du dossier en première instance et qui en assurent le suivi.

*Zonder vooruit te lopen op de feiten, kan ik antwoorden dat de MIVB aan de 324 werknemers die het proces hebben aangespannen, in totaal 885 dagen zou moeten betalen, dat zijn de dagen waarop ze hun herroepingsrecht uitoefenden.*

Pour répondre à votre question, si la STIB devait finalement couvrir les jours de droits de retrait des 324 collaborateurs ayant introduit une procédure, cela représenterait un coût total correspondant à 885 jours, sans préjudice de l'issue du dossier judiciaire.

1113 **De heer Francis Dagrin (PTB)** (in het Frans).- *Hoeveel heeft deze procedure tot nu toe gekost?*

1113 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op dit moment is het niet mogelijk om er een totaalbedrag op te plakken. Het staat u vrij om hierover een schriftelijke vraag in te dienen.*

1117 **De heer Francis Dagrin (PTB)** (in het Frans).- *Hebt u het vonnis gelezen dat de MIVB veroordeelt? De werknemers hebben beroep aangetekend over de betaling van hun loon, maar op heel wat punten kwam het vonnis hen tegemoet.*

*Het herroepingsrecht is belangrijk. In de Verenigde Staten zijn er in 2021 zes Amazon-werknemers overleden bij de doortocht van een tornado omdat ze niet op de hoogte waren, want gsm's werden geweerd van de werkplek.*

1117 **Mevrouw de voorzitter.**- *Kunt u bij uw vraag blijven?*

1117 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB leest de gepubliceerde vonnissen uiteraard zorgvuldig.*

1117 **De heer Francis Dagrin (PTB)** (in het Frans).- *Zonder herroepingsrecht kunnen er doden vallen, zoals in de VS bewezen is.*

*- Het incident is gesloten.*

1127 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

1127 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1127 **betreffende de evaluatie van het Good Moveplan en de financiering van strategische acties.**

1131 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *De ordonnantie van 26 juli 2013 legt het kader vast voor de uitvoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move. Zo moet de referentieambtenaar dertig maanden na de start van het plan een evaluatierapport opstellen, dat de uitvoering kwalitatief en kwantitatief beoordeelt en aanbevelingen doet om eventuele tekortkomingen recht te trekken.*

*Het rapport moet ter informatie bezorgd worden aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de gemeenten en het*

**M. Francis Dagrin (PTB).**- *Combien d'argent public a-t-il déjà été dépensé dans le cadre de la procédure ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Ces procédures se déroulant partiellement en interne et en externe, il m'est actuellement impossible de vous répondre par un chiffre global. Il vous est toujours loisible d'introduire une question écrite si vous souhaitez davantage de précisions.*

**M. Francis Dagrin (PTB).**- *Madame la ministre a-t-elle déjà lu le premier jugement, qui condamne clairement la STIB ? Dans la négative, je l'y invite car cet arrêt est très intéressant. Les travailleurs de la STIB ont interjeté appel sur un point précis du jugement, qui empêche le paiement de leur salaire mais, globalement, le jugement est en leur faveur.*

*Concernant l'importance du droit de retrait, permettez-moi de vous donner un contre-exemple : en décembre 2021, le passage d'une tornade aux États-Unis a fait 88 morts. Un bâtiment appartenant à Amazon a été emporté et six employés sont décédés. Le droit de retrait n'est pas légal aux États-Unis et, les GSM étant interdits dans les bâtiments d'Amazon, les travailleurs n'étaient pas au courant de l'avancée de la tornade.*

**Mme la présidente.**- *Monsieur Dagrin, pourriez-vous en venir à votre question ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *J'ai entendu votre demande de bien lire les arrêts publiés, ce que nous faisons évidemment dans les organes compétents de la STIB.*

**M. Francis Dagrin (PTB).**- *Il faut aussi que vous compreniez que, quand il n'y a pas de droit de retrait, il peut y avoir des morts comme en Illinois en 2021.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

**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'évaluation du plan Good Move et du financement des actions stratégiques.**

**M. Sadik Köksal (MR).**- *L'article 10 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité prévoit le cadre qui doit être donné au suivi du plan régional de mobilité (PRM) Good Move. Cet article prévoit, pour rappel, qu'un rapport d'évaluation doit être rédigé par le fonctionnaire de référence 30 mois après l'entrée en vigueur dudit plan.*



*parlement. Tijdens het forum rond Good Move in juni 2022 vernam ik dat er 26 acties uit Good Move aangevat waren, 18 uitgevoerd en 8 nog niet gestart.*

*Wie zal de evaluatie uitvoeren en volgens welke criteria? Wat is het tijdschema en hoeveel zal de evaluatie kosten? Wat is uw standpunt over de cijfers die ik noemde? Wat is de huidige stand van zaken?*

*Op 50 strategische acties waren er 39 waarvoor teams of budgetten versterkt moesten worden. Voor welke acties is dat ook gebeurd?*

*U wilde een visie ontwikkelen op de gewestelijke budgetten die ingezet worden voor mobiliteit en voor de inrichting van de openbare ruimte, om ervoor te zorgen dat de verschillende acties samenhangen, efficiënt zijn en elkaar versterken. Hebt u de analyse gemaakt en welke zaken hebt u op grond daarvan aangepast?*

*Op dezelfde manier zou er ook een algemene visie ontwikkeld worden op het benodigde personeel. Hoeveel mensen zijn er nodig om Good Move en alle strategische acties op een goede manier uit te voeren?*

*Op korte termijn zouden de middelen voor het behoud en beheer van de netwerken, de ontwikkeling van projecten voor stedelijke inrichting, de bewustmakings- en communicatieacties en het project mobility as a service (MaaS) uitgebreid worden. Is dat gebeurd?*

*Volgens de beleidsverklaring zal de regering voor grote projecten vooraf uitgebreid overleggen met de bevolking, meer dan wettelijk verplicht is. Burgerparticipatie is een hoeksteen van een geslaagd beleid. Wat hebt u gedaan met de vele opmerkingen van de burgers in bepaalde gemeenten?*

Ce rapport évalue la mise en œuvre du PRM au niveau qualitatif et quantitatif et recommande des actions correctrices afin de pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées. Sur cette base, le gouvernement déterminera les mesures à prendre.

Le rapport doit en outre être communiqué, pour information, à la Commission régionale de la mobilité, aux communes et au Parlement. J'ai cependant appris lors du forum Good Move qui s'est déroulé en juin 2022 que sur les actions reprises dans le PRM, 26 étaient entamées, 18 étaient mises en œuvre mais à renforcer et 8 n'étaient pas encore mises en œuvre.

Au regard de l'importance de ce plan pour l'attractivité et l'accessibilité de notre ville, des budgets considérables qui y sont consacrés et de l'échec retentissant des mailles dans plusieurs communes, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Comment va se dérouler ou a été réalisée l'évaluation : par qui, pour quel prix, avec quel calendrier, sur la base de quels critères, etc. ? Quelle est votre position sur les premières conclusions qui nous ont été communiquées en 2022 au sujet du nombre d'actions entamées, à renforcer ou pas encore prises en charge ? Pouvez-vous actualiser et affiner ce constat en distinguant notamment les huit actions qui n'étaient pas encore réalisées ?

J'aimerais rappeler que sur les 50 actions stratégiques du plan Good Move, pas moins de 39 nécessitaient des équipes ou des budgets à renforcer. Quelles actions ont fait l'objet de telles adaptations ?

Vous indiquiez qu'il conviendrait, dans le cadre de la mise en œuvre du PRM, de développer une vision d'ensemble des budgets régionaux consacrés à la mobilité et à l'aménagement des espaces publics pour assurer une cohérence des actions et renforcer leur efficacité ainsi que d'opérer certains glissements dans la répartition de ces budgets par rapport à leur affectation actuelle, en cohérence avec les objectifs du plan. Comment avez-vous travaillé à ce sujet, et quelles réorientations avez-vous décidées à la suite de l'évaluation réalisée ?

Vous répondiez en février 2020 qu'au même titre que pour les moyens budgétaires, une vision claire et cohérente des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des actions serait progressivement développée. Que pouvez-vous me communiquer sur cette vision et sur les moyens humains nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du PRM et de l'ensemble des actions stratégiques, notamment au regard de l'évolution planifiée du plan lié au personnel de Bruxelles Mobilité et parking.brussels à la suite de l'évaluation ?

Vous indiquiez qu'à court terme, les moyens affectés spécifiquement à la maintenance et la gestion des réseaux, au développement de projets d'aménagement, aux actions de sensibilisation et de communication et au déploiement du projet de mobilité tout-en-un (MaaS) seraient renforcés. Comment l'ont-ils été ?

<sup>1133</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Gezien de beperkte tijd kan ik enkel een algemeen antwoord geven.*

*De ordonnantie van 26 juli 2013 voorziet inderdaad in een evaluatie van het plan Good Move, dertig maanden na de inwerkingtreding van het plan op 12 mei 2021. Afgelopen vrijdag werd echter een ordonnantie goedgekeurd om die procedure aan te passen. Er moet nu minstens één evaluatie per regeerperiode gebeuren.*

*Brussel Mobiliteit werkt aan die evaluatie in werkgroepen met alle betrokken partijen, in het bijzonder de gemeenten. Op basis van de gegevens die verzameld zijn door het Observatorium Good Move en van de resultaten van de werkgroepen, zal de administratie een ontwerprapport opstellen. Dat zal voor advies naar de gemeenten en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie gaan en eventueel aangepast worden op basis van de adviezen.*

*Bij dit proces wordt de administratie bijgestaan door een consortium van studie bureaus. In 2022 werd daarvoor een bedrag van 560.000 euro vrijgemaakt. De aanbesteding loopt voor vier jaar.*

*Naast deze grote evaluatie wordt de voortgang van Good Move ook permanent gevolgd. Sinds 2020 organiseert Brussel Mobiliteit telkens in juni het Good Move Forum, waarop alle betrokkenen de uitvoering van het plan bespreken. Om de twee maanden publiceert Brussel Mobiliteit een informatiebrief over het plan en in juni 2022 kwam de site van het Observatorium Good Move online, waarop alle mogelijke gegevens over de Brusselse mobiliteit terug te vinden zijn.*

<sup>1135</sup> *Tijdens de gedeeltelijke evaluatie van juni 2022 bleek dat 50 van de 66 acties uit Good Move op de goede weg waren. 18*

Enfin, comme mentionné dans la déclaration de politique régionale, le gouvernement privilégiera une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes pour l'adoption de grands projets d'aménagement ou de mobilité, au-delà des règles de concertation obligatoire. La participation citoyenne, tant au niveau local que régional, est la clef de voûte de politiques publiques réussies. Qu'en est-il donc des nombreuses critiques construites et nuancées soulevées par les citoyens dans certaines communes ? En concertation avec les communes, quelles suites y avez-vous données ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cela fait beaucoup de sous-questions pour une question orale. Compte tenu du temps limité dont je dispose, je ne peux vous fournir qu'une réponse générale. Vous pourrez demander davantage de précisions par écrit.

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en la matière prévoit en effet une évaluation du plan régional de mobilité Good Move 30 mois après son entrée en vigueur, qui a eu lieu le 12 mai 2021. Néanmoins, un projet d'ordonnance modifiant cette procédure a été voté vendredi dernier, garantissant au moins une évaluation par législature.

Bruxelles Mobilité travaille à cette évaluation. Des ateliers avec l'ensemble des parties impliquées, notamment les communes, sont en cours. L'administration se fondera notamment sur l'ensemble des données collectées par l'Observatoire Good Move et les enseignements desdits ateliers pour rédiger un projet de rapport. Celui-ci sera soumis à concertation auprès des communes ainsi que pour avis à la Commission régionale de la mobilité (CRM), puis adapté en fonction des retours. Ce processus est mené avec l'appui d'un consortium de bureaux d'études ayant notamment travaillé sur l'évaluation des actions du plan régional de mobilité au niveau des communes.

Un montant de 560.000 euros a été dégagé en 2022 pour le marché relatif à l'accompagnement des acteurs dans le suivi de la mise en œuvre des actions du plan Good Move. Ce marché d'une durée de quatre ans porte sur l'évaluation, mais aussi sur l'accompagnement des acteurs.

Nous procédons également à plusieurs formes de suivi et d'évaluation permanente. Depuis 2020, Bruxelles Mobilité organise annuellement en juin le Good Move Forum pour faire le point, avec l'ensemble des acteurs, sur l'évolution de la mobilité et la mise en œuvre des actions. Cela a été le cas en 2020, 2021, 2022 et 2023.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité publie tous les deux mois une lettre d'information relative au plan Good Move. En juin 2022, elle a mis en ligne le site de l'Observatoire Good Move, où sont communiquées, en toute transparence, de nombreuses données relatives à la mobilité en Région bruxelloise.

Lors de l'évaluation partielle de juin 2022, les chiffres que vous mentionnez ont été communiqués : 50 actions de Good Move

waren al aangevat, maar moesten nog versterkt worden en 6 acties waren nog niet gestart. Sinds 2022 is er natuurlijk voortgewerkt aan heel wat acties, denk aan de vrachtfietsen, de voetgangersverbinding tussen Brussel Noord en Thurn & Taxis, de logistieke hubs en de mobility hubs.

De huidige evaluatie richt zich vooral op de vraag of de toegewezen budgetten en het personeel aangepast zijn aan de acties. Ondertussen heeft de regering al stappen gezet om het personeel van Brussel Mobiliteit uit te breiden. Sinds 2020 zijn er 39 personeelsleden bijgekomen en talent.brussels moet nog elf bijkomende vacatures verwerken. Daarnaast komt er ook extra personeel bij de MIVB en parking.brussels, maar daarover heb ik geen cijfers.

sur un total de 66 sont en bonne voie ; 18 sont entamées, mais doivent être renforcées, et 6 actions ne sont pas encore prises en charge.

Certaines de ces actions ont progressé depuis 2022, en témoigne l'encouragement des vélos-cargos pour les livraisons, l'étude de mise en place des microhubs logistiques visant à grouper le chargement de marchandise en ville, l'étude d'implantation de la magistrale piétonne entre la gare du Nord et Tour & Taxis et la mise en place des premiers pôles de multimobilité (« mobility hubs »). D'autres actions ont fait l'objet d'ateliers spécifiques lors du Good Move Forum le 3 octobre dernier.

L'évaluation en cours se concentre sur l'adéquation des besoins humains et budgétaires aux actions du plan Good Move, mais il est à noter qu'en matière de moyens humains, le gouvernement a déjà pris des mesures pour renforcer les ressources humaines de Bruxelles Mobilité, notamment via un plan de personnel ambitieux en 2022.

Depuis 2020, il y a eu 39 entrées en service pour l'ensemble des compétences de Bruxelles Mobilité : analystes de données, experts en mobilité et en sécurité routière, ingénieurs, chefs de projet, conducteurs et contrôleurs de chantier, dessinateurs. Talent.brussels doit encore traiter les dossiers relatifs à onze postes supplémentaires. J'ignore encore les ressources humaines supplémentaires prévues à la STIB et à parking.brussels.

Nous avons fait en sorte de combler le manque historique de personnels, mais cela reste un exercice très difficile pour Bruxelles Mobilité, étant donné la variété des postes à pourvoir. Les décisions prises dans le cadre de la confection du budget auront aussi un impact en la matière.

**M. Sadik Köksal (MR).** - Je prends note que, dans un mois, vous recevrez le rapport d'évaluation. Il devait en effet être livré 30 mois plus tard, c'est-à-dire en novembre 2023. Nous l'attendons impatientement ainsi que les modifications que vous proposerez à sa suite.

Vous avez rappelé que notre parlement avait adopté ce projet d'ordonnance sur la mobilité avant d'avoir reçu les résultats des évaluations, une action, selon moi, prématurée. Je vous poserai donc une question écrite après avoir analysé les éléments que vous nous avez transmis, notamment pour affiner mes questions au niveau budgétaire et demander des compléments d'information au sujet du montant de 560.000 euros que vous venez de nous communiquer.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Je ne peux pas encore vous annoncer la date exacte de la remise du rapport, mais l'évaluation est en cours. Entre-temps, nous pouvons déjà analyser certaines des 50 actions du plan Good Move, car l'Observatoire Good Move dispose de chiffres, notamment sur les vélos-cargos dont le bilan est positif. Nous communiquons toutes ces informations sur le site web de l'Observatoire Good Move en toute transparence.

<sup>1137</sup> **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- Het rapport zou in november 2023 klaar moeten zijn. Het parlement heeft inderdaad onlangs een nieuwe ordonnantie goedgekeurd, zonder de resultaten van de evaluatie af te wachten. Dat was volgens mij voorbarig.

*Ik zal uw antwoord analyseren en een schriftelijke vraag stellen voor meer details.*

<sup>1137</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Er is nog geen precieze datum voor de evaluatie, maar er zijn wel cijfers, dus ondertussen kunnen we wel een aantal acties uit Good Move reeds analyseren. Zo is de balans voor de vrachtfietsen bijvoorbeeld positief. Al die informatie zal verschijnen op de website van het Observatorium Good Move.

*- Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

**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 Fix My Street et l'intervention des communes.**

**M. Sadik Köksal (MR).**- L'application Fix My Street, créée il y a près de neuf ans, est un outil efficace qui permet aux Bruxellois de signaler les incidents sur les voiries régionales et communales. Avec le temps et la multiplication des signalements, le nombre d'interventions a augmenté tandis que le délai d'intervention a sensiblement diminué, ce qui est une excellente nouvelle.

Qui, des intervenants régionaux ou communaux, sont-ils les plus prompts à intervenir, par type d'incident signalable ? Les délais d'intervention varient-ils d'une commune à l'autre ? Un classement des communes par délai d'intervention est-il disponible ? Quels incitants la Région a-t-elle mis en place pour encourager les communes à intervenir de manière proactive ?

En mars dernier, vous avez annoncé qu'une nouvelle version de l'outil Allo Pro Net était en développement au sein de Bruxelles Propreté. Quelles sont les grandes différences entre cet outil et Fix My Street ? J'entends qu'Allo Pro Net est un outil interne de Bruxelles Propreté utilisé pour la gestion des plaintes et des demandes d'intervention émanant de différents acteurs comme les citoyens, les clients de Bruxelles Propreté, les communes ou encore les instances régionales telles que Bruxelles Mobilité. Ne risque-t-il pas, cependant, de faire double emploi ? Ce programme est-il utilisé aujourd'hui par les dix-neuf communes bruxelloises ? Quels moyens leur ont-ils été accordés pour les y inciter, puisque certaines communes disposaient déjà de leur propre système ?

Allo Pro Net version 2 est une interface web « full responsive », autrement dit qui s'adapte au support - smartphone, tablette et ordinateur. Les parties prenantes clés, dont les communes, passeront également par une interface web pour accéder à la gestion des demandes de citoyens.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La gestion de l'application Fix My Street est opérée, depuis mars 2022, par Paradigm. Ni Bruxelles Mobilité ni Bruxelles Propreté ne peuvent répondre quant aux délais d'intervention des communes. Il conviendrait dès lors que le ministre de tutelle de Paradigm et chargé des Pouvoirs locaux, M. Bernard Clerfayt, transmette ces demandes aux communes.

Allo Pro Net est un programme développé par Bruxelles Propreté pour la gestion des signalements et des problèmes rencontrés dans l'espace public en matière de propreté. Il s'agit d'un outil de gestion opérationnel et interne partagé par l'ensemble des services de la propreté de la Région tels que Bruxelles

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

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

**betreffende Fix My Street en de tussenkomst van gemeenten.**

**De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *De app Fix My Street, die bijna negen jaar geleden gecreëerd werd, is een efficiënt instrument waarmee Brusselaars incidenten op de gewestelijke en gemeentelijke wegen kunnen melden. Sinds de start is het aantal meldingen toegenomen, terwijl de interventietijd sterk verminderd is. Dat is uitstekend nieuws.*

*Welke diensten reageren het snelst en welke types van incidenten worden het vlottst opgelost? Zijn er grote verschillen tussen de gemeenten? Met welke stimuli moedigt het gewest de gemeenten aan om proactief te zijn?*

*In maart 2023 kondigde u aan dat Net Brussel werkte aan een nieuwe versie van Allo Pro Net. Dat is een interne app van Net Brussel die gebruikt wordt om klachten te beheren. Wat zijn de grote verschillen met Fix My Street? Gebruiken alle negentien gemeenten Allo Pro Net? Sommige gemeenten hebben dan ook nog eens hun eigen systeem.*

*Allo Pro Net 2.0 wordt een "full responsive webinterface", wat betekent dat de app gebruikt kan worden op smartphone, tablet of pc. De gemeenten kunnen via die webinterface de aanvragen van hun burgers beheren.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Sinds maart 2022 beheert Paradigm de app Fix My Street. Brussel Mobiliteit en Net Brussel zijn niet op de hoogte van de reactietijden van de gemeenten. De bevoegde minister, de heer Clerfayt, kan dat nagaan.*

*Allo Pro Net is een programma dat Net Brussel ontwikkeld heeft voor het beheer van alle gemelde problemen inzake openbare netheid. Het is een interne app die gedeeld wordt door Net Brussel, de gemeenten, Brussel Mobiliteit, de MIVB en Leefmilieu Brussel. Op basis van de kenmerken en de locatie van*

*een melding worden de meldingen doorgestuurd naar de juiste dienst.*

*Allo Pro Net is dus niet rechtstreeks toegankelijk voor burgers. Meldingen via Fix My Street komen wel in Allo Pro Net terecht, net als die via de 0800-nummers, per brief of via de site van Net Brussel.*

*De interventietijden hangen af van het type melding. Een betere samenwerking tussen de verschillende overheidsdiensten bij de verwerking ervan is een van de sleutelmaatregelen uit de strategie clean.brussels. Tijdens de vergadering daarover op 23 juni 2023 werd een werkgroep aangeduid om precies die samenwerking op punt te stellen.*

<sup>1151</sup> **De heer Sadik Köksal (MR)** *(in het Frans).*- *u was duidelijk over Allo Pro Net, maar zei weinig over Fix My Street zelf en de reactietijden van de gemeenten. Ik zal minister Clerfayt daarover ondervragen.*

<sup>1151</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb helaas geen cijfers over Paradigm.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>1157</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

<sup>1157</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>1157</sup> **betreffende de Vias-analyse van dodelijke ongevallen op snelwegen.**

<sup>1157</sup> **Mevrouw de voorzitter.**- *Bij afwezigheid van mevrouw Joëlle Maison worden haar mondelinge vragen voorgelezen door de heer Marc Loewenstein.*

Propreté, les dix-neuf communes, Bruxelles Mobilité, la STIB, voire Bruxelles Environnement. Il renvoie les signalements vers les services de propreté concernés sur la base de leurs caractéristiques et de leur localisation

Contrairement à Fix My Street, Allo Pro Net n'est pas directement accessible aux citoyens. C'est un outil destiné aux professionnels de la propreté. Fix My Street est l'un des canaux de signalement connectés à Allo Pro Net, au même titre que les numéros 0800, les demandes reçues par courriel ou encore le formulaire de signalement disponible sur le site internet de Bruxelles Propreté.

Les délais d'intervention dépendent du type de signalement. Une des mesures emblématiques de la stratégie de propreté urbaine clean.brussels vise à améliorer le traitement des signalements et demandes d'intervention réceptionnés par Bruxelles Propreté, en y incluant des partenaires-clés comme les communes bruxelloises, la STIB, Bruxelles Environnement ou encore Bruxelles Mobilité, et cela, en vue d'optimiser la réaction sur le terrain et la communication vers les demandeurs.

Lors du conseil de coopération de clean.brussels du 23 juin dernier, la gestion des plaintes, demandes d'intervention et signalements a été désignée comme un groupe thématique à organiser de manière prioritaire. Un groupe de travail piloté par Bruxelles Propreté se réunira d'ici à la fin d'année pour discuter de cette matière et déterminer les possibilités d'amélioration dans le cadre de la gestion de ces signalements.

**M. Sadik Köksal (MR).**- *Vous avez été un peu plus complète concernant Allo Pro Net. En revanche, vous ne m'avez transmis aucun élément concernant l'autre volet, à savoir l'usage de Fix My Street et l'intervention au niveau des communes. Je n'hésiterai pas à questionner le ministre Clerfayt, dont vous dites qu'il est chargé de Paradigm depuis le mois de mars 2022.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Je ne dispose malheureusement pas de chiffres pour Paradigm.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

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

**concernant l'analyse des accidents mortels sur autoroute réalisée par VIAS.**

**Mme la présidente.**- *En l'absence de Mme Joëlle Maison, ses questions orales sont lues par M. Marc Loewenstein.*

<sup>1161</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Volgens Vias Institute zijn vooral de op- en afritten van snelwegen dodelijk, want daar gebeurt de helft van de ongevallen. Verder vindt een derde van de dodelijke ongevallen tussen 22 en 6 uur plaats en is één snelwegslachtoffer op tien een voetganger.

*Hoeveel voetgangers hebben de voorbije tien jaar het leven gelaten op onze 18 km snelweg? In welke omstandigheden gebeuren de meeste ongevallen? Hebt u maatregelen genomen om het aantal verkeersdoden op de gewestelijke snelwegen tot nul terug te brengen?*

<sup>1163</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Het Brussels Gewest heeft 8 km snelweg, geen 18. Daar kwamen van 2013 tot 2022 drie voetgangers om, één in 2019 en twee begin 2020. Twee van hen liepen langs de snelweg en de laatste stak over.

*Om de nuldoelstelling te realiseren werken we aan bewustmaking, infrastructuur en handhaving. Er zijn geen specifieke maatregelen genomen voor de 8 km Brusselse snelweg, maar bij alle projecten waken we over de veiligheid van alle weggebruikers.*

*Onder de actie "safe speed" hebben we echter de maximumsnelheid op snelwegen en op- en afritten verlaagd, waardoor autobestuurders beter kunnen anticiperen. Er worden ook geregeld radarcontroles uitgevoerd. De infrastructuur wordt verbeterd wanneer er nutsvoorzieningen worden aangelegd. Denk bij dit laatste aan de herinrichting van de A12.*

*We mogen niet vergeten dat snelwegen verboden terrein zijn voor fietsers en voetgangers. Autobestuurders met pech moeten een fluohesje dragen zodra ze hun auto verlaten. Zeker bij wegwerkzaamheden is het belangrijk om de snelheidsbeperkingen te respecteren, ook 's nachts.*

*Het is moeilijk om de resultaten van die maatregelen te meten, omdat het aantal dodelijke ongevallen met voetgangers op de snelweg beperkt is. Daarom zijn structurele maatregelen ook zo*

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- L'Institut Vias s'est penché sur la question des accidents mortels sur les autoroutes belges au cours de la période 2021-2022. Il ressort de cette étude que les bretelles de sortie et d'entrée des autoroutes - ainsi que leur proximité - sont particulièrement à risque.

Trois constats attirent l'attention. Primo, plus d'un accident sur deux a lieu au niveau ou à proximité d'une bretelle d'accès ou de sortie. Secundo, un tiers des accidents mortels se produisent la nuit, entre 22h et 6h. Tertio, et plus étonnant, un usager sur dix qui perd la vie dans un accident sur autoroute est un piéton.

L'étude reprend également dans un tableau les chiffres moyens du nombre d'accidents et de tués par 100 kilomètres d'autoroute entre 2013 et 2022, par province et pour la Région bruxelloise.

Combien de piétons ont-ils été victimes d'accidents mortels sur nos 18 km d'autoroutes ces dix dernières années ?

Dans quelles circonstances les accidents se produisent-ils généralement ?

Dans le cadre de la stratégie vision zéro, avez-vous pris ou recommandé des mesures pour les autoroutes se situant sur le territoire de notre Région ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles et ont-elles déjà été suivies d'effet ? Dans la négative, quelles mesures préconisez-vous ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je comprends votre surprise. L'étude de l'Institut Vias est très intéressante et nous devons en tirer des leçons.

Pour répondre à votre question relative aux piétons sur les autoroutes, je préciserai que ces dix dernières années, de 2013 à 2022, sur les huit kilomètres d'autoroute, et non dix-huit, que compte la Région de Bruxelles-Capitale, trois accidents impliquant le décès de piétons sont à déplorer, un en 2019 et deux au début de l'année 2020. À deux reprises, il s'agissait de piétons qui marchaient sur le côté de l'autoroute, et pour le dernier, il la traversait. Nous ne disposons pas d'autres informations.

Pour réaliser la stratégie vision zéro, nous nous appuyons sur trois piliers : la sensibilisation, l'infrastructure et le contrôle-sanction. Aucune mesure spécifique n'a été prise pour les huit kilomètres d'autoroute bruxellois, mais nous veillons pour tous les projets, de toutes envergures, à la sécurité de tous les usagers. Le risque encouru par ces derniers doit en effet être réduit au minimum.

Cependant, on peut souligner les mesures d'abaissement des vitesses dans le cadre des actions « safe speed » sur les autoroutes et sur les bretelles de sortie. Le différentiel de vitesse diminue donc entre ceux qui circulent sur l'autoroute et ceux qui ralentissent pour la quitter. Cela augmente également le champ de vision des conducteurs et permet une meilleure anticipation.

Notons en outre les contrôles radars réguliers sur les différents tronçons d'autoroute. Bruxelles Mobilité met à la disposition de

*moeilijk. Sinds 2022 is er echter geen voetganger meer gestorven op de Brusselse snelwegen. Laten we dat zo houden!*

*- Het incident is gesloten.*

la police de la route des points de contrôle fixes et des semaines de location de lidars.

Enfin, les infrastructures sont améliorées lors de projets de requalification pour les pénétrantes. Citons à titre d'exemple le projet de réaménagement de l'A12, qui vise à requalifier un espace autoroutier en un espace multimodal à l'avantage de tous les usagers et des riverains, avec notamment des réductions de vitesse de circulation.

Rappelons aussi quelques points importants. L'article 21 du Code de la route dispose que l'accès aux autoroutes est interdit aux piétons et aux cyclistes. En cas de panne pouvant expliquer la présence d'un piéton sur les autoroutes et les routes pour automobiles, l'article 51.4 dispose que le conducteur d'un véhicule en panne qui est rangé à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits doit porter une veste de sécurité rétroréfléchissante dès qu'il sort de son véhicule. L'objectif est qu'il soit visible par les autres conducteurs.

Lors de travaux expliquant la présence de piétons sur l'autoroute, il est essentiel de respecter les limitations de vitesse fixées à proximité du chantier, même la nuit. Un chantier, avec ou sans ouvriers en activité, reste une zone de danger pour tout conducteur et pour les autres usagers.

Il n'est pas facile d'évaluer les effets de ces mesures, tant le nombre d'accidents piétons mortels sur autoroute est faible, même si le chiffre de trois est encore trop élevé. Il est donc difficile de décider de mesures structurelles pour les éviter. Toutefois, notons qu'aucun accident piéton mortel n'est à déplorer sur les autoroutes depuis 2022. Faisons en sorte que cela dure !

*- L'incident est clos.*

<sup>1167</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

<sup>1167</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>1167</sup> **betreffende de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias voor het eerste kwartaal van 2023.**

<sup>1169</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *De verkeersveiligheidsbarometer van het Vias Institute voor de eerste helft van 2023 werd enkele weken geleden gepubliceerd. In het Brussels Gewest zijn de ongevallencijfers gedaald tegenover dezelfde periode vorig jaar. Het aantal ongevallen met steps daalde zelfs met 35,5%. Er werden wel iets meer voetgangers en motorrijders het slachtoffer van ongevallen.*

*De cijfers zijn dus goed, maar de inspanning met worden voortgezet, zowel qua preventie en bewustmaking als qua bestrafing van overtredingen. Dat het aantal ongevallen met*

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

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

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Comme à l'accoutumée, ma collègue revient vers vous à propos du baromètre de la sécurité de l'Institut Vias, publié il y a quelques semaines pour le premier semestre 2023.

Pour notre Région, les chiffres indiquent une baisse par rapport à la même période de 2022. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Le nombre d'accidents de trottinette a baissé de 35,5 %. C'est un résultat assez marquant par rapport au premier semestre 2022.

*fietsers licht stijgt, komt mede doordat ook het aantal fietsers stijgt, maar dan nog blijven de cijfers hoog.*

*Hoeveel van de fietsers die gewond raakten, zijn fietsleveranciers die tijdens hun werk in een ongeval betrokken raakten? De gegevens van politie en ziekenhuizen kunnen niet gekruist worden. Worden de gegevens van de ziekenhuizen ook geanalyseerd en geven die hetzelfde beeld?*

*Vias wees erop dat er meer doden vallen bij ongevallen waar bestelwagens bij betrokken zijn. Men linkt dat aan de stijgende handel online. Kent u de context van die ongevallen? Plant u een communicatiecampagne gericht op de bestuurders van bestelwagens die aan huis leveren?*

*Federaal minister Gilkinet kondigde aan dat hij werkt aan een efficiënter beleid tegen recidivisten. Kent u de krachtlijnen van zijn plan?*

Le nombre de piétons victimes d'un accident corporel augmente cependant très légèrement, tout comme celui de motocyclistes.

Si ces chiffres sont globalement rassurants, il faut poursuivre l'effort, continuer à communiquer sur la sécurité routière, sensibiliser aux risques d'accidents de trottinette et sanctionner les contrevenants au Code de la route. S'agissant des cyclistes, il convient de rester vigilant. Leur nombre augmente, ce qui explique, certes, que les accidents augmentent également. Les chiffres de ce premier semestre 2023 restent toutefois élevés.

Parmi les cyclistes blessés dans des accidents de la route, avez-vous une idée du nombre de livreurs professionnels qui l'ont été pendant leur activité professionnelle ?

La fusion des bases de données de la police et des hôpitaux étant manifestement impossible, les données des hôpitaux bruxellois sont-elles utilisées et, dans l'affirmative, comment ? Confirment-elles la baisse du nombre d'accidents de trottinette constatée par l'Institut Vias ?

Dans son communiqué de presse du 26 août, l'Institut Vias indique que le nombre de tués dans des accidents impliquant une camionnette augmente et il soulève la question des livraisons dans le cadre du commerce en ligne. En savez-vous plus sur le contexte de ces accidents ? Une communication destinée aux chauffeurs de camionnettes de livraison qui travaillent avec les acteurs du commerce en ligne est-elle prévue ?

Faisant suite à la publication de ce baromètre trimestriel, votre homologue fédéral, M. Gilkinet, a annoncé qu'il travaillait sur « un dispositif plus efficace de lutte contre les récidivistes de comportements dangereux au volant ». Pouvez-vous nous exposer les pistes explorées pour améliorer l'efficacité de cette lutte ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Même s'il faut rester prudent, les chiffres relatifs aux accidents survenus au cours des six premiers mois de l'année sont plus encourageants que l'année passée.

En ce qui concerne les trottinettes, à usage presque constant, on compte en effet 35 % de moins d'usagers blessés que l'année passée à la même période. La diminution du nombre de tués et de blessés graves est encore plus nette : on passe de 21 victimes en 2022 à 12 en 2023.

Il y a aussi moins de blessés chez les cyclistes, leur nombre passant de 547 à 488, ce qui représente une diminution de 10 %. La diminution du nombre de blessés graves et de morts, qui passe de 22 à 16, est encore plus marquée. Pourtant, dans le même temps, l'utilisation du vélo a augmenté. En effet, le nombre de cyclistes a augmenté de 9 % en moyenne au cours des six premiers mois de l'année.

<sup>1171</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De cijfers voor de eerste helft van 2023 zijn inderdaad hoopgevender dan die van de vorige jaren. Bij de steps zien we 35% minder gewonden bij een gelijk gebleven gebruik. Het aantal doden en ernstig gewonden daalde van 21 naar 12.*

*Het aantal gewonde fietsers daalde van 547 naar 488 (-10%); het aantal doden en zwaargewonden van 22 naar 16. En dat terwijl het aantal fietsers toenam met 9%.*

*Bij voetgangers en automobilisten is het aantal gewonden stabiel gebleven, en het aantal zwaargewonden gedaald. Bij de motorrijders is het aantal zwaargewonden stabiel gebleven en helaas nog steeds te hoog.*

*Het gaat dus de goede kant uit, maar we moeten onze inspanningen qua preventie, bewustmaking en controle voortzetten. De reële evolutie van de cijfers wordt pas op langere termijn duidelijk.*

*Uit de gegevens van de politie valt niet af te leiden of de slachtoffers fietsleveranciers zijn en of zij gewond raakten bij de*



*uitoefening van hun beroep. De gegevens van de ziekenhuizen worden niet gebruikt omdat zij alle opgenomen personen omvatten, ongeacht de plaats van het ongeval.*

*Er moet inderdaad actie worden ondernomen tegen recidivisten. De federale regering spreekt regelmatig over het rijbewijs met punten. Ik ben daar voorstander van, maar helaas is er nog geen akkoord op federaal niveau. Een andere optie is de invoering van efficiënte alternatieve straffen.*

*Het aantal ongevallen met bestelbusjes en werkbusjes daalt in Brussel, terwijl het stijgt in de rest van België. Maar het blijft ons zorgen baren en daarom roepen we de bouwsector en de sector van leveringen aan huis op om naar meer duurzame oplossingen te zoeken en om hun chauffeurs tot een voorzichtiger rijgedrag aan te zetten.*

Parmi les piétons et les occupants de voitures, le nombre de blessés est stable, mais on observe une diminution du nombre de blessés graves parmi les occupants de voitures.

Enfin, pour les motos et les cyclomoteurs, le chiffre est stable, mais le nombre de blessés graves reste trop élevé.

Ces chiffres évoluent dans le bon sens, mais nous savons qu'il faut maintenir nos efforts, continuer le travail de sensibilisation et les contrôles et poursuivre la sécurisation de la voirie. J'espère que ces chiffres seront confirmés pour la deuxième partie de l'année. Mais nous savons qu'il faut toujours analyser les chiffres de la sécurité routière à plus long terme.

Les statistiques d'accidents reprises dans la base de données de la police ne permettent pas de savoir si les cyclistes accidentés sont des livreurs, ni si ces accidents ont lieu pendant leur activité professionnelle. Vu le temps que les livreurs passent à vélo, ils mériteraient cependant d'être considérés comme un groupe cible spécifique.

Les données d'accidents des hôpitaux ne sont pas utilisées. Elles sont intéressantes, mais elles reprennent l'ensemble des personnes admises, indépendamment du lieu de l'accident. C'est pourquoi nous nous basons sur les données de la police.

Par rapport aux récidivistes, nous devons avancer. Le permis à points a été régulièrement évoqué avec le niveau fédéral. Il en a aussi été question en conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications. Le permis à points permettrait d'avoir un levier concret pour lutter contre la récidive. Le ministre fédéral Georges Gilkinet a porté ce projet, que je soutiens, au niveau fédéral mais il n'y a malheureusement pas encore d'accord pour le mettre en œuvre. Une autre manière de lutter contre les chauffards consiste à améliorer l'identification des conducteurs récidivistes et à trouver des peines alternatives efficaces. Ces deux éléments devront être développés.

En ce qui concerne l'évolution du nombre d'accidents impliquant les conducteurs de camionnette, l'augmentation à laquelle vous faites référence concerne l'ensemble de la Belgique. Les chiffres pour Bruxelles font état d'une diminution de 11,3 % du nombre d'accidents et de 8,7 % du nombre de victimes. Les accidents impliquant les conducteurs de camionnette restent cependant une préoccupation, à cause du développement du commerce en ligne et du contexte de rénovation des bâtiments. Les corps de métiers concernés utilisent beaucoup ce type de véhicule. C'est pourquoi Bruxelles Mobilité a, comme j'ai déjà pu vous le communiquer, réalisé un appel d'offres visant à sensibiliser le secteur de la construction à des pratiques de mobilité plus durables et à de meilleurs comportements en matière de sécurité routière.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous dites ne pas pouvoir utiliser les données des hôpitaux parce que le lieu de l'accident n'y est pas spécifié. Serait-il possible de prendre contact avec eux

<sup>1173</sup> **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De gegevens van de ziekenhuizen kunnen niet gebruikt worden omdat ze geen locatie vermelden. Kunt u contact met hen opnemen om dat te veranderen?*

1173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De gegevens van de ziekenhuizen leren ons een aantal zaken, zoals het feit dat wie met een step verongelukt, vaak andere verwondingen heeft dan voetgangers of fietsers. De gegevens systematisch kruisen met die van de politie kan echter niet, omdat bepaalde zaken vertrouwelijk zijn. Wij raden mensen die in het ziekenhuis terechtkomen, aan om ook de politie te contacteren.*

1173 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Maar de ziekenhuizen rapporteren veel meer ongevallen dan de politie. Die gegevens zouden dus erg nuttig zijn om een realistisch beeld te krijgen en daarop het beleid te kunnen stoelen.*

- *Het incident is gesloten.*

(*De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

1183 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1183 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1183 **betreffende het buitensporige lawaai van bepaalde gebruikers van het openbaar vervoer in Brussel.**

1183 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

1183 **betreffende stilteruimten in het openbaar vervoer.**

1187 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het openbaar vervoer wordt alsmaar aantrekkelijker en blijft groeien. Om het dan voor iedereen aangenaam te houden is het belangrijk dat reizigers zich aan een aantal beleefdheidsregels houden.*

*Het gebruik van smartphones kan in het openbaar vervoer geluidshinder veroorzaken. Zo zijn er reizigers die geen oortjes gebruiken om muziek te luisteren of een film te kijken en sommigen hebben zelfs een luidspreker mee. De andere reizigers moeten noodgedwongen meeluisteren.*

*Dezelfde problemen doen zich voor op de trein. De NMBS heeft een ludieke campagne uitgewerkt om aan de*

pour remédier à ce problème ? Cela nous permettrait de disposer d'informations plus pertinentes quant aux mesures à prendre.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous utilisons les chiffres des hôpitaux, qui contiennent des données intéressantes telles que les conséquences des accidents de trottinettes, qui entraînent d'autres types de blessures. Mais le croisement systématique des données demande des vérifications qui dépassent le cadre de la confidentialité, et ce n'est pas toujours possible.

Nous encourageons les gens qui se retrouvent à l'hôpital à s'adresser aussi à la police. Ces informations sont donc souvent incluses dans les chiffres de cette dernière. Il serait très intéressant, mais aussi très fastidieux, de croiser ces bases de données.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Cela reste nécessaire, car on constate que les hôpitaux répertorient beaucoup plus d'incidents que la police. Il nous faut creuser cette piste, même si c'est compliqué, si nous voulons mener des politiques appropriées à la réalité du terrain.

- *L'incident est clos.*

(*M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

**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 les bruits excessifs de certains usagers dans les transports en commun bruxellois.**

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME INGRID PARMENTIER**

**concernant les zones calmes dans les transports en commun.**

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Les transports en commun se développent de plus en plus et deviennent plus attrayants. Ils offrent une solution alternative efficace aux personnes qui ont l'habitude de se déplacer en voiture, particulièrement aux heures de pointe. Le temps passé dans les transports en commun n'est le plus souvent pas du temps perdu pour ces usagers : les parents en profitent pour discuter avec leurs enfants, des amis se téléphonent ou discutent, certains lisent, écoutent de la musique ou même travaillent à distance.

Afin que tous les usagers puissent voyager dans les meilleures conditions possibles, quelques règles informelles de savoir-vivre sont intéressantes à rappeler. Je vous interroge aujourd'hui sur

*wellevendheidsregels te herinneren. Plant de MIVB een vergelijkbare campagne?*

l'utilisation du smartphone et les nuisances sonores que celui-ci peut occasionner dans les véhicules de transport en commun.

En effet, certains usagers n'utilisent pas d'oreillettes pour écouter de la musique, regarder des films ou discuter par vidéoconférence, allant même jusqu'à brancher le haut-parleur. Les autres usagers se voient donc imposer le son de musiques, séries, films alors qu'ils ne partagent pas forcément les goûts de la personne, ou sont parfois forcés d'entendre des conversations et des détails de la vie privée ou professionnelle des autres usagers.

Les mêmes problèmes se posent dans les trains, où la SNCB a apposé dans ses wagons de petits visuels ludiques pour rappeler ces règles élémentaires de convivialité. La STIB prévoit-elle également de sensibiliser ces usagers à un usage raisonné et convivial du smartphone dans ses véhicules afin de limiter le niveau de nuisances sonores ? J'ai déjà pu repérer de petits logos sur le réseau.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'ai également déposé une proposition de résolution à ce sujet afin de répondre aux plaintes de nombreux Bruxellois concernant les bruits excessifs dans les transports en commun du réseau.

Les transports en commun jouent un rôle essentiel dans la mobilité urbaine, en offrant une solution alternative pratique et durable à la voiture individuelle. L'un des défis auxquels ils doivent faire face est de garantir le confort et la qualité de vie des voyageurs.

La problématique du bruit dans les véhicules et sur le quai doit être prise en compte. En effet, le bruit excessif peut entraîner des désagréments pour les usagers, tels que le stress, la fatigue et la difficulté à se concentrer. Il est crucial de sensibiliser les usagers à cette problématique et de les encourager à adopter des comportements respectueux du calme et de la tranquillité publique.

Dans le cadre de la recherche de solutions visant à limiter les effets néfastes du bruit sur le bien-être et la santé des Bruxellois, une commission délibérative a été mise en place pour faire le point sur la problématique du bruit en milieu urbain et proposer des mesures concrètes visant à réduire cette nuisance dans l'espace public bruxellois.

La commission s'est notamment penchée sur les mesures à promouvoir pour maîtriser le bruit dans les transports publics bruxellois, en explorant les différentes pistes et stratégies susceptibles de contribuer à réduire les niveaux sonores indésirables, ainsi qu'à améliorer la qualité de vie des usagers et à préserver leur santé. Une des recommandations émises par cette commission délibérative est d'instaurer des zones calmes dans les transports en commun.

Quels moyens avez-vous mis en œuvre, Madame la Ministre, pour contrôler et réduire le bruit excessif causé par les usagers dans les transports en commun en général et en particulier en ce

<sup>1189</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik diende een voorstel van resolutie in als reactie op de vele klachten van Brusselaars over lawaai op het openbaar vervoer.*

*In de stad vormt het openbaar vervoer een handig, duurzaam alternatief voor de auto, maar het moet comfortabel en kwaliteitsvol zijn. Lawaai in de voertuigen of op de perrons is hinderlijk en kan stress, vermoeidheid en concentratieproblemen bij andere reizigers veroorzaken. Bewustmaking bij de gebruikers is dan ook nodig, opdat ze de openbare rust zouden respecteren.*

*Een overlegcommissie buigt zich over mogelijke maatregelen om geluidshinder in de openbare ruimte te beperken. Een van haar aanbevelingen behelst de invoering van stiltezones in het openbaar vervoer.*

*Wat ondernam u al om lawaai in het openbaar vervoer te beperken? Hoe en wanneer wil u stiltezones invoeren? Hoe wil u lawaaiërig gedrag ontraden? Hoeveel processen-verbaal zijn er in 2021 en 2022 voor dergelijke hinder opgemaakt? Voert u bewustmakingscampagnes ook in andere talen dan het Nederlands en Frans?*

*Bestaan er in het buitenland initiatieven of goede praktijken die als voorbeeld kunnen dienen?*

*Hoeveel klachten kreeg de MIVB in 2022 over hinderlijk gebruik van luidsprekers? Welke aanvullende maatregelen overweegt u om dat aan te pakken?*

*Bent u van plan om in de tevredenheidsbarometer van de MIVB vragen over geluidshinder te verwerken?*

qui concerne les haut-parleurs des smartphones (conversations téléphoniques, films, podcasts, matches de football, etc.) ?

Envisagez-vous, à l'instar de la SNCB, de proposer des zones calmes ? Comment et dans quels délais ?

Quelles sanctions ou mesures dissuasives avez-vous prévues pour décourager les comportements bruyants des usagers dans les transports publics ? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés en 2021 et 2022 portant sur ce type de nuisances ?

Quelles mesures concrètes (campagnes de sensibilisation, pictogrammes, panneaux numériques, brochures,...) avez-vous prises pour sensibiliser les usagers ?

Avez-vous mis en place des campagnes de sensibilisation dans d'autres langues, comme l'anglais, par exemple ?

Existe-t-il des initiatives ou des bonnes pratiques dans d'autres pays ou régions dont vous pourriez vous inspirer pour résoudre cette problématique ?

Pouvez-vous nous communiquer le nombre de plaintes introduites en 2022 auprès de la STIB concernant l'usage intempestif de haut-parleurs ?

Quelles mesures complémentaires envisagez-vous de prendre pour remédier à cette situation et garantir des trajets plus agréables ?

Et, enfin, comptez-vous inclure dans le baromètre de satisfaction de la STIB des questions concernant les nuisances sonores excessives sur le réseau, et notamment celles produites par les haut-parleurs ? Si non, pourquoi ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le bruit excessif est une problématique importante, qui a été pointée par le panel citoyen. Celui-ci peut entraîner des désagréments pour les usagers, tels que du stress, de la fatigue et la difficulté à se concentrer. Il est crucial de sensibiliser les usagers à ces enjeux, en les encourageant à adopter des comportements respectueux du calme et de la tranquillité publique. Il y a déjà beaucoup de bruit dans une ville, entre autres celui qui est généré par le métro, et il importe de veiller à ne pas rajouter du bruit excessif.

La STIB organise une à deux fois par an des campagnes de sensibilisation à la convivialité dans ses transports, qui visent des thématiques diverses en fonction des réalités constatées sur le terrain et soulevées par les voyageurs et le personnel. La campagne lancée durant la période estivale de 2023 comprenait quatre thèmes, dont un portait sur le bruit, avec le slogan suivant : « Pour bien s'entendre, baissions le volume ».

Plusieurs pictogrammes sont apposés dans les véhicules de la STIB, qui rappellent les règles à respecter dans les transports publics. Le premier, dans l'ordre des interdictions, est celui d'un

<sup>1191</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het burgerpanel wees erop dat lawaai op het openbaar vervoer inderdaad een belangrijk probleem is. Het is belangrijk om gebruikers daarop te wijzen en ze te stimuleren om hun gedrag te wijzigen.*

*De MIVB organiseert jaarlijks enkele bewustmakingscampagnes over wellevendheid op het openbaar vervoer. In de zomer van 2023 draaide de campagne rond drie thema's, waaronder lawaai.*

*In de voertuigen van de MIVB zijn pictogrammen aangebracht die herinneren aan de regels op het openbaar vervoer. Een daarvan is een doorstreepte telefoon die aangeeft dat lawaai ongewenst is.*

*Stiltezones invoeren in bussen, trams of metrostellen is niet mogelijk. De MIVB heeft geen weet van een dergelijke maatregel in andere regio's.*

*In het besluit betreffende de exploitatievoorwaarden voor de MIVB staat dat het verboden is zonder toelating muziek te maken of af te spelen op het openbaarvervoernetwerk.*

*In 2022 ontving de MIVB negen klachten over hinderlijk gebruik van mobiele telefoons of luidsprekers.*

*De MIVB zal voorlopig geen vragen over lawaai in haar tevredenheidsbarometer opnemen. Dat aspect zit immers al vervat in de vragen over het reizigerscomfort. Bovendien vinden de ondervraagde personen de vragenlijst nu al lang. Ten slotte moet er een zekere stabiliteit in de vragen zitten om de cijfers over de jaren heen te kunnen vergelijken.*

*Aan de keuze van een campagnethema gaat altijd ruim overleg vooraf. Doorlopende bewustmaking heeft overigens het grootste effect.*

téléphone mobile barré pour nuisances sonores, avec l'inscription « Respectez les autres voyageurs ».

Malheureusement, contrairement à ce qui peut se faire dans les trains, où il y a des wagons distincts et où les voyageurs passent davantage de temps, il n'est pas réaliste de mettre en place des zones silencieuses dans les bus, trams et métros. La STIB n'a pas connaissance d'une telle mesure appliquée ailleurs dans ce type de transports.

L'essentiel est d'encourager la convivialité et le respect entre les voyageurs, à tous les niveaux, et donc également en matière de bruit excessif, ce que la STIB fait justement au travers de ses campagnes pour la convivialité dans les transports publics.

L'article 3 de l'arrêté fixant les conditions d'exploitation de la STIB indique qu'il est interdit de jouer ou de diffuser de la musique sans autorisation sur le réseau.

En 2022, la STIB a reçu au total neuf plaintes concernant l'usage intempestif du téléphone mobile et du haut-parleur dans les transports publics.

En ce qui concerne le baromètre de satisfaction, pour l'instant la STIB n'a pas l'intention d'intégrer des questions concernant précisément le bruit des haut-parleurs sur le réseau pour deux raisons : d'abord, parce que cet élément est pris en compte dans la catégorie relative au confort des voyageurs, et ensuite, parce que le questionnaire du baromètre est déjà considéré comme long par les personnes interviewées, et qu'il n'est dès lors pas recommandé d'y ajouter des sous-catégories. En outre, une certaine stabilité est requise pour pouvoir comparer les chiffres sur différentes années.

La fixation de la thématique abordée dans une campagne fait toujours l'objet d'une réflexion préalable et d'un choix entre différents thèmes. Il est constaté que la sensibilisation continue est celle qui a le plus grand effet sur le public.

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je pense qu'il faut poursuivre ces efforts de sensibilisation et une fois par an me semble être un minimum. Cela me paraît compliqué de mettre des sanctions, il y a peut-être d'autres choses plus importantes à sanctionner. Je privilégierais la sensibilisation et les rappels réguliers via les logos ou de petites images humoristiques.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La sensibilisation est une bonne chose, mais elle existait déjà. Je voulais surtout attirer l'attention sur une problématique vécue par les usagers. Il faut soigner la qualité de vie sur le réseau de la STIB. Cet été, vous avez annoncé une série de mesures relatives à la sécurité, à la prévention et à la qualité de vie sur le réseau. Nous vous demandons simplement d'ajouter un point dans le règlement d'ordre intérieur de la STIB. Ce n'est pas compliqué et cela clarifierait les choses.

Il est logique qu'un règlement d'ordre intérieur évolue et s'adapte à la réalité. Il y a dix ans, l'usage des smartphones n'était pas

<sup>1193</sup> **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Eén bewustmakingscampagne per jaar is een minimum. Sancties invoeren lijkt mij moeilijk. Ook ik geef de voorkeur aan bewustmaking en regelmatige herhaling via pictogrammen of ludieke boodschappen.*

<sup>1195</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Bewustmaking bestaat al langer, maar de levenskwaliteit op het openbaar vervoer verdient meer aandacht. De MR vraagt gewoon om een extra punt in het huishoudelijk reglement van de MIVB op te nemen, wat een en ander duidelijk zal maken. Een huishoudelijk reglement evolueert. Tien jaar geleden veroorzaakte smartphonegebruik geen hinder, nu wel. Is het dan niet logisch om er een verbod op het gebruik van luidsprekers in op te nemen? Het personeel kan dan steunen op een regel om reizigers op hun hinderlijke gedrag aan te spreken.*

<sup>1197</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Zonder toestemming op het MIVB-net muziek maken of afspelen is verboden. Dat artikel kunnen de medewerkers gebruik om reizigers op hun gedrag aan te spreken. Toch zal ik uw voorstel aan de MIVB voorleggen. De maatschappij moet er wel voor zorgen dat het besluit voor de controleurs hanteerbaar blijft.*

<sup>1197</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat u bereid bent ons voorstel in overweging te nemen.*

*- Het incident is gesloten.*

<sup>1203</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

<sup>1203</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

<sup>1203</sup> **betreffende de ongerustheid van de Molenbekaars over de toekomstige tramlijn naar Thurn & Taxis.**

<sup>1205</sup> **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Iedereen weet hoe belangrijk investeren in het openbaar vervoer in nieuwe woonwijken is. In de plannen voor de tram Thurn & Taxis wil men in de Picardstraat fietspaden en tramsporen aanleggen, bomen planten en parkeerplaatsen weghalen.*

*De plannen hebben vertraging opgelopen, maar nu lijkt er schot in de zaak te komen. Vier scenario's maken nog kans. Een ding is zeker: de tram rijdt in het midden van de weg.*

*De bewoners van de dichtbevolkte wijk rond de Picardstraat maken zich ongerust over de mogelijke aanleg van een voetgangerszone rond de school, waardoor het verkeer*

intempestif, avec des personnes qui suivent leur émission ou téléphonent en activant le haut-parleur dans les transports en commun.

Le règlement d'ordre intérieur de la STIB interdit de jeter et d'abandonner tout objet, de cracher, de faire ses besoins et de manger, ce qui peut paraître assez évident. Pourquoi ne pourrait-on pas y ajouter l'interdiction d'utiliser le haut-parleur de son smartphone ? Des agents de prévention y sont favorables car ils pourraient intervenir plus sereinement auprès des personnes concernées en leur rappelant simplement la règle. Je vous demande d'y réfléchir dans l'intérêt de tous.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'article 3 de l'arrêté susmentionné indique qu'il est interdit de jouer ou de diffuser de la musique sans autorisation sur le réseau de transport de la STIB. Même si la source du son n'y est pas précisée, il est possible d'utiliser cet article à cette fin.

Cependant, nous allons tout de même transmettre votre proposition. La STIB veille aussi à ce que le cadre de l'arrêté soit utilisable pour les contrôleurs.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Merci pour cette réponse positive. Le but est en effet qu'il existe un article qui règle le problème de la diffusion de la musique. Il faudrait ajouter une précision toute simple dans le règlement d'ordre d'intérieur qui, bien qu'il soit très long, ne prend pas en compte cette évolution de notre société.

*- Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

**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 inquiétudes des Molenbeekois au sujet du futur tram vers Tour & Taxis.**

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Nous savons l'importance d'investir dans les transports en commun, et tout particulièrement dans les nouveaux quartiers d'habitations. C'est le cas avec le projet de tram Tour & Taxis, qui passera à la frontière de Molenbeek-Saint-Jean et de la Ville de Bruxelles, non sans modifier considérablement la rue Picard. Celle-ci sera amputée de nombreuses places de parking au profit de pistes cyclables, de rails et d'arbres.

En retard sur l'agenda, qui prévoyait ces réalisations pour 2024, le projet semble relancé. La pose des rails va transformer l'espace public. Quatre scénarios ont été retenus sur les 50 possibles pour réorganiser la voirie avec l'arrivée du tram : avec ou sans sens unique pour les voitures ; avec ou sans piétonnier devant l'école néerlandophone Imelda Instituut ; avec des pistes

*verplaatst wordt naar de omliggende straten. Heel wat bewoners hebben hun auto nodig.*

*Als alles volgens plan verloopt, zal de tram Thurn & Taxis Belgica verbinden met het Noordstation en later met het Centraal Station. Er zouden slechts tussen de 14 en 62 parkeerplaatsen overblijven tussen de Picardstraat en de Vanderstichelenstraat.*

*Op een vergadering eind juni bleek dat de bewoners en handelaars tegen de afschaffing van de parkeerplaatsen zijn. Ze vinden dat er al voldoende openbaar vervoer is in de buurt, en dat de straat breed genoeg is voor een trambedding, parkeerplaatsen aan beide zijden, voetpaden, fietspaden en bomen.*

cyclables séparées ou des rues cyclables. Il est certain, en tout cas, que le tram circulera au centre de la voirie.

La rue Picard reste un quartier très dense avec de nombreux commerces et un taux d'occupation particulièrement élevé. La population est très inquiète face à l'option d'installer un piétonnier devant l'école, interdisant toute circulation automobile et renvoyant celle-ci dans les petites rues résidentielles du quartier Maritime. Or, de nombreux habitants de cette zone n'ont d'autre choix que d'utiliser la voiture, notamment pour se rendre au travail. Combien de parents solos et de personnes à mobilité réduite ne sont pas déjà obligés de tourner pendant des heures dans l'espoir de trouver une place de stationnement ?

Si les échéances sont respectées, en 2029, le tram Tour & Taxis devrait circuler rue Picard et relier Belgica à la gare du Nord puis, en 2032, à la gare Centrale. Selon les différents scénarios, sur 189 emplacements de parking, 127 seraient purement et simplement supprimés. Il ne resterait qu'entre 14 et 62 places sur le tronçon entre les rues Picard et Vanderstichelen.

Une réunion à ce sujet a eu lieu fin juin, où riverains et commerçants des environs de la rue Picard ont dénoncé les suppressions prévues. Pour eux, c'est soit le tram sans perte de places de parking, soit pas de tram du tout. Ils refusent que l'on perturbe davantage leur environnement alors que des bus et le métro passent déjà à proximité. Ils ne comprennent pas pourquoi la Région n'a pas pris exemple sur l'avenue Charles Woeste, moins large que la rue Picard et pourtant traversée par un tram reposant sur des rails antivibrations et antibruit, avec des places de stationnement de chaque côté, des trottoirs agréables et des pistes cyclables jalonnées de beaux arbres. Il est en effet possible d'améliorer les choses en respectant les desiderata de chacun.

La concertation avec la commune, les habitants et les commerçants semble également poser quelques problèmes.

Le projet du tram Tour & Taxis est-il définitivement acté ?  
Quelles concertations ont-elles eu lieu, et avec qui ?

Quand la demande de permis sera-t-elle introduite ?

Des rails sur coussins antibruit et antivibrations sont-ils prévus, comme sur l'avenue Charles Woeste à Jette, à deux pas de la station Belgica ?

Sur quelle base les possibilités d'aménagement à quatre pistes ont-elles été limitées, alors que le maintien de places de stationnement en suffisance l'emporte à l'unanimité ?

Quand connaissons-nous le scénario retenu ?

Qu'en est-il de la concertation avec la commune sur l'avenir de la rue Picard et de l'axe Belgica-Vanderstichelen, qui est essentiel ?

Où en est la concertation avec les commerçants et les habitants ?

<sup>1207</sup> *Er zijn problemen met het overleg tussen de gemeente, bewoners en handelaars.*

*Is het plan voor de tram definitief? Is er overleg geweest, en met wie? Wanneer wordt de aanvraag voor de bouwvergunning ingediend? Hoe loopt het tramtraject? Hoe denkt men het smalle stuk van de Vanderstichelenstraat aan te pakken? Zal men voor tril- en geluiddempende sporen kiezen?*

*Waarom werd er niet gekozen voor vier rijstroken, terwijl iedereen de parkeerplaatsen wenste te behouden? Waarom wilt u de schuine parkeervakken weghalen? Hoe zal men het verlies aan parkeerplaatsen opvangen in deze wijk waar het nu al zo moeilijk parkeren is?*

*Wanneer worden de plannen bekendgemaakt? Wat is de stand van zaken van het overleg met de gemeente over de toekomst van de verkeersader Belgica-Vanderstichelen? Zijn de handelaars en de bewoners betrokken bij dit overleg?*

<sup>1209</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De nieuwe tramlijn Thurn & Taxis is een onderdeel van het plan om veilige en comfortabele oplossingen te bieden voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ook wordt de openbare ruimte beter ingericht.*

*De regering heeft het traject van de tram goedgekeurd op 15 juli 2021. In februari 2023 werd ik met de uitvoering ervan belast. Die goedkeuring gebeurde op basis van verschillende studies die werden besproken met de gemeenten en het gewest.*

*Het doel van de regering is om voor het einde van deze regeerperiode de vergunningsaanvraag in te dienen. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen waar het nodig is om trillingen te beperken. Zodra de sporen in de verschillende straten zijn geplaatst wordt een grondige studie over de trillingen uitgevoerd, waarna de nodige maatregelen worden genomen.*

<sup>1211</sup> *De uitgebreide overlegprocedure is nog niet afgerond. Het voorstel over de vier rijstroken was één van de mogelijkheden die op tafel lagen tijdens de overlegvergadering in juni 2023.*

Qu'est-il prévu pour compenser cette perte d'emplacements dans un quartier qui subit déjà une forte pression sur le stationnement ? Pour rappel, ce dernier est payant jusqu'à 21h.

Pour quelle raison voulez-vous supprimer le stationnement en épi présent sur une partie de la rue Picard ?

Quelles sont les pistes explorées pour le tracé du tram depuis la rue Picard jusqu'au boulevard Belgica ? Le projet n'est pas clair sur ce point.

Comment un tram peut-il traverser le mince tronçon de la rue Vanderstichelen ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La nouvelle ligne de tram de Tour & Taxis, en plus de son ambition de relier la station Belgica, dans un premier temps, à la gare du Nord et, dans une deuxième phase, à la gare Centrale, a pour ambition d'améliorer la qualité de l'aménagement de l'espace public, de répondre aux besoins des usagers, y compris les personnes à mobilité réduite, et de mettre en œuvre le plan régional de mobilité Good Move en offrant des alternatives sûres et confortables à pied ou à vélo et en donnant la priorité aux transports publics. Le réaménagement de l'espace public proposera diverses améliorations urbaines telles que la végétalisation ou la gestion des eaux de pluies.

Le tracé du tram de Tour & Taxis a été approuvé par le gouvernement le 15 juillet 2021. Celui-ci m'a chargée de la mise en œuvre de ce projet le 1er février 2023.

Un grand nombre de concertations ont eu lieu à différentes étapes du projet. Dans le cadre de l'étude Agora de fin 2021, portant sur la gouvernance du projet, les représentants de plusieurs communes ont été réunis (Jette, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, la Ville de Bruxelles et Saint-Josse-ten-Noode). Ensuite, des concertations sur le tracé, suivant une première étude du bureau Tritel et une étude d'incidences pilotée par la STIB et établie par Sweco, ont réuni, notamment, les communes, urban.brussels et perspective.brussels. C'est d'ailleurs sur la base du résultat de l'étude de Sweco que le gouvernement a acté ledit tracé.

L'objectif fixé par le gouvernement est d'introduire la demande de permis pour 2024, avant la fin de cette législature. Comme pour tous les projets de tram, une étude approfondie de l'impact des vibrations sera menée. Cette étude doit prendre en compte l'implantation des rails et leur environnement, après avoir finalisé la mise en place de ceux-ci dans les différentes rues. Les mesures les plus aptes à réduire les impacts du tram dépendront réellement des lieux où il passera. Nous ne pouvons donc pas dire à ce stade quelle rue nécessitera l'utilisation de dispositifs pour limiter les vibrations. Ceux-ci seront évidemment ajoutés là où ce sera nécessaire.

Concernant la rue Picard, un large processus de participation a été mis en place et se poursuit d'ailleurs. Les quatre pistes mentionnées dans votre question ont été présentées au public lors de la seconde réunion de concertation pour le projet de



*Brussel Mobiliteit en het studiebureau zoeken verder naar scenario's die tegemoet komen aan ieders verwachtingen. In november worden er nieuwe scenario's voorgelegd aan de bewoners en handelaars, die vervolgens besproken worden in het begeleidingscomité. Dat bestaat uit onder meer Brussel Mobiliteit, de MIVB, De Lijn, de gemeente Sint-Jans-Molenbeek en de stad Brussel, urban.brussels, Leefmilieu Brussel en de Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp.*

*Het doel is om tegen het jaareinde een scenario uit te werken dat wordt opgenomen in de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning, waarna het openbaar onderzoek kan plaatsvinden. Pas na afloop van de aanvraagprocedure kennen we met zekerheid het tramtraject.*

*De gemeente Molenbeek maakt deel uit van de begeleidingscomités die de tramlijn in zijn geheel opvolgen.*

*De handelaars en de bewoners werden actief betrokken bij de participatieprocedure. Zo werden er huis-aan-huisbevestigingen en groepsgesprekken georganiseerd. Hieruit bleek dat de meningen over de aanleg van de publieke ruimte erg verdeeld zijn.*

réaménagement de la rue Picard en juin 2023. Ces pistes n'étaient pas des scénarios en tant que tels, mais exploraient différentes possibilités en vue d'alimenter les réflexions pour faire avancer le projet.

Bruxelles Mobilité et le bureau d'études continuent de chercher le scénario d'aménagement qui répondra au mieux aux ambitions de la Région et des communes concernées et aux attentes des riverains et usagers de l'espace public. De nouvelles possibilités pour la rue Picard seront présentées aux riverains et aux commerçants au mois de novembre, si tout se passe bien, et discutées en réunion du comité d'accompagnement du projet. Celui-ci comprend Bruxelles Mobilité, la STIB, De Lijn, la commune de Molenbeek-Saint-Jean et la Ville de Bruxelles, urban.brussels, Bruxelles Environnement, le Siamu, et d'autres partenaires encore.

L'objectif est d'opter pour un scénario à la fin 2023 et d'ensuite préparer le dossier pour l'insérer dans la demande de permis d'urbanisme du tram Tour & Taxis. Cette demande aura pour objet la création d'une ligne de tram entre la gare du Nord et la station Belgica et sera bien entendu soumise à enquête publique. Ce n'est donc qu'une fois le permis délivré que l'on connaîtra avec certitude le scénario qui sera mis en œuvre.

La commune de Molenbeek-Saint-Jean est bien impliquée dans le projet de ligne de tram dans son ensemble. Elle fait notamment partie des comités d'accompagnement qui suivent deux études : la première concerne le réaménagement de la rue Picard et du tronçon à hauteur de la rue Vanderstichelen, qui sera emprunté par le tram ; la deuxième étude concerne les autres tronçons qu'empruntera le tram.

Les commerçants et habitants des alentours de la rue Picard suivent depuis le début du projet le processus de participation. Ils sont conviés aux réunions de concertation. Du porte-à-porte a spécifiquement été organisé à leur intention. Ils ont également participé aux permanences de juillet qui ont permis des discussions plus précises et en petits groupes, illustrant des opinions très variées sur l'espace public.

Le stationnement actuel en épi pose des questions de sécurité pour les manœuvres des automobilistes, notamment à l'égard des cyclistes qui descendent. Par ailleurs, quand elles sont stationnées en épi, les voitures débordent sur les trottoirs, réduisant la largeur de ceux-ci alors qu'ils sont déjà trop étroits. De plus, une magistrale piétonne est prévue pour créer une connexion à cet endroit. Il faut donc rendre cet accès confortable pour les piétons.

D'un point de vue urbanistique, il est difficile de déposer un nouveau permis préservant le stationnement perpendiculaire, cela a d'ailleurs été discuté dans le cadre du nouveau règlement régional d'urbanisme. Mon cabinet n'ignore pas l'impact qu'aura ce projet sur les nombreuses places de stationnement qui existent dans le quartier. J'ai déjà contacté les propriétaires du parking souterrain à proximité. Nous envisageons une forme de compensation grâce à des tarifs réduits pour les riverains. La

<sup>1213</sup> *De schuine parkeervakken brengen de veiligheid van fietsers in gevaar en verminderen de breedte van de voetpaden. Daarenboven kot er op deze plaats een belangrijke voetgangersverbinding en die moet veilig en comfortabel zijn.*

*Verticaal parkeren is op basis van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) moeilijk te verantwoorden. Wij zijn er ons niettemin van bewust dat de nieuwe tramlijn het parkeerprobleem groter maakt. Op dit moment bespreken wij met parking.brussels en de eigenaars van de ondergrondse parking in de buurt de mogelijkheid om de bewoners er tegen een lager tarief te laten parkeren.*

*Het traject loopt inderdaad door de Vanderstichelenstraat. Het lijkt ingewikkeld om in dit smalle deel het huidige*

gebruik te combineren met de tram, fietsinfrastructuur en voetgangerszones.

<sup>1215</sup> **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Het gaat om een omvangrijk project in een wijk waar de meeste bewoners, ondanks hun bezorgde en ontevreden reacties, uitkijken naar openbare ruimte die verfraaid wordt en die gelijkwaardig gedeeld wordt. Mits er een echt overleg plaatsvindt, dat rekening houdt met de bekommernissen van de bewoners, zullen ze de inrichting voor de tramaanleg aanvaarden.*

*De Vanderstichelenstraat is veel smaller en verdient dus bijzondere aandacht. De tramsporen in de Charles Woestelaan zijn voorzien van een nieuw geluiddempend systeem dat overal zou moeten worden ingevoerd. De Charles Woestelaan toont aan dat een dubbele trambedding, fietspaden, veilige voetpaden en parkeerplaatsen perfect kunnen samengaan.*

*De bewoners hebben de indruk dat ze geen gehoor vinden. Ik ben blij te horen dat u aan oplossingen denkt voor wie geen andere keuze heeft dan de auto te gebruiken. Ik kijk uit naar het bewonersoverleg in november.*

*- Het incident is gesloten.*

discussion est en cours. Nous travaillons sur cette question avec parking.brussels.

Le tracé arrêté passe bien par la rue Vanderstichelen. Considérant la largeur de ce tronçon, il semble compliqué de conserver son usage actuel en y ajoutant le tram, une infrastructure cyclable sécurisée et des espaces piétons confortables, mais cela devra faire l'objet d'un débat.

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- Il s'agit effectivement d'un projet très important, dans un quartier qui mérite assurément une attention particulière. Même s'ils ont exprimé des inquiétudes et un certain mécontentement, la plupart des habitants sont favorables à des aménagements, à l'embellissement et à un partage équitable de l'espace public. Si vous mettez en place une véritable concertation et que vous tenez compte des inquiétudes des habitants, ceux-ci accepteront plus facilement les aménagements et la réalisation du projet de tram, qui sera utile pour beaucoup.

Le tronçon de la rue Vanderstichelen est beaucoup plus étroit. Son aménagement générera des nuisances pour les riverains et il mérite donc une attention particulière. C'est pour cette raison que j'ai évoqué l'avenue Charles Woeste, où les rails ont été équipés d'un nouveau système antibruit. Il faut profiter des travaux pour installer ce système partout, car les habitants de tous les quartiers méritent d'en bénéficier.

Par ailleurs, si j'ai cité l'exemple de l'avenue Charles Woeste toute proche, c'est parce qu'il démontre qu'il est possible de faire coexister deux voies de tram, des pistes cyclables, d'agréables trottoirs sécurisés et des places de stationnement. Je me déplace plus souvent à vélo qu'en voiture ou en transports en commun, et je sais que la rue Picard est dangereuse à certains endroits pour les cyclistes et les piétons.

J'insiste sur l'importance de la concertation. À un moment donné, les riverains ont eu l'impression qu'on ne les écoutait pas et qu'on voulait orienter les décisions. Il faut aussi tenir compte des parents solos, des personnes à mobilité réduite et de tous ceux qui n'ont d'autre choix que d'utiliser la voiture. Il faut être attentif à la situation de ces personnes qui, elles aussi, plaident pour des quartiers moins pollués. J'entends que vous y êtes attentive et que vous réfléchissez également à des solutions hors voirie.

Je reviendrai sur la question et je prends note du fait qu'une concertation avec les habitants du quartier est prévue en novembre.

*- L'incident est clos.*

<sup>1219</sup> **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

<sup>1219</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

**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,**

1219 **betreffende de burgerraadpleging over de herinrichting van de Bevrijderssquare en de aangrenzende straten.**

1221 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Vlak voor de zomervakantie kregen de Molenbenaars een flyer met een oproep in de bus om via een onlinevragenformulier tussen 1 en 29 jul of live op 5, 6 of 8 juli hun mening te kennen te geven over de heraanleg van de Bevrijderssquare en de omliggende straten met het oog op meer levenskwaliteit, grotere verkeersveiligheid en aangename openbare ruimte. Ik betreur dat de bevraging nog wel over een aanleg die de wijk ingrijpend zal veranderen, werd georganiseerd tijdens een vakantieperiode. Dat men zich bovendien maar mocht uitspreken over twee mogelijkheden voor een voetgangerszone op de Maasstraat en het behoud van de huidige inrichting van de square roept vragen op.*

*Was u op de hoogte van de bevraging? Is het geweest betrokken bij de heraanleg van de Bevrijderssquare?*

*Wat kunt u zeggen over de online bevraging?*

*Kwamen er op 5, 6 en 8 juli inwoners opdagen?*

*Vond er voor de bevraging een informatievergadering plaats?*

*Wat waren de resultaten van de bevraging?*

*Hoe wettelijk is een tijdens de zomervakantie georganiseerde bevraging?*

**concernant la consultation citoyenne sur le réaménagement du square des Libérateurs et des rues attenantes.**

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- À la veille des congés d'été, les Molenbeekois qui n'étaient pas encore partis en vacances ont découvert dans leur boîte aux lettres un prospectus les invitant à s'exprimer sur le réaménagement du square des Libérateurs et des rues attenantes. Il y était question d'améliorer le cadre de vie et le bien-être des habitants autour de ce square, de renforcer la sécurité routière pour tous les usagers, de créer un espace public plus agréable, un espace de rencontre et de convivialité.

Selon les termes du prospectus, « une enquête menée auprès des riverains révèle l'envie d'un espace convivial, familial et verdurisé, adapté pour l'organisation d'activités récurrentes ». Par ailleurs, ce même prospectus invite les riverains à remplir un questionnaire disponible en ligne du 1er au 29 juillet, ou à se déplacer pour faire entendre leur voix, le 5 juillet entre 13 et 16h, le 6 juillet entre 14 et 18h ou le 8 juillet entre 9 et 12h.

Je suis interpellé par le fait qu'une enquête est réalisée auprès des habitants durant les périodes de vacances, alors même que ce qui leur est demandé est susceptible de transformer profondément leur quartier. Le formulaire proposait trois options de réaménagement :

- une zone piétonne créée sur le segment de la rue de la Meuse entre les rues Haeck et Vandernoot et sur la rue Square des Libérateurs, en plus de nouveaux aménagements sur le square ;
- une zone piétonne créée sur le segment de la rue de la Meuse entre les rues Haeck et Vandernoot, en plus de nouveaux aménagements sur le square ;
- un square qui reste tel quel, sans nouveaux aménagements.

J'ai été également interpellé par la forme de ce sondage, car les habitants sont appelés à s'exprimer sur trois possibilités de réaménagement préalablement choisies.

Avez-vous eu connaissance de l'enquête citée dans le prospectus ? La Région bruxelloise est-elle partie prenante dans ce réaménagement ?

Qu'en est-il du sondage en ligne qui propose trois options ?

Les Molenbeekois se sont-ils déplacés en nombre les 5, 6 et 8 juillet ?

Une réunion d'information en présentiel a-t-elle été tenue préalablement à cette enquête ?

Quels sont les résultats de cette dernière ?

Quelle est la légalité d'une telle consultation organisée durant les grandes vacances ?

1225 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uw vraag betreft door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek geplande werkzaamheden, waar ik niet voor bevoegd ben. U stelt uw vraag dan ook best aan het gemeentebestuur.*

1225 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Dat antwoord had ik verwacht.*

*Overleg in de maand juli of bevestigingen die nagenoeg uitsluitend online verlopen, zijn niet democratisch.*

*Ik ging naar een van de informatiebijeenkomsten. Daar werden drie mogelijkheden voorgelegd aan de bewoners. Bij twee daarvan werd een straat een voetgangerszone en verdwenen er parkeerplaatsen. In het derde voorstel was dat niet het geval, maar daarvoor zou de gemeente geen gewestsubsidie krijgen.*

*Hangen subsidies af van de keuzes die gemeenten maken? Zo ja, dan vind ik dat schandalig. Op die vraag kunt u wel antwoorden.*

1229 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Gewestsubsidies worden op basis van het ingediende project toegekend. Voor de betreffende heraanleg werd nog geen project ingediend.*

*Projecten moeten met Good Move, de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en de stedenbouwkundige regelgeving overeenstemmen. Ook het beschikbare budget speelt een rol. Sommige projecten krijgen voorrang.*

*Ik stel voor dat u uw opmerkingen aan de gemeenteraad voorlegt.*

1229 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Dat zal ik doen.*

*U zegt dat het gewest niet betrokken is, maar het subsidieert mogelijk de heraanleg van de Bevrijdingssquare, op voorwaarde dat de gemeente het juiste project kiest. Dergelijke chantage is choquerend! Ik kom hier ongetwijfeld later op terug.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Votre question orale concerne un projet porté par la commune de Molenbeek-Saint-Jean, le square des Libérateurs et les rues attenantes étant des voiries communales. Bruxelles Mobilité et mon cabinet n'ont pas été impliqués dans le travail de la commune et n'ont donc pas d'informations de première main sur ce projet communal.*

*Je vous invite à poser directement votre question au porteur du projet. Je n'ai pas à donner mon opinion sur un projet local qui ne relève pas de mes compétences et dans lequel la Région n'a été impliquée à aucun niveau.*

**M. Jamal Ikazban (PS).**- *Je m'attendais un peu à cette réponse. Que la Région intervienne ou pas, une concertation organisée en plein mois de juillet ne me semble pas très démocratique, de même pour celles qui se passent uniquement sur internet.*

*Je me suis rendu à l'une des rencontres organisées sur le square. Trois options d'aménagement étaient présentées aux habitants. Pour deux d'entre elles, une rue devenait piétonne et des emplacements de stationnement étaient supprimés. La troisième option proposait de ne pas apporter de tels changements, mais, en ce cas, il a été précisé que la commune ne recevrait pas de subsides régionaux pour l'aménagement.*

*C'est ce qui explique ma question. Est-il vrai que les subsides sont octroyés aux communes en fonction des choix opérés et de ce que qu'acceptent les habitants ? Si c'est le cas, je trouve cela choquant, voire scandaleux. Je pense que vous pouvez répondre à cette partie de ma question.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Les subsides régionaux sont octroyés sur la base des projets introduits. Or aucun projet n'est déposé actuellement. Son contenu n'a donc pas été évalué. Néanmoins, chaque projet est jugé selon sa conformité au plan régional de mobilité Good Move, au règlement régional d'urbanisme et aux règles d'urbanisme. Le nombre de projets subsidiés par la Région est aussi fonction du budget disponible. L'administration donne aussi parfois priorité à certains projets.*

*En l'occurrence, j'entends nombre de remarques sur la gestion de la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Comme vous êtes dans la majorité au conseil communal molenbeekoïse, je propose que vous y portiez ce débat.*

**M. Jamal Ikazban (PS).**- *J'interpellerai les représentants communaux. Je l'ai d'ailleurs déjà fait.*

*Vous dites qu'il n'y a pas d'implication de la Région, pourtant elle est susceptible de subsidier cet aménagement car la commune n'a pas les moyens de le faire seule. On a présenté aux habitants plusieurs pistes, dont une qui consiste à ne pas recevoir de subside s'ils refusent certains aménagements. Ce chantage est choquant ! Je reviendrai probablement vers vous après avoir interpellé la commune, puisque in fine, c'est la Région qui décide de subsidier ou pas un projet.*

1233 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De gemeenten moeten de regels van Good Move en de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening naleven.*

*Ik ben niet op de hoogte van de drie voorstellen en kan uw vragen dan ook niet beantwoorden, maar ik veronderstel dat de gemeente aanvaardbare projecten aan de inwoners voorlegde. Het is niet omdat het gewest niet subsidieert, dat projecten niet vergund kunnen worden.*

*Wanneer het gewest projecten subsidieert, ziet het erop toe dat die ook echt verbetering brengen. Voorts kunnen subsidies niet alleen door mij worden toegekend, maar ook door minister Clerfayt, die bevoegd is voor de plaatselijke besturen. Het is dan ook belangrijk dat u nagaat in welk kader de subsidie wordt aangevraagd. Overigens, het gewest subsidieert niet per definitie alle plannen voor heraanleg.*

1235 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Ik vind het aanvaardbaar dat voor bepaalde subsidies voorwaarden gelden.*

*In het betreffende dossier worden subsidies echter gekoppeld aan de aanleg van een voetgangerszone en de schrapping van parkeerplaatsen. Aanvaardt de gemeente dat niet, dan is er geen geld voor de heraanleg. Dat vinden de inwoners choquerend.*

*- Het incident is gesloten.*

1239 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan Good Move, avec les restrictions qu'il comporte, a été approuvé au niveau régional par tous les partenaires de la majorité. Le règlement régional d'urbanisme (RRU) est en cours de révision. Nous verrons ce qu'il en ressortira. Bien entendu, les communes peuvent faire des propositions, mais elles doivent respecter ces deux cadres.

N'ayant pas vu les trois propositions, je ne peux donc pas vous répondre, mais je suppose que les communes proposent aux riverains des options admissibles. En effet, même s'il n'est pas fait appel à un financement de la Région, il n'en demeure pas moins qu'aucun permis ne sera octroyé pour des projets allant à l'encontre des dispositions du RRU.

Lorsque des projets sont financés par la Région, dans le cadre du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), par exemple, pour réaménager des trottoirs afin de les rendre plus accessibles aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, nous veillons à ce que l'adaptation de la largeur des trottoirs et les matériaux utilisés apportent une réelle valeur ajoutée. De même, dans le cadre du programme Avanti, si le but est d'augmenter la vitesse des transports publics, il faut pouvoir démontrer que l'objectif est atteint.

Il y a lieu de distinguer les subsides octroyés par mes services et les subsides régionaux venant du ministre de tutelle des Pouvoirs locaux, portant notamment sur des contrats triennaux. Les premiers visent toujours des objectifs tels qu'améliorer la sécurité routière ou la qualité des trottoirs pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Il s'agit donc de voir dans quel cadre une demande de subsides est déposée. Le réaménagement de la voirie locale relève du niveau communal. Certes, il existe des subsides visant à encourager les communes, mais je ne peux pas affirmer que chaque réaménagement sera d'office subsidié par la Région.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je vais clarifier mon propos. Que la Région accorde des subsides à la commune est une bonne chose. De même, je ne vois pas d'un mauvais œil qu'elle soumette certains subsides à la condition de planter des arbres ou d'embellir le quartier.

Par contre, ces trois propositions d'aménagement me préoccupent. In fine, des subsides peuvent être octroyés si l'on accepte de piétonniser une rue et de supprimer des emplacements ; si on le refuse, les subsides s'envolent et avec eux la rénovation du square. Cela choque les habitants, et je partage leur sentiment.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1239 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1239 **betreffende de trillingshinder door de nieuwe generatie trams.**

1241 **De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Sinds een jaar of twee veroorzaakt de snelheid waarmee T2000-trams rijden, trillingen in de Steylsstraat in Laken, die de levenskwaliteit ernstig aantasten. Het lawaai is vreselijk en er ontstaan barsten in de muren. Blijkbaar zijn de sporen in de straat volledig versleten. Vreemd genoeg worden de T3000-trams niet genoemd. De MIVB zou niet van plan zijn om voor 2027 de sporen volledig te vervangen of maatregelen te nemen die de trillingen en het lawaai kunnen verminderen, en zijn er studies nodig voor werken op dezelfde lijn. De trillingen zouden nochtans al afnemen, als de MIVB de sporen wat zou bijlijpen, al zal niet iedereen daar genoegen mee nemen.*

*Kunnen omwonenden en handelaars compensatie krijgen voor de geleden schade?*

*Vond er een bodemstudie plaats, voor de nieuwste generatie trams in gebruik werd genomen?*

*Klopt het dat alleen de T2000 de trillingen veroorzaakt?*

*Is er schade aan gebouwen, omdat de nieuwe trams sneller rijden dan 30 km/u?*

*Hoe vaak zijn de sporen al bijgeslepen? Met welk resultaat? Hoe vaak moet dat nog gebeuren opdat de omwonenden weer wat rust ervaren?*

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

**concernant les nuisances vibratoires dues aux trams de nouvelle génération.**

**M. Jamal Ikazban (PS).**- La rue Steyls à Laeken a fait parler d'elle dans la presse. Les riverains n'en peuvent plus de subir des vibrations. Tout tremble ! La situation est devenue invivable à l'intérieur même des habitations, où les gens ne s'entendent apparemment plus parler. Deux lignes de tram, la 62 et la 93, traversent dans les deux sens cette rue étroite résidentielle. On apprend qu'au sol, les voies sont totalement dégradées.

À cet égard, le témoignage des riverains de la rue Steyls, tout près de l'arrêt Jacobs Fontaine, est accablant. Le problème date d'un peu plus de deux ans, moment où les nuisances liées au tram sont devenues insupportables. Les vibrations et le bruit se font ressentir jusqu'à l'intérieur des maisons, avec l'impression que le mur va s'effondrer. Ce constat est partagé par de nombreux habitants et commerçants qui se plaignent de fissures sur les murs et parquets, de vitres brisées, mais aussi d'une quiétude totalement bouleversée. Tous réclament un retour à la normale, comme au temps des anciens trams.

Les trams T2000 et leur vitesse sont pointés du doigt. Bizarrement, les T3000 ne sont pas mis en cause. La présence de plusieurs chantiers dans le nord de Bruxelles a peut-être une incidence sur les projets de la STIB, qui n'envisage pas de renouvellement complet des voiries avant 2027, ni d'ailleurs d'installation de dispositifs antivibrations et antibruit. D'autres chantiers nécessitent des études, comme les travaux rue Steyls à coordonner avec ceux de la rue Stéphanie, sur la même ligne.

Toutefois, bien avant le remplacement prévu des rails, des travaux de meulage à l'emplacement de l'usure pourraient déjà réduire les vibrations. Ces petites rustines feront le bonheur des uns, mais pas celui des autres. Dans un contexte où l'utilité des transports en commun n'est plus à démontrer, j'aurais voulu vous poser quelques questions.

Depuis plus de deux ans, les Laekenois souffrent de nuisances multiples causées par les trams de nouvelle génération. Existe-t-il des compensations pour les dégâts occasionnés dans leurs habitations et commerces ?

Une étude du sol préalable à l'installation des trams de nouvelle génération (T2000 et T3000) a-t-elle été réalisée ?

Les riverains ont-ils raison d'incriminer les T2000 et non les T3000 pour ces vibrations ?

Le non-respect des zones 30 par ces trams de nouvelle génération augmente-t-il les nuisances dans les habitations ?

<sup>1243</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De belangrijkste oorzaken van trillingen zijn versleten wielen en sporen. De MIVB beseft dat dergelijke trillingen bijzonder onaangenaam zijn en blijft dan ook maatregelen nemen om de problemen aan te pakken.*

*De staat van de sporen en de wielen wordt voortdurend gecontroleerd. Indien nodig past de vervoersmaatschappij haar vernieuwingsplannen aan. Daarnaast staat de klantendienst van de MIVB in voor de follow-up van de klachten. Meestal is de oorzaak van het probleem snel gevonden.*

*Bij hinder moet zo snel mogelijk onderhoud, reparatie of vervanging plaatsvinden. Dat geldt voor zowel de voertuigen als de infrastructuur. Tweemaal per jaar slijpt de MIVB de transporen preventief bij. Afhankelijk van de noodzaak kan dat vaker gebeuren.*

*Voorts bouwt de maatschappij stelselmatig een smeersysteem in op de trams. Dat spuit olie op het wiel, die in de bochten op de sporen wordt afgezet, waardoor de wrijving afneemt en de sporen minder verslijten.*

*Ten slotte is in het tienjarenplan voor de sporen opgenomen dat de MIVB jaarlijks 15 km spoor vervangt. Ze bepaalt de prioriteiten op basis van veiligheid en de mate van slijtage.*

*Wanneer ze sporen vervangt, voert de maatschappij een effectenstudie naar geluid en trillingen uit, op basis waarvan ze preventieve maatregelen neemt.*

Combien de campagnes de meulage des rails usés ont-elles déjà été réalisées ? Pour quel résultat ? Combien d'autres doivent être réalisées afin de permettre aux riverains de retrouver un peu de quiétude et de sérénité ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les causes principales des nuisances acoustiques et vibratoires générées par les transports publics sont l'usure des roues et des voies en raison de fréquences de passage élevées.

Je suis consciente, comme la STIB, du fait que les désagréments causés par les vibrations des trams peuvent être difficiles à vivre. Il est donc essentiel que la STIB continue de prendre des mesures afin de gérer de manière anticipée ou curative les problèmes de bruit et de vibration causés par le transport urbain ferroviaire.

D'abord, la surveillance de l'état des voies et des roues des véhicules est continue. Elle permet de contrôler l'usure et les dégâts éventuels, de gérer les interventions techniques et, si nécessaire, d'adapter les plans de renouvellement. Le service clients de la STIB effectue en parallèle un suivi des plaintes. Dans la majorité des cas, une simple observation permet de détecter la cause du problème : défaut local de la voie, descellement d'une taque, etc.

Ensuite, l'entretien, la réparation et le remplacement des éléments générateurs de bruit ou de vibration sont effectués immédiatement ou le plus rapidement possible. Ces interventions s'appliquent tant au matériel roulant (reprofilage des roues des trams) qu'aux éléments d'infrastructure (rechargement des cœurs ou des cuvettes, rails courbes, meulage de la table de roulement des rails par train meuleur, graissage des courbes). Le meulage des voies de tram visant à limiter l'usure ondulatoire est organisé annuellement en deux campagnes préventives de six à huit semaines. Des meulages ponctuels ont également lieu selon les nécessités.

Des systèmes de graissage embarqués sont progressivement installés sur les trams et sont de série sur les modèles de nouvelle génération. Ils consistent à projeter sur la roue de la graisse qui se dépose sur le rail dans les courbes, ce qui a un impact positif sur le contact. Ce système permet de limiter les frottements, donc l'usure des rails dans les courbes et, dès lors, les crissements.

Enfin, le plan décennal des voies, actualisé tous les six mois, prévoit un renouvellement annuel moyen de 15 km de voies simples, en plus des extensions de réseau. Les chantiers prioritaires sont établis en fonction des paramètres de sécurité ferroviaire et d'usure des voies.

Lors des renouvellements de voies, une étude d'incidence acoustique et vibratoire est réalisée. Elle permet de déterminer les mesures préventives opportunes : tapis antivibratoire, semelles sous les patins des rails, rails encapsulés, dalles flottantes, etc.

<sup>1245</sup> *Tussen 12 en 18 april 2023 heeft de MIVB de sporen in de Steylsstraat, de Jules Lahaystraat en de Fransmanstraat geslepen. Daardoor zijn de trillingen sterk afgenomen.*

*De MIVB controleert regelmatig de staat van de sporen. Bij een bezoek in september 2023 stelde het controleteam enkele beschadigingen vast, die in de loop van de komende weken worden hersteld. Als er zich weer sleet zou voordoen, laat de MIVB de sporen in het voorjaar van 2024 opnieuw slijpen.*

*In afwachting van de vervanging van de sporen in 2027 geldt er in de Steylsstraat een snelheidsbeperking voor de trams. De T2000-trams rijden overigens niet zo vaak in die zone.*

*Als een bewoner kan aantonen dat barsten in de muren door het tramverkeer zijn veroorzaakt, heeft hij recht op een compensatie. De MIVB voert zelf metingen uit volgens de DIN 4150-3-norm om de impact op de structuur van gebouwen te bepalen. Die norm werd tot nu toe altijd gerespecteerd.*

<sup>1247</sup> **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat de MIVB inspanningen levert om de hinder te beperken.*

*Bij de toekomstige aanleg van tramlijnen moeten we ons afvragen of het verstandig is om trams door smalle woonstraten te laten rijden. Dat is vaak een geërfde situatie, en de klachten van de inwoners zijn er soms helemaal terecht. Als de MIVB vooraf rekening zou houden met zulke erg onaangename neveneffecten, kan ze een project uitwerken dat zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt.*

*- Het incident is gesloten.*

Entre le 12 et le 18 avril 2023, les rails situés dans les rues Steyls, Jules Lahaye et Fransman ont été meulés, ce qui a permis d'éliminer complètement l'usure ondulatoire présente sur les voies et, ainsi, de réduire fortement les vibrations générées par la circulation des trams.

Les équipes de surveillance du réseau, sous la supervision de la direction de l'infrastructure de la STIB, passent régulièrement en revue l'état des rails. Un passage récent dans cette zone, au début du mois de septembre, a permis de constater que l'usure ondulatoire n'était pas réapparue à ce stade. Cependant, quelques cuvettes, à savoir des usures un peu plus prononcées aux soudures de jonction des rails, ont été détectées. Les équipes de maintenance les répareront dans les prochaines semaines. Les équipes de surveillance du réseau restent très attentives à l'apparition de l'usure ondulatoire. Si celle-ci réapparaît, un nouveau passage d'un train meuleur pourra être organisé au printemps 2024.

Dans l'attente d'un remplacement complet des rails prévu en 2027, une limitation localisée de la vitesse des trams est appliquée rue Steyls. Par ailleurs, les T2000 ne circulent pas dans cette zone tôt le matin ni tard le soir, et très peu le week-end.

Si un riverain constate des fissures dans son habitation et estime qu'elles sont dues aux passages du tram, la législation sur les compensations s'applique pour peu qu'un lien de causalité puisse être démontré. Pour l'impact structurel sur les bâtiments, c'est-à-dire leur stabilité et les fissures, des campagnes de mesures selon la norme DIN 4150-3 en vigueur sont effectuées pendant l'exploitation et durant les phases de démontage des voies ou de terrassement sur différents sites. Jusqu'ici, les critères ont toujours été respectés et l'intégralité structurelle des bâtiments, préservée.

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- Je me réjouis que la STIB s'efforce, tant bien que mal, de résoudre les problèmes par des interventions, des actions de prévention ou, à tout le moins, la priorisation des réfections de voies à l'horizon 2027.

À mon sens, cette situation locale devrait nous inciter à la réflexion lors de futurs aménagements. Le passage du tram dans des rues résidentielles et très étroites est-il judicieux ? J'ignore si cette pratique a perduré jusqu'à aujourd'hui. Nous avons hérité d'une certaine situation à Bruxelles et les riverains expriment parfois de vives plaintes – à juste titre, en l'occurrence.

Près de mon domicile aussi, je constate que des travaux de meulage et de graissage sont régulièrement effectués en soirée et la nuit : à certains endroits, les trams peinent à tourner et l'usure augmente. Nous nous devons d'inclure ces points dans notre réflexion sur les projets d'aménagement.

J'ai évoqué précédemment l'exemple d'un projet futur prévoyant un tram donné à un endroit donné. J'estime qu'il nous faut tirer des enseignements de ces expériences difficiles, tout particulièrement pour les habitants ! Tenir compte des désagréments en amont nous permettra de concevoir des projets



d'une complétude maximale, et ce, avant d'installer des rails pour y faire passer des trams.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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 nettoyage des véhicules de la STIB.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Le groupe Multiobus, entre autres partenaire de De Lijn, a décidé de réduire le temps nécessaire au nettoyage de ses bus de 15 à 5 minutes dès le 11 juillet. En ce temps record, il s'agit de faire briller l'extérieur et l'intérieur du bus, mais aussi de faire le plein.

Ces bus, qui assurent du transport régulier, prennent en charge une grande partie des services de bus privés dans la région du Brabant oriental et du Hageland, mais aussi du transport touristique et scolaire dans toute la Belgique. Ils traversent notre Région, et transportent aussi des voyageurs bruxellois.

Dans le contexte actuel de risque de résurgence de la pandémie, il est incroyable que l'on puisse ainsi lésiner sur le temps et donc sur la qualité du nettoyage des bus.

Un nettoyage à la vitesse grand V consiste à vérifier si des papiers, canettes et autres déchets divers jonchent le sol du bus pour les jeter à la poubelle, à laver et racler le bus, à faire le plein de mazout, à faire le plein d'AdBlue, à garer le bus à sa place, avant de clôturer la journée.

Nous nous interrogeons également sur le nettoyage des véhicules de la STIB - bus, rames de métro, trams - une fois rentrés au dépôt.

Le risque de crise sanitaire - tout comme le risque d'infection et l'enjeu de la propreté - reste entier et les usagers des transports en commun font confiance aux pouvoirs publics dans ce cadre.

Dès lors, avez-vous eu connaissance de la décision du groupe Multiobus de réduire le temps de nettoyage de ses bus de 15 minutes à seulement 5 minutes ? Étant donné que ce groupe est partenaire de De Lijn, quel est l'impact sur les usagers bruxellois ? De quel recours éventuel la Région bruxelloise dispose-t-elle ?

Comment se déroule le nettoyage des véhicules de la STIB, une fois ceux-ci rentrés au dépôt ? Le temps de nettoyage a-t-il été réduit ou augmenté ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mon cabinet et moi-même n'avons pas connaissance des décisions du groupe

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende de reiniging van MIVB-voertuigen.

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (*in het Frans*).- *De groep Multiobus, een partner van De Lijn, besliste dat vanaf 11 juli 2023 de schoonmaak van een bus nog slechts vijf minuten in plaats van vijftien minuten mag duren. De bussen van Multiobus rijden in heel België en vervoeren dus ook Brusselaars.*

*Het is onbegrijpelijk dat de tijd voor de schoonmaak zo wordt ingekort, zeker nu covid weer de kop opsteekt. In die vijf minuten moet het personeel immers vuilnis verwijderen, de bus wassen, tanken en op de juiste plaats parkeren.*

*Ik vraag mij af hoe het de schoonmaak van de MIVB-voertuigen staat. Het risico op een gezondheids crisis blijft groot en de reizigers rekenen erop dat ze met schoon openbaar vervoer kunnen reizen.*

*Bent u op de hoogte van de beslissing van Multiobus? Welke gevolgen heeft die voor reizigers in Brussel? Wat kan het gewest ondernemen?*

*Hoe verloopt de schoonmaak van de MIVB-voertuigen? Heeft de MIVB de tijd voor de schoonmaak beperkt of net uitgebreid?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ik was niet op de hoogte van de beslissing van Multiobus, dat in*

*opdracht van De Lijn een aantal lijnen bedient die ook over Brussels grondgebied lopen. Alle lijnen van de MIVB worden door overheidsdiensten uitgebaat en dat blijft ook zo.*

*De Lijn laat weten dat Multiobus verklaart niet op de hoogte te zijn van een beperking van een zogenaamde vijftienminutenregeling. De voertuigen van Multiobus worden dagelijks schoongemaakt. Maandelijks vindt er een volledige reiniging plaats. Een poetsbeurt vergt op zijn minst twintig minuten.*

*De MIVB hanteert verschillende types schoonmaakbeurten, waarvoor de geplande tijd ongewijzigd is gebleven.*

Multiobus, qui effectue un certain nombre de trajets sur les lignes 410, 316 et le faisceau de lignes à partir d'Overijse qui pénètrent dans la Région de Bruxelles-Capitale pour le compte de De Lijn. Toutes les lignes de la STIB sont, pour leur part, desservies par les services publics bruxellois et cette situation doit être maintenue.

Néanmoins, voici une réponse apportée par la société De Lijn, après concertation avec son opérateur Multiobus qui devrait vous rassurer quelque peu : « L'opérateur Multiobus concerné a déclaré ne pas être au courant de la règle des quinze minutes (et certainement pas d'une réduction à la règle des cinq minutes). Tous les jours, les véhicules Multiobus sont brossés, les déchets sont enlevés et les postes de pilotage sont soigneusement astiqués. Chaque mois, chaque véhicule fait l'objet d'un nettoyage complet. Les autobus sont astiqués en fonction du temps nécessaire, qui est de 20 à 30 minutes au minimum. »

Le temps de nettoyage des véhicules de la STIB est resté constant. Il existe différents niveaux de nettoyage intérieur des véhicules, auxquels correspondent des fréquences spécifiques : un nettoyage d'apparence chaque jour (des espaces réservés aux voyageurs et du poste de conduite), un nettoyage approfondi toutes les une à six semaines (selon le type de véhicule et le nombre de kilomètres parcourus) et, toujours selon le type de véhicule, des opérations de « gros nettoyage » réalisées deux fois par an. Le nettoyage extérieur des véhicules est également effectué à des fréquences variables selon le type de véhicule et les kilomètres parcourus. Bien entendu, en cas de besoin peut avoir lieu un nettoyage supplémentaire.

1257 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Gelukkig heeft de MIVB de tijd voor een schoonmaakbeurt niet ingekort.*

*Velen hebben het tegenwoordig over de voordelen die de privésector biedt. U hebt gelijk als u stelt dat de MIVB haar opdracht uitstekend vervult.*

*- Het incident is gesloten.*

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- C'était une belle occasion de confirmer que la STIB n'a pas réduit le temps consacré à cette lourde tâche et que notre entreprise de transport public fait bien son travail. À l'heure où beaucoup vantent les avantages du secteur privé, vous avez raison de rappeler qu'elle remplit ses missions avec brio. Soulignons le mérite du personnel, qui fait briller et astique les véhicules pour le plus grand plaisir des voyageurs !

*- L'incident est clos.*

1261 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1261 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1261 **betreffende de follow-up van de erkenning van ambulances voor dieren als prioritaire voertuigen in Brussel.**

1263 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Hoewel mijn voorstel van resolutie over de erkenning van ambulances voor dieren als prioritaire voertuigen begin 2022*

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**concernant le suivi donné à la reconnaissance des ambulances vétérinaires comme véhicules prioritaires à Bruxelles.**

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Je vous interrogeais en février dernier à propos de l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables par les ambulances vétérinaires ainsi que la reconnaissance de ces dernières en tant que véhicules

*unaniem werd goedgekeurd, is er tot nu toe niets mee gebeurd. In februari dit jaar heb ik u er vragen over gesteld.*

*Ziekenwagens voor dieren erkennen als prioritaire voertuigen kan de levens van heel wat gezelschapsdieren redden. 4,1% dieren sterft in afwachting van de aankomst van de ambulance.*

*De wijziging aan de Wegcode is een federale bevoegdheid, maar het Brussels Gewest kan overleginitiatief nemen. Ook kan het gewest een studie uitvoeren over dierenambulances als prioritaire voertuigen.*

*Dit dossier is blijkbaar geen prioriteit voor de Brusselse regering. In antwoord op mijn vorige vraag over dit onderwerp bleek dat het voorstel om dierenambulances voorrang te verlenen was ingediend bij de federale overheid.*

*Een van de discussiepunten betreft het gebruik van de busbanen door de ambulances. Dat kan risico's inhouden, wat vereist dat de chauffeurs goed opgeleid zijn. Het zou nuttig zijn om dit met de sector te bespreken.*

*Hoever staat het met deze resolutie? Is dit al besproken met de MIVB en met de sector van ambulanciers? Wat zijn de conclusies van een studie over de specifieke noden van dierenambulances? Wordt er gedacht aan een specifieke opleiding voor bestuurders van dierenambulances?*

*Ik zou graag de volgende stappen kennen in dit dossier, opdat deze maatregel wordt ingevoerd voor deze regeerperiode voorbij is.*

prioritaires. En effet, bien que la proposition que j'avais déposée avec d'autres collègues ait été adoptée à l'unanimité - y compris donc par votre groupe - début 2022, rien n'a bougé.

Entre-temps, de nombreux animaux en paient le prix, faute de bénéficier rapidement des soins nécessaires. Je rappelle qu'en moyenne 4,1 % des animaux décèdent avant l'arrivée de l'ambulance vétérinaire au domicile. Rendre ces véhicules prioritaires réduirait fortement le temps d'attente et permettrait de sauver la vie de nombre de nos compagnons. Tel était bien l'objectif de la proposition de résolution qui, je le rappelle, a été adoptée.

Certes, la modification du Code de la route est une compétence fédérale, mais la Région bruxelloise se doit de prendre l'initiative d'organiser la concertation avec les entités concernées. Le gouvernement bruxellois a également toute latitude pour mener une étude approfondie des besoins des ambulances vétérinaires qui circuleraient en tant que véhicules prioritaires au sein de notre capitale. Or, à ma connaissance, une telle étude n'a pas encore été réalisée.

Ce dossier demande un certain volontarisme dans le chef du gouvernement bruxellois, qui ne semble pas y accorder une quelconque priorité. En réponse à ma précédente question sur le sujet, vous m'aviez informé, Madame la Ministre, que la proposition de modification du Code de la route permettant aux ambulances vétérinaires d'être prioritaires avait été soumise à l'autorité fédérale et faisait l'objet d'une discussion avec les autres Régions dans le cadre de la réforme du Code de la route.

À l'époque, ces discussions n'étaient pas encore arrivées à terme et l'un des derniers points à aborder concernait précisément l'utilisation des bandes bus. Vous aviez par ailleurs souligné les risques liés à l'utilisation de ces bandes, ce qui démontre la nécessité d'avoir des conducteurs dûment formés. Il serait d'ailleurs opportun d'en discuter avec le secteur, parallèlement aux éventuelles et souhaitables avancées dans les discussions avec les autorités fédérales en matière de mobilité.

Dès lors, pourriez-vous nous faire état des avancées des discussions en la matière ? Est-on proche d'un dénouement permettant aux ambulances vétérinaires de circuler dans les plus brefs délais de manière prioritaire en Région bruxelloise ? Dans la foulée, des discussions avec la STIB ont-elles été entamées et, dans l'affirmative, qu'en est-il déjà ressorti ?

Une étude a-t-elle enfin été lancée concernant les besoins spécifiques des ambulances vétérinaires ? Si oui, des conclusions ont-elles déjà été déposées et, si tel est le cas, pourriez-vous nous les exposer ? Parallèlement, des discussions avec le secteur des ambulanciers ont-elles été entamées ?

Des formations spécifiques pour les conducteurs d'ambulances vétérinaires à Bruxelles sont-elles à l'étude et, si oui, quelles dispositions ont-elles déjà été prises ?

<sup>1265</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het federale niveau is bevoegd voor de wijzigingen aan het verkeersreglement die nodig zijn om dierenambulances als prioritaire voertuigen te laten rijden. Momenteel is er geen wettelijk kader voor dierenambulances.*

*Ambulances en voertuigen van de Brusselse hulpdiensten beantwoorden aan de technische voorwaarden zoals omschreven in het koninklijk besluit van 12 november 2017. Ze mogen een zwaailicht gebruiken. Dierenambulances beantwoorden daar niet aan, en dus kunnen politieagenten of brandweerlieden niet met zekerheid vaststellen dat het prioritaire voertuigen zijn. Daarom moet de federale overheid de kenmerken en voorwaarden van deze voertuigen wettelijk vastleggen, vooraleer ze op busstroken mogen rijden.*

*Ook moeten de chauffeurs een gedegen opleiding krijgen om het risico op ongevallen te verkleinen.*

*Er zal maar overlegd worden met de MIVB zodra de maatregel wordt ingevoerd.*

*Brussel Mobiliteit heeft geen specifieke studie verricht over dit onderwerp, omdat de kwestie vooral onder de bevoegdheid van de minister van Dierenwelzijn valt en onder die van de federale overheid.*

<sup>1267</sup> **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Ik vrees dat we op moeilijkheden stoten die de uitvoering van dit voorstel onmogelijk maken. Het gewest moet meer voluntarisme aan de dag leggen.*

Enfin, j'aimerais connaître les prochaines étapes à franchir dans ce dossier pour qu'enfin cette résolution soit pleinement transposée dans les faits.

Il est inutile de rappeler que la fin de la législature approche à très grands pas et qu'il serait regrettable qu'une telle mesure en faveur du bien-être animal passe purement et simplement à la trappe.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les modifications devant permettre la circulation des ambulances vétérinaires en tant que véhicules prioritaires relèvent du pouvoir fédéral. La concertation est donc de mise dans ce dossier. Le problème est qu'il n'existe pas de cadre légal en la matière.

En effet, les ambulances et véhicules du Siamu répondent à des caractéristiques techniques spécifiques inscrites dans l'arrêté royal du 12 novembre 2017. Ces véhicules sont autorisés d'office à utiliser le feu bleu et donc à circuler comme des véhicules prioritaires. A contrario, les ambulances vétérinaires ne possèdent pas ces caractéristiques. Un agent de police ou un pompier ne peut donc reconnaître avec certitude une ambulance vétérinaire qui circulerait sur la bande bus. Dès lors, l'autorité fédérale doit fixer le cadre réglementaire reprenant les caractéristiques de ces véhicules et les conditions à respecter avant qu'ils soient autorisés à circuler sur les bandes bus.

Il faudra également assurer la formation de ces chauffeurs, car conduire un véhicule prioritaire en situation d'urgence ne s'improvise pas. L'utilisation des bandes réservées aux transports en commun n'est pas sans risques. Celles-ci, en raison de l'élargissement des traversées, du masquage de la visibilité et de l'appel à des vitesses plus élevées, sont très accidentogènes, surtout pour des conducteurs insuffisamment formés.

La concertation avec la STIB aura lieu dans le cadre d'une éventuelle mise en œuvre de cette mesure. En effet, ni la STIB, ni la Région ne sont compétentes pour déterminer qui a accès aux aménagements tels que les bandes bus ou les sites spéciaux.

Enfin, aucune étude spécifique sur les besoins des ambulances vétérinaires n'a été lancée par Bruxelles Mobilité, cette question relevant davantage de la compétence du ministre régional du Bien-être animal ou de l'État fédéral. C'est surtout à ce dernier niveau que doivent être déposées les propositions.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- C'était l'occasion de faire le point sur le cadre légal et les formations nécessaires. Je crains que nous ne nous heurtions à une série de difficultés qui rendront impossible la mise en œuvre de cette motion pourtant adoptée à l'unanimité. C'est regrettable, et plus encore pour les animaux qui doivent être secourus. En dépit du découpage institutionnel, la Région devrait faire preuve de davantage de voluntarisme. Je ne désespère pas qu'un jour, cette réforme à mener, modeste mais aux conséquences importantes, mobilise plus notre attention. À l'heure actuelle, je reste malheureusement relativement pessimiste.

1267 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Uw partij zit in de federale meerderheid.

1267 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- Mijn partij is op federaal niveau niet verantwoordelijk voor mobiliteit. De verantwoordelijkheid afschuiven wel lijkt een Brusselse specialiteit. Ik vrees dat dit dossier niet meer de gewenste afloop kent tijdens deze regeerperiode.

- Het incident is gesloten.

1275 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1275 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1275 **betreffende de verhoging van de frequentie van de metrodiensten in Brussel.**

1277 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- In september 2021 en augustus 2022 kondigde de MIVB initiatieven aan om de frequentie van de metro te verhogen. Dat is natuurlijk goed nieuws. In het regeerakkoord mikte de regering op een frequentie van 120 seconden tussen twee metrostellen en daar zijn we nog lang niet!

Werd de aangekondigde frequentieverhoging daadwerkelijk doorgevoerd? Zal de doelstelling uit het regeerakkoord voor het einde van de regeerperiode worden gerealiseerd? Wat zijn eventuele hinderpalen? Moet de MIVB per se nieuwe metrostellen aankopen om die frequentiedoelstelling te halen of zijn er andere mogelijkheden?

1279 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Op metrolijnen 1 en 5 is het nog steeds de bedoeling om de capaciteit tijdens de spitsuren op te trekken van 17.000 tot 21.000 plaatsen per uur en per richting. Daartoe moet er om de vier minuten een

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Votre parti siège dans la majorité au niveau fédéral. Dès que l'État fédéral prendra cette décision, nous l'appliquerons à Bruxelles.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Le MR ne dirige pas le département de la mobilité au niveau fédéral. Rejeter la responsabilité semble devenu le sport favori à Bruxelles, dans le cadre du dossier de la gare du Midi et sur à peu près tous les sujets. En attendant, nous sommes coincés. J'espérais que cette fin de législature apporte de l'espoir, mais ce dossier ne connaîtra sans doute aucune avancée durant cette législature.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**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 de la fréquence des métros à Bruxelles.**

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- En septembre 2021, la STIB a annoncé qu'elle augmenterait la fréquence de ses métros sur les lignes 2 et 6 durant les heures de pointe avec un temps d'attente de 2 minutes 30 entre chaque métro. Selon son directeur général, ce changement serait rendu possible grâce à l'arrivée de nouvelles rames.

En août 2022, la STIB a procédé à un élargissement de ce qu'elle considère comme les heures de pointe et a augmenté son offre en soirée. Bien sûr, nous accueillons favorablement tous ces changements et augmentations de l'offre en ce qu'ils sont nécessaires pour faciliter la mobilité en Région bruxelloise. Cependant, dans la déclaration de politique générale, l'objectif global était d'atteindre « 120 secondes entre deux rames de métro ». Nous y sommes encore loin !

L'augmentation annoncée des fréquences et de l'offre a-t-elle bien eu lieu ? L'objectif des 120 secondes sera-t-il atteint avant la fin de la législature ? Dans l'affirmative, ne vise-t-il que les heures de pointe et quand sera-t-il exactement atteint ? Dans la négative, existe-t-il toujours ? Quels sont les obstacles rencontrés ?

La STIB doit-elle nécessairement procéder à l'achat de nouvelles rames pour augmenter la fréquence et atteindre ce délai de 120 secondes ? Existe-t-il d'autres mécanismes pour y parvenir ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'objectif d'augmenter l'offre pendant les heures de pointe afin de porter la capacité de transport de 17.000 à 21.000 places par heure et par sens sur les lignes de métro 1-5 est toujours d'actualité - et même en cours de réalisation.

*metro passeren en bijgevolg elke twee minuten op het traject dat beide lijnen delen.*

*Om dat te bereiken moeten er niet alleen voldoende rijkwielen ter beschikking zijn, maar moet ook de hele lijn uitgerust worden met het automatisch controlesysteem voor trein- en metroverkeer (CBTC). Met het huidige signalisatiesysteem kunnen metrostellen niet veilig zo snel na elkaar rijden.*

*Volgens het recentste tijdschema hoopt de MIVB die doelstelling begin 2026 waar te maken.*

*Dankzij de nieuwe M7-stellen genieten de reizigers wel al meer ruimte en comfort en uit de tevredenheidsbarometer blijkt dat ze daar veel belang aan hechten.*

*Voorts heeft de MIVB de frequentie verhoogd op alle metrolijnen na 23 uur. Tot het eind van de dienstregeling rijdt er om de tien minuten een metro. Op metrolijnen 2 en 6 werd de frequentie ook naar boven bijgesteld tijdens de spitsuren.*

<sup>1281</sup> **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Volstaat het om het signalisatiesysteem te vervangen of zijn er nog andere investeringen nodig?*

*Een vertraging van twee jaar ten opzichte van het regeerakkoord is niet niks. Hoe verklaart u dat?*

<sup>1283</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De voornaamste elementen zijn het signalisatiesysteem en het aantal metrostellen. We zetten alle rijkwielen in die we kunnen op basis van het aankoopplan. Daar moet de regering ook elk jaar voldoende middelen voor uittrekken.*

*- Het incident is gesloten.*

Pour mémoire, il s'agit d'exploiter les lignes 1 (Gare de l'Ouest – Stockel) et 5 (Erasmus – Herrmann-Debroux) à un intervalle de quatre minutes chacune, soit un intervalle de deux minutes sur leur tronçon commun. L'amélioration de l'offre concerne bien ces deux lignes de métro dans leur intégralité, de terminus à terminus.

Mener à bien cette avancée requiert tant un nombre suffisant de véhicules à disposition que l'installation du système de signalisation CBTC sur tout l'axe de métro. Le système historique de signalisation actuellement en service sur le réseau ne permet en effet pas d'injecter des rames toutes les deux minutes. Le système bloquerait systématiquement toute rame de métro trop rapprochée de la précédente, ce qui rendrait l'axe inexploitable.

Selon le dernier calendrier en date, la STIB espère atteindre cet objectif début 2026. Pour ces raisons techniques, il est impossible de réduire l'intervalle à deux minutes dès aujourd'hui. En outre, pour des raisons de sécurité, une solution consistant à rouler « à vue », à l'instar du réseau de surface, est à proscrire.

Rappelons que la mise en service progressive des nouveaux métros M7 a déjà offert aux voyageurs des rames plus spacieuses et plus modernes, y compris en heures de pointe. C'est tout bénéfique pour leur confort - qui est l'un des cinq points cités les plus fréquemment dans le dernier baromètre de satisfaction.

La STIB a également amélioré les fréquences le soir après 23h sur les lignes 1-5 et 2-6, garantissant désormais un intervalle d'un métro toutes les dix minutes jusqu'à la fin du service sur ces quatre lignes. Les fréquences ont en outre été revues à la hausse pendant les heures de pointe sur les lignes 2-6.

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Nous devons donc attendre 2026.

Suffit-il, pour y arriver, de remplacer le système de signalisation, ou d'autres investissements sont-ils nécessaires ? Dans ce cas, quelle est la différence avec ce qui est intégré dans votre déclaration de politique générale ? Ce retard de deux ou trois ans a-t-il une raison particulière ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous travaillons dès à présent pour atteindre notre objectif en avril 2026. Deux facteurs influent particulièrement sur la fréquence, à savoir le système de sécurité et le matériel roulant. Toute augmentation de la fréquence signifie une augmentation du nombre de rames. Nous injectons tout ce qui est possible sur le réseau, tel que prévu dans le plan d'achat des nouvelles rames.

Les autres éléments, telle l'augmentation du nombre de chauffeurs et de personnels de gestion, ont des répercussions moins importantes.

1287 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1287 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1287 **betreffende de voortgang van de herbestatingswerken aan de Elsensesteenweg ter hoogte van de Prins Albertstraat.**

1289 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).**- *In 2021 moest Brussel Mobiliteit op de Elsensesteenweg het wegdek van net aangelegde oversteekplaatsen vervangen omdat die niet geschikt was. Dat zou een tiental dagen duren. Vandaag verkeren die oversteekplaatsen echter opnieuw in slechte staat.*

*Zijn de werkzaamheden in 2021 uitgevoerd? Zo ja, gebeurde dat met ander materiaal? Kunt u de verschillen tussen de materialen toelichten?*

*Worden de betrokken kruispunten opnieuw aangepakt? Betreft het in dit geval normale slijtage? Waarom moeten de werken na zo'n korte tijd alweer worden overgedaan?*

*Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw zou een studie uitvoeren. Wat waren de resultaten?*

1291 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De heraanleg van de Elsensesteenweg is in meerdere opzichten een positieve zaak. Voetgangers en fietsers kregen meer ruimte, wat nieuw leven in de winkelstraat bracht. Tussen 2017 en 2019 steeg het aantal voetgangers er met 45% en het aantal fietsers met 127%. Bovendien kan het openbaar vervoer er vlotter rijden.*

*De heraanleg werd met kwaliteitsmateriaal uitgevoerd. Het Fernand Cocqplein is tegenwoordig een zeer aangename ontmoetingsplek.*

*De centrale ruimte is ontworpen in beton met een coating. Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw voerde er meerdere kwaliteitscontroles uit, waaruit bleek dat het comfortabel en goed vastzittend materiaal betreft, waarmee de door het gewest gewenste omgeving kon worden gerealiseerd. Die is aangenaam voor actieve weggebruikers en personen met een beperkte*

Chaque année, le gouvernement devra prévoir le budget nécessaire.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**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'état d'avancement des travaux de revêtement de la chaussée d'Ixelles au niveau de la rue Prince Albert.**

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- En février 2021, je vous interrogeais sur les travaux que Bruxelles Mobilité devait refaire sur la chaussée d'Ixelles et ce, principalement au niveau des carrefours avec les rues du Prince Albert, de Stassart, Ernest Solvay et Souveraine. Pour rappel, le choix du revêtement des trottoirs traversants s'était révélé inadéquat et le revêtement devait être changé.

En 2021, vous nous affirmiez que ces travaux devaient prendre une dizaine de jours et être effectués avant l'été. Force est de constater, aujourd'hui, que l'état des trottoirs traversants et des trottoirs « normaux » s'est à nouveau dégradé.

Les travaux ont-ils bien été effectués en 2021 ? Si oui, le matériel utilisé était-il différent des premiers travaux ? Pourriez-vous expliciter les différences entre les matériaux ?

De nouveaux travaux sont-ils déjà prévus afin de remettre en état les quatre carrefours en question ? S'agit-il d'une usure normale ? Comment expliquer que ces travaux doivent être refaits en un si court laps de temps ?

Une étude devait être réalisée avant et après par le Centre de recherches routières, quels en ont été les résultats ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le réaménagement de la chaussée d'Ixelles est très positif à différents égards. L'espace public a été redistribué pour offrir plus de place aux piétons et cyclistes, donnant ainsi une nouvelle vie à cette artère commerciale. Le nombre de visiteurs a d'ailleurs explosé depuis le réaménagement avec une augmentation de 45 % de la fréquentation piétonne entre 2017 (avant travaux) et 2019 (après travaux) sur la section de la chaussée d'Ixelles entre la chaussée de Wavre et la rue du Berger. Le nombre de cyclistes a également augmenté de 127 % entre 2017 et 2019. Les transports en commun ont aussi gagné en vitesse commerciale et en régularité.

L'aménagement qui incluait de la végétation et du mobilier urbain a été réalisé avec des matériaux qualitatifs. La place Fernand Cocq est aujourd'hui un vrai salon de ville, un espace de séjour et un lieu de rencontre pour les riverains et les visiteurs.

*mobiliteit. Mettertijd werd echter op een aantal plaatsen slijtage vastgesteld.*

<sup>1293</sup> *De slijtage werd veelal veroorzaakt door voertuigen die komen leveren, in het bijzonder aan het kruispunt met de Vredestraat, waar een hotel werd gebouwd. Om het probleem op te lossen verging Brussel Mobiliteit tussen juni en september 2021 de tegels door beton met een tegelmotief. Dat is beter bestand tegen zware voertuigen en past mooier bij de rest van het plein. De overige herstellingen worden op dezelfde manier uitgevoerd als andere reparaties aan gewestwegen.*

*Gebruikers kunnen dergelijke problemen via Fix My Street melden.*

*In het algemeen vormt de huidige aanleg een verbetering ten opzichte van de vroegere situatie.*

<sup>1295</sup> **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Het wegdek ligt er echt slecht bij. Is de aannemer nog aansprakelijk, of moet het gewest voor het onderhoud zorgen? Er zijn al van bij het begin problemen en die worden niet opgelost.*

<sup>1295</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Over de aansprakelijkheid spreek ik mij liever niet over uit, gezien de juridische kant van de zaak. De leveringen in de wijk spelen een belangrijke rol, en meer in het bijzonder de levering van zwaar materiaal voor de werken aan het hotel.*

*Uit evaluaties bleek dat de kwaliteit van het materiaal goed was en niet aan de basis van de problemen ligt.*

*- Het incident is gesloten.*

Concernant le choix des matériaux, l'espace central a été conçu en béton recouvert d'un enduit superficiel et comprend des espaces entre les filets d'eau en dalles de béton de dimensions variables. Le Centre de recherches routières a réalisé plusieurs mesures de qualité d'usage de ces revêtements, qui montrent qu'ils offrent tous les deux un excellent niveau de confort ainsi qu'une bonne adhérence. Le choix du plain-pied et des matériaux correspond ainsi aux ambitions de la Région d'offrir le meilleur confort aux usagers actifs, dont les personnes à mobilité réduite. Avec le temps, un déchaussement de dalles de béton a été constaté dans certaines zones, majoritairement à la hauteur des jonctions avec les voiries latérales, ainsi que, plus rarement, le long du filet d'eau où des véhicules ont la possibilité de circuler.

Les déchaussements émanent en général des sollicitations importantes occasionnées par les véhicules de livraisons. Ce type de dégradation est notamment constaté au carrefour formé avec la rue de la Paix, où elles sont majoritairement dues au lourd charroi généré par le chantier de l'hôtel. Afin de remédier à ce problème, Bruxelles Mobilité a, entre juin et septembre 2021, remplacé les dalles par du béton coulé sur place imprimé d'un motif de dalles. Ce revêtement résiste mieux au charroi et crée une continuité visuelle sur la place. Les réparations ponctuelles que nécessiteront encore certaines zones localisées se feront au même titre que les interventions ponctuelles sur l'ensemble des voiries régionales.

L'application Fix My Street permet aux usagers de signaler ce genre de problème.

Globalement, l'évaluation du Centre de recherches routières montre une augmentation du confort des usagers par rapport à l'aménagement précédent, tant au niveau du revêtement que du point de vue de la circulation, de l'éclairage, des traversées, du mobilier urbain et de la sécurité.

**M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Je vous invite à vous rendre sur place, car les problèmes de revêtement sont vraiment notables. Le prestataire est-il responsable de la situation ou sommes-nous sortis de la période de garantie et, ce faisant, est-ce à la Région d'entretenir les lieux ? En effet, des problèmes semblent être apparus et avoir été dénoncés dès le début, sans qu'aucune solution n'ait été apportée. Je suis donc étonné d'entendre que les travaux sont considérés comme de la routine alors que, pour moi, ces problèmes sont inhérents aux travaux.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- S'agissant de la responsabilité, je demeurerai prudente, car le dossier comporte un aspect juridique à creuser. Les livraisons dans le quartier constituent un élément structurel, auquel il faut ajouter le chantier spécifique de l'hôtel.

Selon les résultats des évaluations, les matériaux utilisés seraient de qualité et les problèmes constatés n'y seraient pas liés.

*- L'incident est clos.*



1301 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

1301 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1301 **betreffende de werken aan de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan.**

1303 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Op 4 september kondigde u het begin van de werken voor het project Parkway aan. In eerste instantie wordt er een rotonde bij het kanaal aangelegd en komt er tweerichtingsverkeer in de Van Praetlaan.*

*Er heerst grote ongerustheid over de gevolgen van de heraanleg van deze invalsweg. Na overleg zouden er wijzigingen worden aangebracht door middel van een vergunningsaanvraag die voor het einde van het jaar wordt ingediend. Toch zouden de werken al voor die wijzigingen beginnen om ze af te stemmen op de aanleg van tramlijn 10 naar Neder-Over-Heembeek.*

*Op zich zijn we het ermee eens coördinatie van de werken aangewezen is, maar het is opvallend dat de offertes voor Parkway op dinsdag 12 september om 11 uur moesten binnen zijn. De analyse van de offertes vergt een zekere tijd, waardoor de werken niet onmiddellijk daarna kunnen beginnen. Dat betekent niet dat er in afwachting van de selectie van een aannemer geen voorbereidende werkzaamheden kunnen gebeuren, maar ik vraag me af waarom er al op 4 september rijstroken zijn geschrapt in de Van Praetlaan.*

*Hoe ziet de werkplanning er sinds die datum uit? Wat is er al gebeurd? Wanneer wordt de aannemer aangeduid en wanneer kan hij beginnen? Hoe rechtvaardigt u de wegversmalling tot een rijbaan?*

*Hoe zit het met de aanvraag van de vergunning tot wijziging? Over welke onderdelen gaat het? Wanneer wordt de vergunning uitgereikt?*

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant le chantier Van Praet - Croix du Feu.**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 4 septembre 2023, vous annoncez le début des travaux de réaménagement de l'avenue Van Praet et de l'avenue des Croix du Feu, dans le cadre du projet Parkway. Dans un premier temps, le chantier vise la création d'un rond-point du côté du canal, avec une mise à double sens de l'avenue Van Praet en fin d'année.

De nombreuses voix s'inquiètent de l'impact d'un tel projet sur cette entrée de ville. Vous avez indiqué qu'après concertation avec certains acteurs, des modifications seraient apportées par le biais d'un permis qui serait introduit avant la fin de l'année. Vous avez également indiqué que les travaux devraient néanmoins commencer avant d'acter ces changements pour se coordonner au chantier de la ligne du tram 10 de Neder-Over-Heembeek.

Si nous pouvons a priori nous ranger derrière l'argument de coordination des chantiers, il est interpellant de constater que l'avis de marché pour le projet Parkway fixait la date limite de réception des offres des entrepreneurs au mardi 12 septembre à 11h. Cela signifie que l'attribution ne sera pas immédiate, l'analyse des offres, étape importante de la procédure de marché public, prenant un peu de temps. Or, sans entrepreneur désigné, il est difficile d'entamer un chantier. Il est vrai que cela n'empêche pas les interventions préalables comme l'abattage d'arbres. Néanmoins, je m'interroge sur la raison pour laquelle ce chantier a débuté dès le 4 septembre, avec un rétrécissement de la voirie à une bande.

Quel est le planning exact des travaux entamés depuis cette date ? Lesquels ont déjà été réalisés ? Quand cette phase préalable à la première, assurée par l'entrepreneur encore à désigner, sera-t-elle terminée ?

À quel moment est-il prévu de désigner l'entrepreneur, et quand pourra-t-il théoriquement entamer sa mission ?

Comment justifiez-vous le rétrécissement de la voirie à une bande ? S'agit-il de contraintes de chantier, ou d'une mesure liée à la mobilité et à la préfiguration du résultat final ?

Qu'en est-il de la procédure de permis modificatif ? Sur quels éléments porte-t-il ? Quand pourrait-il être octroyé ? Quelle sera l'incidence de cette modification sur les travaux à réaliser par l'entrepreneur ?

1305 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Vuurkruisenlaan wordt tussen de rotonde bij Dikke Linde en het kanaal heraangelegd. De belangrijkste doelstelling is de omvorming van deze stadsautosnelweg tot een boulevard.*

*Er werd een vergunning aangevraagd om de nodige werken uit te voeren op basis van mobiliteitsonderzoeken en rekening houdend met de aanleg van een fietssnelweg, een nieuwe tramverbinding naar Neder-Over-Heembeek, de verlenging van tramlijnen 3 en 9 naar de Heizel, een opwaardering van de openbare ruimte en de aanleg van het Brabantnet naar Willebroek. Bovendien wordt er nog 14 ha groen aangelegd.*

*Dat kan allemaal zonder de doorstroming van het autoverkeer in het gedrang te brengen. Er zullen zelfs verkeerslichten verdwijnen tussen de Van Praetbrug en de Wandstraat. De doorstroming van het verkeer wordt echter vooral bepaald door de Van Praetbrug en die kan niet verbreed worden.*

*De werken in de Vuurkruisenlaan houden verband met die aan het laatste deel van tramlijn 10. Daarom zijn de werken nu al begonnen. Daarvoor hebben we een algemene aanbesteding uitgeschreven. De nieuwe rotonde moet klaar zijn tegen eind december en vanaf dan zal de Van Praetlaan geopend zijn in beide richtingen, met een rijvak per richting. De gemotiveerde beslissing over de toewijzing van het vervolg van de werken is al genomen en wordt nu bekrachtigd.*

1307 *Zodra de aanleg van de rotonde klaar is, komt er tweerichtingsverkeer in de Van Praetlaan.*

*De komende weken zal Brussel Mobiliteit een wijziging van de vergunning voor de infrastructuur aanvragen om aan de rotonde voldoende plaats te maken om het autoverkeer eventueel over twee rijvakken te kunnen spreiden of om een omkeerbare rijstrook te kunnen invoeren. Die mogelijkheden worden nog bestudeerd.*

*Voor die aanvraag tot wijziging geldt een vereenvoudigde procedure, zonder effectenrapport of openbaar onderzoek. Als de omkeerbare rijstrook er komt, zal daar een bijkomende vergunning voor nodig zijn.*

*De de Tyraslaan is geen goede alternatieve oplossing. Volgens de berekeningen van Tractebel zal het vrachtwagenverkeer zich ook niet naar die laan verplaatsen. Die kan wel gebruikt worden*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le réaménagement de l'avenue des Croix du feu concerne le tronçon de la Moyenne ceinture situé entre le rond-point du Gros Tilleul et le canal.

L'objectif principal du projet de reconstruction de ces trois kilomètres du tronçon bruxellois de l'A12 est d'être un véritable projet de qualité de vie, soit transformer une autoroute en boulevard. La demande de permis propose de tout rationaliser sur la base des études de mobilité nécessaires et de rendre ainsi possible une véritable autoroute cyclable, une nouvelle liaison de tram vers Neder-Over-Heembeek, l'extension des lignes de tram 3 et 9 vers le Heysel et l'amélioration de la qualité de l'espace public. Tout cela est également compatible avec le réseau Brabant de tram le long de l'A12 jusqu'à Willebroek. De plus, est prévue la création de quatorze hectares de nouveaux espaces verts ouvrant l'accès à l'espace vert existant et des mesures d'atténuation du bruit.

Le tout est possible tout en garantissant l'accessibilité automobile et un flux de véhicules inchangé. C'est donc un gain pour les riverains et la végétalisation, pour les autres modes de transports publics et pour les automobilistes puisque l'intervention s'accompagne de la suppression d'un certain nombre de carrefours avec feux entre le pont Van Praet et le quartier de la rue De Wand. La capacité de cet axe n'est en aucun cas illimitée, car le pont Van Praet, qui a été jusqu'à présent le principal goulot d'étranglement, ne peut être élargi.

Les travaux ont été entamés selon un marché stock afin d'assurer la coordination du chantier avec celui de la ligne de tram 10 dont le dernier tronçon doit être réalisé. Les deux chantiers sont connectés, raison pour laquelle nous avons lancé une partie des travaux selon un marché stock. Le nouveau rond-point sera aménagé pour la mi-décembre et permettra la mise à double sens de l'avenue Van Praet dès ce moment. La décision motivée d'attribution du marché pour la suite des travaux a été prise et est en cours de validation.

C'est une contrainte de chantier. Une fois le rond-point construit, en décembre 2023, l'avenue Van Praet sera mise à double sens pour permettre le déroulement du chantier du tram 10 à Neder-Over-Heembeek, conformément au projet final. À cet endroit, l'avenue Van Praet sera réduite à une bande.

Dans les prochaines semaines, Bruxelles Mobilité déposera une demande de modification de permis portant sur l'infrastructure, afin de prévoir et préparer la place nécessaire au niveau du rond-point du Gros Tilleul pour une hypothétique mise à deux bandes de ses accès. Ces espaces sont nécessaires pour la mise en place d'une bande de circulation réversible sur l'avenue Van Praet, qui sera aussi à l'étude.

Cette première demande de modification de permis suivra une procédure simplifiée, sans rapport d'incidences ni enquête publique, de manière à obtenir les autorisations nécessaires pour l'exécution des travaux. Ces adaptations ont été apportées en concertation avec la Communauté portuaire bruxelloise, secteur

*door vrachtwagens om het noordelijke deel van de haven te bereiken.*

*De herinrichting moet ertoe leiden dat mensen overstappen van de wagen op tram 10, of met de fiets of te voet gaan. Op korte termijn komen er ook nieuwe fietspaden. De omliggende wijken zullen minder doorgaand verkeer te slikken krijgen en zullen beter bediend worden door het openbaar vervoer.*

*Alle openbare werken in de omgeving houden verband met elkaar en moeten op elkaar worden afgestemd.*

<sup>1309</sup> *Het tijdschema wordt bepaald door de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende werven en door de wetgeving op de coördinatie van de werven.*

*In Good Move worden drie netwerken ontwikkeld voor het vrachtverkeer: Plus, Comfort en Wijk. De infrastructuur moet op die manier veiliger worden en een grotere capaciteit mogelijk maken. Op de Van Praetlaan zal het verkeer bijvoorbeeld verder van de huizen verwijderd blijven en minder geluidsoverlast veroorzaken.*

majeur de la Région, qui a exprimé des craintes quant aux livraisons aux entreprises.

Parallèlement, la création de la bande réversible fait l'objet d'une étude technique et donnera lieu à une demande de permis complémentaire. Bruxelles Mobilité a rédigé un cahier des charges pour une étude ciblée, lequel est en phase de traduction par le service concerné.

Le considérant en question ne qualifie pas l'avenue de Tyras de solution alternative à l'avenue Van Praet, et les calculs de Tractebel n'envisagent pas de report de trafic des camions vers cette même avenue de Tyras. Il est par contre signalé que cette dernière permet, en raison de sa catégorie poids lourds plus, d'accéder au nord des entreprises portuaires.

Cet aménagement permettra un transfert modal de la voiture individuelle au tram et aux modes actifs, avec la création de nouvelles pistes cyclables à court terme. Un tel transfert touchera directement les quartiers adjacents qui, délestés du trafic de transit, bénéficieront en outre d'une offre de transports en commun particulièrement renforcée.

Les projets dans la zone sont liés les uns aux autres, à tel point que les phasages de chantier sont interdépendants. Ainsi, le chantier actuel du rond-point permettra la réalisation du terminus Heembeek en le libérant du trafic automobile.

Par ailleurs, les chantiers de ces projets sont soumis à la législation relative à la coordination et l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale, qui encadre notamment leur planning.

La spécialisation modale du réseau poids lourds quartier concerne les voiries accessibles aux poids lourds autres que les voiries des réseaux poids lourds plus et poids lourds confort.

Pour rappel, le réseau poids lourds plus englobe les voiries assurant l'approvisionnement en marchandises des principales zones d'industries urbaines et zones d'activité portuaire et de transport. Les voiries du réseau poids lourds confort canalisent la distribution urbaine des marchandises au sein de la Région, ainsi que la circulation des autocars vers les gares routières et les zones touristiques.

Dans son ensemble, le projet se traduira par une amélioration de l'aménagement en offrant une infrastructure routière beaucoup plus adaptée, plus fonctionnelle, plus capacitaire et plus sûre. Le déplacement des voiries sur l'axe Van Praet permet d'éloigner le trafic des façades riveraines et de réduire les nuisances sonores que subissent les habitants.

Par ailleurs, l'amélioration du fonctionnement du réseau de voiries ainsi restructuré a été objectivée par des modélisations dynamiques de trafic, et confirmée par la contre-expertise réalisée par le bureau d'études mandaté par la Communauté portuaire bruxelloise.

1311 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Welke werken worden momenteel uitgevoerd? Moet het autoverkeer daarvoor over één rijstrook?

*Zal de wijzigingsaanvraag van Brussel Mobiliteit een invloed hebben op de aanbesteding waarvoor de ondernemingen hun offerte konden indienen tot 12 september?*

1311 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Die aanbesteding geldt enkel voor de lopende werken in de Vuurkruisenlaan die verband houden met de aanleg van de tramlijn. De wijzigingsaanvraag van Brussel Mobiliteit staat daar volledig los van.

*We gaan transparant te werk. De wijzigingen zijn onder meer nodig om tegemoet te komen aan opmerkingen met betrekking tot de Van Praetlaan.*

1311 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Maar wat voor werken worden er op dit moment precies uitgevoerd? En is dat de reden waarom het autoverkeer over één rijstrook moet?

1311 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Dat is inderdaad de reden. Ik zal u een document bezorgen om de technische details te verduidelijken.

1311 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Waarvan akte.

*- Het incident is gesloten.*

1323 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE**

1323 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1323 **betreffende het gsm-gebruik van chauffeurs tijdens het rijden.**

1325 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Uit de tweede nationale gedragsmeting over afleiding tijdens het rijden van Vias Institute blijkt dat maar liefst 4,1% van de bestuurders op Brusselse wegen een mobiel toestel gebruikt tijdens het rijden. Op elke 25 auto's die rijden, is dus gemiddeld een bestuurder bezig met zijn gsm. Dat is meer dan in Vlaanderen (2,1% van de bestuurders)

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Pouvez-vous préciser la nature des travaux menés actuellement sur la base du marché stock ? Ces travaux expliquent-ils le rétrécissement de la voirie à une bande ?

Le permis modificatif introduit par Bruxelles Mobilité aura-t-il un impact sur le marché pour lequel les entreprises ont dû remettre leur offre le 12 septembre dernier ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Les travaux se font selon un phasage dont une partie est organisée en marché stock pour le tronçon qui permet la connexion avec le chantier du tram. L'appel d'offres concerne uniquement ce chantier. La demande de permis modificatif porte sur des aspects qui n'auront aucune incidence sur l'appel actuel, qui se limite au chantier.

Nous avons fait montre de transparence sur les modifications à apporter et nous avons besoin de temps pour les intégrer dans les plans. Ces changements se veulent notamment une réponse à la liste des points soulevés pour l'avenue Van Praet.

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Vous n'avez pas répondu à mes deux premières questions. J'ai bien compris que des phases étaient prévues, avec un recours à un marché stock pour le début des travaux, l'autre marché n'étant pas encore lancé. Mais quelle est donc la nature concrète des travaux menés aujourd'hui sur le terrain ? Ces travaux sont-ils la raison du rétrécissement ou celui-ci s'explique-t-il par d'autres motifs ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Le rétrécissement de la voirie est effectivement dû à ce chantier. Pour les détails techniques, je vous transmettrai un document reprenant les parties du chantier qui sont déjà réalisées.

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Ma question portait sur la nature même des travaux, mais je note que vous y répondez par écrit.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

**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'usage du GSM au volant durant la conduite.**

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il ressort d'une étude réalisée par l'Institut Vias que 4,1 % des automobilistes bruxellois utilisent leur GSM en conduisant, un taux plus élevé que dans les autres Régions. Les conducteurs de camionnettes et de camions sont les principaux concernés.*

en Wallonië (3,2%). Vooral bestuurders van bestelwagens en vrachtwagens maken zich er schuldig aan.

Het is opmerkelijk dat dat percentage hoger ligt in de stedelijke context van Brussel, die wordt gekenmerkt door veel drukte, veel bewegingen in alle richtingen en complexe verkeerssituaties. Daar moeten bestuurders in principe dus extra alert zijn. Het is bijzonder problematisch dat bestuurders van bestel- en vrachtwagens nog vaker gespot worden met een gsm in de hand tijdens het rijden. Zo bleek maar liefst 7,2% van de bestuurders van bestelwagens in Brussel te rijden met een gsm in de hand, goed voor een droevig nationaal record. Voor vrachtwagens was de steekproef te klein om onderbouwde uitspraken te doen. Bovendien ligt het gsm-gebruik achter het stuur systematisch hoger bij mannen en bij professionele bestuurders, die heel vaak op de baan zijn.

Opmerkelijk genoeg wordt in de studie van Vias Institute niet stilgestaan bij het gebruik van de gsm als gps-toestel. Dat is toegelaten als het toestel in een correcte houder geplaatst is en enkel mondeling bediend wordt of wanneer de bestuurder niet rijdt. Het lijkt me aangewezen om dat aspect verder te onderzoeken, want het gebruik van de gsm als gps-toestel kan een plausibele verklaring bieden voor het feit dat veel automobilisten achter het stuur met hun mobieltje zitten te prutsen. Dat is echter slechts een vermoeden.

<sup>1327</sup> Volgens het interfederale plan All for Zero moeten alle overheden maatregelen nemen inzake verkeersveiligheid. Zo moet ook het gsm-gebruik achter het stuur aan banden worden gelegd. Gsm-gebruik achter het stuur veroorzaakt heel wat afleiding, wat gevaarlijke gevolgen kan hebben in het verkeer.

Een mentaliteitsverandering is dan ook dringend nodig, waarbij mensen zich bewust worden van de gevaren van afgeleid rijden. Ook handhaving is belangrijk. Sinds vorig jaar is de boete voor gsm-gebruik achter het stuur opgetrokken van 116 naar 174 euro. Ter vergelijking: in Nederland is dat 350 euro, ongeveer tweemaal zoveel.

Hoeveel bestuurders werden er vorig jaar beboet in Brussel voor gsm-gebruik achter het stuur? Stijgt of daalt dat aantal in vergelijking met het voorgaande jaar?

Welke verkeerscampagnes lopen er om bestuurders bewust te maken van de gevaren van gsm-gebruik achter het stuur?

Behoort een specifieke campagne over veilig gebruik van de mobiele telefoon als gps tot de mogelijkheden?

Welke maatregelen zijn er gepland om in het kader van de nulvisie het gsm-gebruik achter het stuur te doen dalen?

<sup>1329</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De wet van 24 januari 2022 wijzigt de federale regelgeving die gsm-gebruik achter het stuur verbiedt. Die wet trad in maart 2022 in werking. Volgens artikel 8.4 van de Wegcode mag de bestuurder geen elektronisch apparaat met beeldscherm gebruiken, vasthouden

*Il est surprenant que ce pourcentage soit plus élevé dans le contexte urbain de Bruxelles, alors que c'est précisément en ville que les conducteurs doivent faire preuve d'une vigilance accrue. À Bruxelles, 7,2 % des conducteurs de camionnettes ont été surpris en train de conduire avec un GSM à la main, ce qui constitue un triste record national.*

*L'étude de l'Institut Vias ne tient cependant pas compte de l'utilisation du GSM comme dispositif GPS, une forme d'utilisation courante du téléphone portable au volant chez de nombreux conducteurs.*

*Le plan interfédéral qui vise zéro tué dans la circulation en Belgique préconise que tous les niveaux de pouvoir prennent à cette fin des mesures en matière de sécurité routière. Il est urgent de sensibiliser les citoyens aux dangers de la distraction au volant et d'appliquer la loi.*

*Combien de conducteurs ont-ils été verbalisés à Bruxelles l'an dernier pour usage du GSM au volant ? Était-ce plus ou moins que l'année précédente ?*

*Quelles campagnes sont mises en place pour sensibiliser les conducteurs aux dangers de l'utilisation du GSM au volant ? L'une d'elles se focalise-t-elle sur l'utilisation sûre des GSM comme GPS ?*

*Quelles mesures sont prévues pour réduire l'utilisation du GSM au volant ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Selon une nouvelle loi fédérale entrée en vigueur en mars 2022, l'utilisation d'un appareil électronique avec écran pendant la conduite est devenue une infraction du troisième degré - à moins*

of hanteren, tenzij het apparaat in een daartoe bestemde houder in het voertuig is bevestigd. Op dezelfde datum werd die overtreding ook een overtreding van de derde graad, omdat dergelijk gedrag de veiligheid direct in gevaar brengt. De strengere wetgeving is een goed signaal.

De cijfers voor het Brussels Gewest met betrekking tot boetes voor een dergelijke verkeersovertreding, inclusief op de snelwegen, stijgen. Het aantal geregistreerde overtredingen nam sterk toe tijdens de coronajaren. In 2019 waren het er 22.109, in 2020 26.745, in 2021 26.532 en in 2022 22.677. Alle statistieken in verband met verkeersovertredingen worden opgesplitst per gewest en per politiezone en staan op de website van de federale politie. De cijfers voor de vijf politiezones kan ik u in detail bezorgen.

Door de coronacrisis is het riskant om 2022 te vergelijken met de twee voorgaande jaren. De politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene deelde mee dat tijdens de coronajaren een aantal jaarlijkse evenementen niet kon plaatsvinden, waardoor er capaciteit vrijkwam om de controles te richten op verschillende problemen met betrekking tot het rijgedrag en in het bijzonder op het verbaliseren van gsm-gebruik tijdens het rijden. Het aantal controles nam dus aanzienlijk toe, wat onvermijdelijk gevolgen heeft voor het aantal vastgestelde overtredingen.

Daarom kunnen we uit de cijfers moeilijk concluderen dat de gewijzigde definitie van de overtreding en het feit dat die een derdegraadsovertreding is geworden, met een verhoging van het boetebedrag, een grote invloed heeft gehad op het gedrag van de bestuurders. Daar zijn andere studies voor nodig.

<sup>1331</sup> De bewustmakingscampagnes gaan over gsm-gebruik achter het stuur, overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en gordeldracht. Die vier thema's gelden als de vier grootste 'killers' van de weg.

In het Actieplan verkeersveiligheid past een grote jaarlijkse campagne. In 2023 had de campagne als doel stepgebruikers te herinneren aan de regels en veilig stepgedrag te bevorderen, maar er was ook een hoofdstuk over gsm-gebruik achter het stuur.

In het Actieplan verkeersveiligheid staat ook de intentie om de controles op dergelijke overtredingen op te voeren. Uit de cijfers blijkt dat dat een werk van lange adem is. De politiezones zijn zich bewust van de noodzaak van dergelijke controles.

Wat de automatische detectie betreft van mobiele telefoons achter het stuur en veiligheidsgordels, wordt dit soort overtredingen tegenwoordig geregistreerd tijdens mobiele controles of door motorrijders op de weg, maar nog niet door radars. De bedoeling is om de handhaving van die overtredingen te automatiseren. De federale overheid heeft tests uitgevoerd, maar die roepen ernstige vragen op over de toepassing van de Algemene Verordening gegevensbescherming. Er is dus een wetswijziging nodig die rekening houdt met alle aspecten van de privacy.

*que l'appareil ne soit fixé sur un support prévu à cet effet dans le véhicule.*

*Le nombre d'amendes infligées pour ce type d'infraction à Bruxelles a augmenté depuis les confinements, passant de 22.109 en 2019 à 22.677 en 2022. Cela étant, la comparaison entre 2022 et les années précédentes est rendue hasardeuse par la crise sanitaire, qui aurait permis davantage de contrôles grâce à l'annulation de divers événements annuels sur lesquels la police aurait normalement dû se concentrer. L'on ne peut donc conclure que seule la redéfinition de l'infraction et du montant des amendes ait influencé le comportement des conducteurs.*

*Les campagnes de sensibilisation traitent de l'utilisation du GSM et de l'ivresse au volant, des excès de vitesse et du port de la ceinture.*

*En 2023, la campagne annuelle prévue par le plan d'actions régional de sécurité routière concernait l'usage des trottinettes et du GSM au volant. Les contrôles requis par le plan en la matière demanderont un solide travail à la police, consciente de leur nécessité.*

*Ce type d'infraction et le manquement au port de la ceinture sont détectés lors de contrôles mobiles ou par des motards de la police. Le but est bien d'automatiser le processus, mais les tests effectués à cette fin par l'autorité fédérale soulèvent encore des questions quant au respect du règlement général sur la protection des données.*

1333 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het zou interessant zijn om de cijfers te ontvangen, zodat we ze in detail kunnen bekijken.

Tijdens de coronacrisis kon de politie meer controles uitvoeren doordat andere taken wegvielen en er middelen vrijkwamen. Dat betekent dus dat er nu minder controles zijn. Gezien de aanslag van gisteren vermoed ik dat er nog minder tijd zal zijn voor dit soort routinecontroles. Dat is een oud zeer in België, en in Brussel in het bijzonder. Verkeerscontroles gebeuren alleen wanneer er ruimte voor is, terwijl de politie, zeker in het Brussels Gewest, overbevraagd is. Bijgevolg is er voor zulke controles niet vaak ruimte. Ik weet dat u daar niet voor bevoegd bent, maar het is wel een punt waar u rekening mee moet houden.

Voor bewustmaking bent u daarentegen wel bevoegd. Ik kan u enkel aanmoedigen om voort te bouwen op uw eerdere acties. U zou zich bijvoorbeeld kunnen richten tot koerierbedrijven, waarvoor talrijke professionele chauffeurs rondrijden in Brussel. Er is immers gebleken dat nagenoeg 10% van die personen een gsm gebruikt achter het stuur. De bedrijven zouden ook zelf actie kunnen ondernemen, zonder dat de wetgeving gewijzigd moet worden of iets dergelijks.

Het lijkt me aangewezen dat we zoeken naar manieren om zoveel mogelijk betrokkenen aan te spreken en te bekijken welke praktische oplossingen er mogelijk zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan een campagne waarin duidelijk wordt gemaakt dat gsm's in de auto gebruikt mogen worden met de juiste gsm-houder. Kortom, er is nog ruimte voor verbetering en hopelijk wordt daar de komende jaren aan gewerkt.

- *Het incident is gesloten.*

1337 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE**

1337 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1337 **betreffende de verkeersveiligheid en elektrische deelsteps.**

1339 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Tijdens de hoorzittingen van een aantal maanden geleden over het gebruik en de veiligheid van elektrische steps bleek dat gebruikers van elektrische steps veel kwetsbaarder zijn dan bijvoorbeeld fietsers. De kans op vallen is groter, onder andere door de kleinere banden, waarbij obstakels op de weg sneller zorgen voor evenwichtsverlies. Ook de snelheid ligt vaak hoger dan bij een fiets. De specifieke kenmerken van de step en de manier waarop die bestuurd wordt, zorgen er bovendien voor dat bestuurders vaak over het stuur gekatapulteerd worden en op hun hoofd belanden, met zeer ernstige en vaak blijvende letsels tot gevolg, vooral aan hoofd en aangezicht.

**M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- *Les contrôles de routine qui ont pu augmenter pendant les confinements ont sans doute diminué aujourd'hui, et davantage encore à la suite d'événements comme le récent attentat. Un mal lancinant à Bruxelles : la police sursollicitée ne peut effectuer les contrôles que quand elle finit par en avoir le temps. Cela n'est pas de votre compétence, je le sais, contrairement à la sensibilisation.*

*Je vous invite à poursuivre dans la voie engagée, en ciblant par exemple les sociétés de courriers, dont 10 % des chauffeurs utilisent un GSM au volant. Il faut toucher un maximum de personnes concernées en leur faisant bien comprendre que le GSM peut être utilisé dans la voiture moyennant le support approprié.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

**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 routière et les trottinettes électriques partagées.**

**M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- *Il ressort d'auditions que les utilisateurs de trottinettes électriques sont beaucoup plus vulnérables que les cyclistes à cause de leurs pneus plus petits et de leur vitesse plus élevée.*

*Une étude réalisée en 2022 indique que 40 % des patients victimes d'accidents de trottinette électrique ont subi des traumatismes crâniens. Selon l'auteur, seule une petite partie des accidents serait comptabilisée dans les statistiques.*

*Par ailleurs, un chirurgien anversois met également en garde contre les terribles conséquences des trottinettes électriques,*

Een eerste studie van het UMC Sint-Pieter uit 2022 stelt dat 40% van de patiënten die het slachtoffer waren van een ongeval met een e-step, hoofdletsels oploopt. Volgens de auteur zou slechts een klein deel van de ongevallen in de statistieken komen en we weten dat die ongevallenstatistieken nu al heel somber zijn voor elektrische steps. Ook de Antwerpse chirurg Christophe De Foer waarschuwt voor de vreselijke gevolgen waar hij op de spoeddienst bijna dagelijks mee te maken krijgt. "In één klap breken ze beide kaken, beide kaakgewrichten en de tanden. Vallen met een e-step is als vallen met vastgebonden handen en voeten. Ondingen zijn het. Blijf eraf en neem de fiets."

*auxquelles il est confronté presque quotidiennement au service des urgences.*

<sup>1341</sup> Vias Institute beveelt dan ook aan om zowel een helm als een fluohesje te verplichten voor gebruikers van elektrische steps. Verder pleit het voor een verplichte inschrijving van elektrische steps in een centraal register, zoals dat ook bestaat voor bromfietsen van klasse A, waarvan de snelheid eveneens beperkt is tot 25 km/u. Daardoor zou de politie bestuurders gemakkelijker aansprakelijk kunnen stellen bij overtredingen. Uit onderzoek blijkt immers dat bestuurders van elektrische steps vaker roekeloos rijden en zich minder aan de verkeersregels houden, wat natuurlijk ongevallen in de hand werkt. Dergelijke categorieaanpassingen moeten echter nationaal gebeuren.

*L'Institut Vias recommande dès lors d'imposer le port d'un casque et d'un gilet fluorescent aux trottinettistes, ainsi que l'enregistrement des engins dans un registre central, ce qui permettrait à la police de déterminer plus facilement la responsabilité des conducteurs en cas d'infraction.*

*La sécurité routière est-elle incluse dans les nouvelles réglementations relatives aux trottinettes électriques ? Quelles conditions seront-elles imposées aux opérateurs ?*

Is verkeersveiligheid opgenomen in de nieuwe regelgeving rond elektrische steps en in de aanbesteding aan de deelstepaanbieders? Ik heb het dan over de besluiten die u hebt genomen en de onlangs gepubliceerde aanbesteding. Welke voorwaarden krijgen de aanbieders opgelegd?

*Pensez-vous que les recommandations de l'Institut Vias peuvent être appliquées en Région bruxelloise ? Envisagez-vous d'imposer le port du casque et d'un gilet fluorescent aux trottinettistes ?*

Hoe staat u tegenover de aanbevelingen van Vias Institute? Kunnen die volgens u toegepast worden in het Brussels Gewest? Overweegt u een helmplicht voor bestuurders van elektrische steps? Is een fluohesje verplichten volgens u een gepaste maatregel voor Brussel?

Staat u in contact met de federale minister om te pleiten voor een aanpassing van de inschrijvingsregels voor elektrische steps?

<sup>1343</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De veiligheid van gebruikers van elektrische steps en die van andere weggebruikers is uiteraard erg belangrijk.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La sécurité routière pour tous les usagers est évidemment primordiale. Lors de l'élaboration de l'arrêté sur les vélos partagés, nous avons inclus la sécurité routière dans les critères de sélection de l'appel à candidatures - qualité des véhicules, respect du Code de la route, vérification de l'âge des usagers ainsi que prévention et suivi des accidents.*

Bij het opstellen van het fietsdeelbesluit hebben we verkeersveiligheid opgenomen in de selectiecriteria voor de oproep tot kandidaatstelling. Verkeersveiligheid weegt in de selectiecriteria door voor 20 punten. De verdeling is als volgt:

*Le risque de chute est effectivement plus élevé chez le trottinettiste que chez le cycliste, notamment en raison de la taille des roues et de la direction plus difficile.*

- kwaliteit van de voertuigen (stabiliteit, veiligheid van bestuurder en andere passagiers): 8 punten;

- naleving van de Wegcode (bewustmaking en instructie over de verkeersregels en het respectvol delen van de openbare weg met andere weggebruikers; overtredingen vaststellen ...): 5 punten;

*Nous avons pris l'été dernier des mesures de réduction de la vitesse sur les voies régionales afin de réduire les risques d'accident.*

- leeftijdscontrole van de gebruikers en middelen om dat te controleren: 3 punten;



- preventie en follow-up van ongevallen (maatregelen om risico's te beperken, tools om gebruikers in te lichten over het gebruik van de voertuigen, mogelijkheid om helmen ter beschikking te stellen ...): 4 punten.

Zoals u in uw vraag aanhaalt, is het risico dat een stepgebruiker valt, groter dan bijvoorbeeld bij een fietser. Dat komt door de grootte van de wielen, de manier van remmen, de moeilijkere besturing en het speelse karakter van het toestel. Dat allemaal samen maakt het voertuig gevoeliger voor ongevallen.

Afgelopen zomer zijn er op de gewestelijke wegen snelheidsremmende maatregelen genomen om het risico op valpartijen te beperken. We zien de effecten daarvan in de dalende ongevallencijfers, al moet nog blijken of dat een langetermijntrend is of enkel een knik in de curve.

<sup>1345</sup> Letsels bij stepgebruikers lijken sterk op die van bromfietzers en motorrijders.

De helmplicht is een federale bevoegdheid, maar het gewest kan in de toekomstige aanbesteding wel extra punten geven voor de terbeschikkingstelling van een helm. Een verplichting bleek elders ongewenste gevolgen te hebben. Zo dragen mensen niet graag een helm die iemand anders eerder heeft gedragen en vormen veelvuldige helmstiefstallen een probleem. Het blijft zoeken naar een goede manier om helmen beschikbaar te maken.

Voor zover we weten, is er nog geen contact gelegd over de inschrijvingsregels voor steps. Helmplicht en fluohesjes zullen hoe dan ook in alle bewustmakingsacties worden opgenomen als elementen die de veiligheid ten goede komen. Ik vermoed dat het debat de volgende jaren wordt voortgezet.

Het moet nog blijken of het hoge aantal ongevallen het gevolg is van de relatieve nieuwigheid van de step in het verkeer en of structurele maatregelen zich opdringen. We beseffen net als u dat we de cijfers uit de ziekenhuizen niet naast ons neer kunnen leggen.

<sup>1347</sup> **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het is heel goed dat in het bestek voor de deelsteppaanbieders aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid.

U had het over in totaal 20 punten voor alle verkeersveiligheidsaspecten. Wat is het totale aantal punten? Er staan 4 punten op de preventie van ongevallen. Voor mij had dat meer mogen zijn.

De boodschap aan de operatoren dat verkeersveiligheid erg belangrijk is, is in elk geval wel heel duidelijk. Wie zich wil onderscheiden uit de grote hoop van aanbieders - wie met andere woorden de opdracht wil binnenhalen -, kan maar beter zijn uiterste best doen om uit te blinken in verkeersveiligheid.

Uit de parlementaire hoorzitting met de operatoren bleek duidelijk dat die niet stonden te springen om een helmplicht of andere maatregelen in te voeren. Toch denk ik dat de argumenten

*L'obligation de porter un casque est une compétence fédérale, mais en tout état de cause, le port obligatoire du casque et du gilet fluorescent sera inclus dans toutes les futures campagnes de sensibilisation.*

*À notre connaissance, aucun contact n'a encore été pris concernant les règles d'immatriculation des trottinettes.*

*Nous ne pouvons pas ignorer les chiffres des hôpitaux. Reste à savoir si le nombre élevé d'accidents est dû au caractère relativement nouveau de la trottinette dans la circulation et si des mesures structurelles s'imposent.*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que l'attention soit portée sur la sécurité routière dans le cahier des charges. Ainsi, les opérateurs qui veulent se démarquer et remporter le marché ont intérêt à tout mettre en œuvre pour exceller en la matière.*

*Il ressort de l'audition parlementaire des opérateurs qu'ils n'étaient pas très enthousiastes à l'idée de rendre obligatoire le port du casque. Pourtant, les arguments et les images des hôpitaux sont clairs. J'espère que les opérateurs verront que le Parlement soutient fermement ce type de mesure.*

*Dans l'hypothèse où aucun opérateur ne proposerait de mesures allant dans ce sens, celles-ci pourraient-elles être ajoutées a posteriori ? Une modification est-elle possible une fois le marché attribué ?*

en de beelden uit de ziekenhuizen duidelijk zijn. De letsels stemmen overeen met die van bromfietzers, voor wie een helm verplicht is om hoofd- en aangezichtsletsels te voorkomen. Ik ben er steeds meer van overtuigd dat die verplichting ook aangewezen is bij steps.

Hopelijk zien de operatoren dat er in het parlement een groot draagvlak voor dit soort maatregelen bestaat. Hopelijk zullen voldoende operatoren op dat vlak hun best willen doen.

Stel dat geen enkele operator maatregelen in die zin voorstelt, kunnen die dan nadien nog worden toegevoegd, of is dat uitgesloten? Is er geen enkele wijziging meer mogelijk zodra de opdracht is toegewezen?

<sup>1349</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Zodra de opdracht is toegewezen, liggen de twee operatoren vast. Wij waken over de uitvoering van hun verbintenissen. Eventuele wijzigingen gebeuren in overleg. Als ze hun verbintenissen niet nakomen, kan hun licentie worden ingetrokken. Als geen enkele operator voorstellen doet over verkeersveiligheid, treden we uiteraard in dialoog met hen, maar de weging van de criteria passen we van meet af aan toe zoals ze in het bestek is opgenomen.

Ik zal de puntenverdeling doorsturen, zodat u over alle details beschikt. Ook de andere criteria zijn immers relevant voor u, zoals de sociale voorwaarden voor de werknemers en de materiaalkeuze. We hebben getracht criteria samen te stellen die de collectieve ambities en prioriteiten van het gewest weergeven.

<sup>1349</sup> **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik kijk uit naar het volledige overzicht van de criteria en ik hoop nogmaals dat de operatoren een voldoende duidelijk signaal hebben ontvangen om de verkeersveiligheid te verhogen. We moeten ons inspannen willen we de nulvisie waarmaken. Ik weet dat ook u daarvan overtuigd bent.

- *Het incident is gesloten.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Une fois le marché attribué, tout changement est effectué d'un commun accord. Si un opérateur ne respecte pas ses engagements, sa licence peut être retirée.*

*Ont également une pertinence d'autres critères tels que les conditions sociales des travailleurs ou le choix des matériaux. Nous avons essayé de mettre en place des critères qui reflètent les ambitions et les priorités de la Région.*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *J'attends avec impatience l'aperçu complet des critères et j'espère que les opérateurs ont reçu un signal suffisamment clair pour améliorer la sécurité routière.*

- *L'incident est clos.*