



**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 5 DECEMBER 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 5 DÉCEMBRE 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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski 6

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

betreffende de extra middelen voor de opvang van daklozen en drugsverslaafden om het MIVB-netwerk veiliger te maken.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Jamal Ikazban 6

betreffende het actieplan ter bestrijding van druggebruik in de Brusselse metro.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Els Rochette 6

betreffende de investering in opvang voor dak- en thuislozen en drugsgebruikers in metro-stations.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Jamal Ikazban (PS)

Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Luc Vancauwenberge (PTB)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Arnaud Verstraete 18

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski 6

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

concernant les moyens supplémentaires pour prendre en charge les personnes en errance et les toxicomanes afin de sécuriser le réseau de la STIB.

Demande d'explications jointe de M. Jamal Ikazban, 6

concernant le plan d'action de lutte contre la toxicomanie dans le métro bruxellois.

Demande d'explications jointe de Mme Els Rochette 6

concernant l'investissement dans l'accueil des personnes sans abri, sans chez-soi et toxicomanes présentes dans les stations de métro.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Jamal Ikazban (PS)

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Luc Vancauwenberge (PTB)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Arnaud Verstraete 18

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

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende het gewestelijke voetgangersbeleid. Bespreking – Sprekers: De heer Arnaud Verstraete (Groen) Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant la politique régionale en faveur des piétons. Discussion – Orateurs : M. Arnaud Verstraete (Groen) Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	26	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	26
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de heraanleg van de Heldensquare.		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 réaménagement du square des Héros.	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	28	Question orale de M. Marc Loewenstein	28
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de zichtbaarheid van fietsers en de strijd tegen 'spookfietsers'.		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 visibilité des cyclistes et la lutte contre les « cyclistes fantômes ».	
Mondelinge vraag van de heer Francis Dagrín	32	Question orale de M. Francis Dagrín	32
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende een heel ernstig arbeidsongeval bij de MIVB.		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 un très grave accident de travail à la STIB.	
Mondelinge vraag van de heer Francis Dagrín	33	Question orale de M. Francis Dagrín	33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende nieuwe onrechtmatige ontslagen bij de MIVB.		concernant de nouveaux licenciements abusifs à la STIB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier	35	Question orale de Mme Ingrid Parmentier	35
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de bereikbaarheid van de gevangenis van Haren met het openbaar vervoer en actieve vervoersmiddelen.		concernant l'accès à la prison de Haren en transports en commun et par les modes actifs.	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	37	Question orale de M. Marc Loewenstein	37
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de kosten die bezitters van een bewonersparkeerkaart moeten betalen als ze die niet tijdig verlengen.		concernant les redevances adressées aux détenteurs d'une carte de dérogation pour riverains non renouvelée dans les temps.	

1103 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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 de extra middelen voor de opvang van daklozen en drugsverslaafden om het MIVB-netwerk veiliger te maken.

concernant les moyens supplémentaires pour prendre en charge les personnes en errance et les toxicomanes afin de sécuriser le réseau de la STIB.

1105 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

1105 betreffende het actieplan ter bestrijding van druggebruik in de Brusselse metro.

concernant le plan d'action de lutte contre la toxicomanie dans le métro bruxellois.

1109 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ELS ROCHETTE

1109 betreffende de investering in opvang voor dak- en thuislozen en drugsgebruikers in metrostations.

concernant l'investissement dans l'accueil des personnes sans abri, sans chez-soi et toxicomanes présentes dans les stations de métro.

1111 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Het aantal harddruggebruikers blijft toenemen. Velen van hen houden zich op in metrostations. In februari 2023 zei u dat de regering daarom beslist had om Sublink op touw te zetten, een project dat op een geïntegreerde aanpak berust en dat deze winter ingevoerd zou worden in de probleemstations.*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le nombre de consommateurs de drogues dures est en constante augmentation dans notre pays, particulièrement dans notre capitale, qui est touchée par une forte consommation de crack.

Eind oktober kondigde de MIVB aan dat ze bijkomende middelen kreeg van de regering om de veiligheid in de metrostations te verbeteren volgens de methode die de Parijse openbaarvervoermaatschappij RATP hanteert. Die nieuwe aanpak is erop gericht om het onveiligheidsgevoel bij reizigers en personeel te verminderen, de risico's te beperken voor personen met een verslaving die zich in de stations ophouden en hen door te verwijzen naar de gepaste opvangstructuren.

Je vous ai interrogée à plusieurs reprises au sujet des personnes en errance ayant des problèmes d'addiction, et cela, dans les stations de métro. Cette situation nuit gravement à l'attractivité des transports en commun, mais également à la réalisation des missions de la STIB. Dans ce cadre, vous m'avez répondu que le gouvernement bruxellois avait décidé, en sa séance du 17 février 2023, de mettre en place et de financer un dispositif intégré, dénommé Sublink, afin de se préparer au mieux à affronter le prochain hiver.

Daartoe zal er een nieuwe MIVB-dienst opgericht worden die drugsverslaafden en mensen op de dool moet doorverwijzen. De opdrachten en het personeel van de patrouillediensten in de stations zullen ook uitgebreid worden en in het kader van Sublink zal er samengewerkt worden met verenigingen.

L'action a commencé cet été à la station Porte de Namur et devrait être lancée cet hiver dans les stations problématiques suivantes : Hôtel des Monnaies, Gare du Midi, Yser, Ribaucourt, Botanique, Bourse, Anneessens, Trône, Madou et Parc.

Ik hoop dat die initiatieven resultaten zullen opleveren, want de situatie is zorgwekkend en de MIVB luidt al sinds november 2022 de alarmbel.

La STIB a annoncé, à la fin du mois d'octobre, qu'elle recevrait des moyens complémentaires du gouvernement bruxellois pour accroître la sécurité dans les stations de métro. Ces moyens permettront d'appliquer une nouvelle approche sociale et sécuritaire, inspirée du retour d'expérience de la Régie autonome des transports parisiens (RATP). En France, en effet, des maraudes ont lieu 24h/24 et 7j/7. Citons également un centre de jour pour environ 80 personnes et une flotte de véhicules adaptés. Sous la législature précédente, une analyse avait été réalisée à la demande de votre prédécesseur pour un transport en soirée, mais ce projet n'avait pas vu le jour.

La nouvelle approche de la STIB vise à répondre aux objectifs principaux que sont :

- la réduction du sentiment d'insécurité des voyageurs et du personnel de la STIB ;
- la réduction des risques pour les personnes en errance et sous assuétudes ;
- l'orientation de ces personnes vers des structures d'accueil, de soin et d'hébergement adaptées.

Pour atteindre ces objectifs, la STIB prévoit de prendre les mesures suivantes :

- la création d'une nouvelle équipe interne à la STIB, chargée d'évaluer et d'orienter les personnes toxicomanes et en errance ;
- une augmentation de 30 % des effectifs des patrouilleurs de sécurité en station ;
- l'extension des missions de ces patrouilleurs en début et en fin de nuit ;
- la collaboration avec le secteur associatif dans le cadre du projet Sublink.

Les chiffres que vous nous communiquez chaque fois que nous vous interrogeons sur le sujet sont particulièrement inquiétants et ils ne font qu'augmenter. La situation ne s'améliore pas, alors que nous vous interpellons depuis 2020 et que la STIB tire la sonnette d'alarme depuis le mois de novembre 2022. Il n'est pas rare de lire dans la presse des appels à l'aide du personnel de la STIB, ni d'apprendre que des agents ou des voyageurs ont été agressés. J'espère donc que le dispositif mis en place portera ses fruits.

Quels sont les chiffres relatifs aux personnes en errance et aux toxicomanes sur le réseau de la STIB pour l'année 2023 ? Combien y a-t-il eu d'agressions contre le personnel et les usagers des transports en commun ? Quel est l'impact du dispositif Sublink sur ces chiffres ?

Quel dialogue a été mis en place avec les communes concernées et les zones de police ? Quels sont les retours du terrain ?

Quelles expériences similaires ont été menées dans d'autres villes ? Pour quelles raisons le modèle appliqué en France a-t-il enfin été suivi ? Comment mesurer l'efficacité de cette nouvelle approche ?

Est-il prévu d'organiser, en collaboration avec le New Samusocial, le transport des personnes qui le désirent vers les centres d'hébergement, notamment en taxi ? Dans l'affirmative, quand ? Dans la négative, pourquoi ?

¹¹¹³ *Wat zijn de cijfers voor 2023 betreffende drugverslaafden en mensen op de dool op het MIVB-net? Hoeveel aanvallen tegen reizigers en personeel waren er? Had Sublink invloed op die cijfers?*

Hoe verloopt het overleg met de gemeenten en de politiezones?

Waarom werd er nu voor gekozen het Franse model over te nemen? Hoe meet u de doeltreffendheid van de nieuwe aanpak?

Wordt er vervoer geregeld, bijvoorbeeld per taxi, naar opvangstructuren voor de personen die dat wensen?

¹¹¹⁵ **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *De drugsproblematiek is een algemeen maatschappelijk verschijnsel dat de bevoegdheden van de MIVB ver overstijgt.*

Er moet ook steeds een onderscheid gemaakt worden tussen drugshandel, waartegen we onverzettelijk moeten optreden, en drugsverslaafden, die slachtoffer zijn van hun verslaving.

Enkele maanden geleden hebben de leden van de commissie voor de Binnenlandse Zaken tijdens een bezoek aan Lissabon kennis kunnen maken met de manier waarop Portugal omgaat met de problematiek. Die aanpak blijkt te werken en zou dus ook als voorbeeld kunnen dienen voor Brussel.

Het gebeurt steeds vaker dat mensen zichtbaar in het openbaar drugs gebruiken, ook in de metrostations, en dat creëert een gevoel van onveiligheid. Daarom krijgt de MIVB bijkomende middelen om de veiligheid in de metrostations te verzekeren en drugsverslaafden en mensen op de dool door te verwijzen naar de gepaste opvangstructuren.

Zo zal er de klok rond gepatrouilleerd worden op het MIVB-net en komt er een nieuwe interne dienst die dag en nacht instaat voor de doorverwijzing van verslaafden en mensen op de dool.

¹¹¹⁷ *Daarnaast moet er 30% meer veiligheidspersoneel in de stations komen.*

De nieuwe MIVB-teams moeten het werk van Sublink aanvullen. Het is niet gemakkelijk om vrije ruimtes te vinden. Daarom

M. Jamal Ikazban (PS).- Les phénomènes liés à la toxicomanie et à la drogue ne relèvent pas seulement de la responsabilité de la STIB. Il s'agit d'un phénomène général, constaté au sein de la société dans son ensemble, mais aussi chez nos pays voisins, en Europe et même dans le monde entier. Ne perdons pas cela de vue.

Par ailleurs, il convient de distinguer le trafic de drogues, face auquel nous devons nous montrer intraitables, et les victimes de la toxicomanie. À ce sujet, il y a quelques mois, le ministre-président Vervoort nous avait suggéré, lors d'une réunion de la commission des Affaires intérieures, d'aller découvrir l'expérience de la prise en charge des personnes toxicomanes à Lisbonne. C'est entre-temps chose faite et, en compagnie notamment de mes collègues Els Rochette, Vincent De Wolf, Emmanuel De Bock et Ahmed Mouhssin, nous avons découvert combien le Portugal est précurseur en matière de prise en charge des personnes souffrant de toxicomanies en tous genres. À mon tour, je vous suggère d'aller découvrir ce qui se passe depuis des années au Portugal. Le recul de la toxicomanie y est assez intéressant et certaines expériences peuvent probablement être transposées facilement à Bruxelles.

Voilà donc deux ans que voyageurs et personnel de la STIB sont confrontés à la consommation de drogues (alcool et autres substances plus ou moins dures) dans l'espace public du métro bruxellois. En effet, tous font part d'un sentiment d'insécurité dû à la présence de ces personnes en situation de grande précarité, qui prennent régulièrement des drogues au vu et au su de tous, que ce soit dans les couloirs, sur les escaliers ou encore dans des coins reculés du métro bruxellois.

Selon un plan d'action proposé au gouvernement bruxellois par la STIB elle-même, des moyens supplémentaires lui seront octroyés afin de lui permettre d'assurer la sécurité dans les stations de métro, en orientant les toxicomanes en errance vers des structures d'accueil adaptées. La présence de ces personnes, en état d'ébriété ou de consommation de substances altérant leur santé mentale et physique à proximité des voies, constitue véritablement un risque important pour la sécurité des usagers et du personnel de la STIB, mais aussi pour le bon fonctionnement général du réseau.

Le plan consiste en une nouvelle approche, à la fois sociale et sécuritaire, avec des maraudes sur le réseau du métro bruxellois, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Une nouvelle équipe interne, active 24 heures sur 24 et spécialement dédiée à cette mission, sera chargée d'orienter les toxicomanes en errance vers des structures de soins et d'hébergement adaptées. Il y en a d'ailleurs une près de la station Lemonnier, qui fonctionne bien et que nous avons visitée avec des membres de la Commission des affaires intérieures.

Parallèlement à cela, les effectifs de patrouilleurs de sécurité en station devront augmenter de 30 %.

Des mesures complémentaires au dispositif Sublink sont également prévues. Ce dispositif, mis en place en février 2023,

is het goed dat er binnenkort een tweede risicobeperkende gebruikersruimte komt in de buurt van IJzer/Ribaucourt.

Wanneer wordt het actieplan uitgevoerd? Welke middelen zijn er om de stations te beveiligen en alcoholisten en andere verslaafden op de dool door te verwijzen naar de gepaste hulp?

Wat gebeurt er met mensen voor wie er geen onderkomen beschikbaar is? Hoe wordt de samenwerking georganiseerd tussen de MIVB en de organisaties die werken rond drugsverslaving? Hoe verloopt de rekrutering van het nieuwe team en welke opleiding krijgt het?

Met welke hindernissen krijgt Sublink te maken? Is er onderzoek gebeurd naar de mensen die in de Brusselse metro rondlopen? Hoeveel zijn het er en aan welke verslavingen lijden ze?

réunit le secteur associatif du projet Lama, et les ASBL Diogènes et Transit, le New Samusocial, avec l'accompagnement de Bruss'Help.

Les nouvelles équipes de la STIB devraient à l'avenir renforcer le travail déjà effectué par Sublink. Il n'est pas facile de trouver des places d'accueil, en journée, et des hébergements de nuit, libres. Dans ce cadre, la STIB pourra bientôt compter sur la deuxième salle de consommation à moindre risque, qui ouvrira dans le quartier Yser-Ribaucourt, ainsi que sur le futur abri de crise pour toxicomanes.

Quand ce plan d'action très positif entrera-t-il en vigueur ? Quel est le budget prévu pour sécuriser les stations et orienter les alcooliques et autres toxicomanes en errance vers des structures adaptées ?

En attendant la mise à disposition de plus de places d'accueil, qu'advient-il des personnes pour lesquelles on ne trouve pas de lieu d'hébergement ? Comment se déroulera la collaboration entre les acteurs de terrain chargés de la lutte contre la toxicomanie et la STIB ? Comment se déroule le recrutement de la nouvelle équipe interne qui se chargera de cette mission et quelle sera sa formation ?

Quels sont les obstacles rencontrés par le dispositif Sublink depuis son lancement ? Que pouvez-vous nous dire sur le travail des patrouilleurs de sécurité en station et sur le choix d'augmenter leur effectif de 30 % ?

Enfin, existe-t-il une étude sur les personnes en errance dans le métro bruxellois ? Si oui, quel est leur nombre et de quelles assuétudes souffrent-elles ?

Je tiens à remercier la STIB pour cette nouvelle orientation vers un travail de prévention et d'accompagnement de ces personnes toxicomanes. Cette politique est tout à fait honorable.

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (*en néerlandais*).- *Le nombre de personnes toxicomanes ou sans abri à Bruxelles augmente depuis un certain temps. Ces personnes cherchent souvent refuge dans les stations de métro, ce qui n'est pas sans risque pour le personnel de la STIB et les voyageurs, mais aussi et avant tout pour ce groupe vulnérable.*

La Région bruxelloise investit 5,7 millions d'euros dans la STIB pour sortir les sans-abri, les sans-chez-soi et les toxicomanes des stations. Ces moyens supplémentaires se sont traduits par 40 nouveaux agents de sécurité et 25 nouveaux collaborateurs patrouilleurs, chargés d'orienter ce public vers les centres d'accueil. Comment agissent-ils concrètement ? Que font-ils de ces personnes quand les centres d'accueil affichent complet ?

En outre, le projet Sublink vise déjà à sortir les sans-abri et les toxicomanes des stations, en unissant les associations pour sans-abri, la STIB et la police. Bien que désormais élargi à treize stations, Sublink demeure un projet à petite échelle et non structurel. La nouvelle cellule de prévention de la STIB

¹¹¹⁹ **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)**.- Het aantal mensen met een drugsverslaving of zonder dak boven het hoofd in Brussel neemt al geruime tijd toe. Die mensen zoeken vaak onderdak in de metrostations. Dat brengt reële risico's met zich mee voor het MIVB-personeel en de reizigers, maar in de eerste plaats voor die kwetsbare groep zelf. Er hebben zich incidenten voorgedaan met spoorlopers en met dak- en thuislozen die vast komen te zitten tussen de rolpoorten van de metrostations.

Op 23 oktober 2023 kondigde u aan dat het Brussels Gewest 5,7 miljoen euro investeert in de MIVB om dak- en thuislozen en drugverslaafden uit de stations te halen. Ik juich toe dat er extra middelen worden ingezet. Toch heb ik een aantal bedenkingen. Het gaat om 40 nieuwe veiligheidsagenten en 25 nieuwe medewerkers die in de metrostations zullen patrouilleren, op zoek naar daklozen en drugsverslaafden. De bedoeling is dat de nieuwe ploeg, die dag en nacht zal patrouilleren, zulke mensen de weg wijst naar opvangcentra. De vraag is hoe dat in de praktijk zal gebeuren. Veiligheidsagenten zijn immers

geen sociaal werkers of hulpverleners. Waar moeten ze dak- en thuislozen naartoe brengen als de opvangcentra vol zitten?

Bovendien bestaat er al een project om dak- en thuislozen en drugsverslaafden weg te halen uit de stations, hen op te vangen en behandelen, namelijk Sublink. Daklozenorganisaties, de MIVB en de politie slaan daarvoor de handen in elkaar. In juli 2023 kondigde collegelid Maron een uitbreiding van het samenwerkingsproject aan. In het metrostation Naamsepoort, waar Sublink in februari als proefproject is begonnen, werd er immers een goed resultaat geboekt. Daarom wordt het samenwerkingsproject uitgebreid naar dertien stations.

Niettemin is Sublink nog altijd kleinschalig, ad hoc en niet structureel. De nieuwe preventiecel bij de MIVB zal structurele en permanente dienstverlening uitbouwen. Zolang er echter geen structurele oplossing voor het huisvestings- en gezondheidsprobleem bestaat, zullen drugsverslaafden en dak- en thuislozen de stations blijven opzoeken. Als we dat vraagstuk alleen bekijken vanuit veiligheidsperspectief, kunnen we het niet oplossen.

Wat betekent de nieuwe preventiecel voor het huidige project Sublink?

¹¹²¹ Hoe wordt de expertise van de huidige organisaties van Sublink gebruikt bij de ontwikkeling van de nieuwe cel bij de MIVB? Op welke manier worden die organisaties daarbij betrokken?

Wat is het tijdschema voor de ontwikkeling van de nieuwe cel? In welke stations zal die het eerst actief zijn? Hoe verloopt de uitvoering?

Hoe ziet de personeelsformatie van de nieuwe cel eruit? Naar welke profielen gaat de MIVB op zoek om de functies in te vullen? Wat is de verhouding met het huidige team van veiligheidsagenten?

Aan welke locaties en stations wordt gedacht voor de bijkomende drugsgebruikersruimte, het geplande dag- en nachtcentrum en de verwarmde ruimte? Wat is het tijdschema voor elk van die bijkomende broodnodige plekken? Op welke manier wordt daarvoor samengewerkt met de betrokken gemeenten?

¹¹²³ **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Velen mijden het Noordstation en andere plekken op het openbaarvervoersnet. Om de veiligheid te verbeteren, moet het beleid rond dakloosheid en verslaving structureel uitgewerkt worden. Collega-parlementsleden gingen naar Lissabon en zagen dat verslaafden daar meer structureel opgevolgd worden. In Brussel worden er spuitruimtes ingericht, maar is er weinig opvolging nadien. Er is een nieuwe spuitruimte gepland in Sint-Jans-Molenbeek, maar de gemeenteraad had daarover twee weken geleden nog altijd geen nieuws ontvangen.

Het personeel en de gebruikers van het openbaar vervoer voelen zich niet veilig wanneer er verslaafden rondhangen. Wat hebt u al

développera, quant à elle, une offre de services structurelle et permanente.

Comment l'expertise du projet Sublink sera-t-elle mise à profit pour développer la nouvelle cellule de prévention de la STIB ? Quand et où cette dernière sera-t-elle déployée ? Qu'en est-il de sa mise en œuvre ?

Quels seront les effectifs et les profils de cette nouvelle cellule ? Comment s'articulera-t-elle avec l'équipe actuelle d'agents de sécurité ?

À quels sites et stations pense-t-on pour la nouvelle salle de consommation, le nouveau centre de jour et de nuit et l'espace chauffé ? Quel est le calendrier pour chacun de ces espaces indispensables ? Qu'en est-il de la collaboration avec les communes concernées ?

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Beaucoup évitent la gare du Nord et d'autres lieux du réseau de transports publics, en raison de problèmes de sécurité qui nécessiteraient un développement plus structurel des politiques relatives au sans-abrisme et à la toxicomanie.*

Qu'avez-vous déjà mis en place et que comptez-vous entreprendre pour renforcer la sécurité dans les transports en commun ?

gedaan en wat wilt u nog doen om het openbaar vervoer veiliger te maken?

¹¹²⁵ **De heer Luc Vancauwenberge (PTB)** (in het Frans).- *De PTB steunt de maatregelen die de regering neemt om de metro veiliger te maken en drugsverslaafden te begeleiden, want ze beantwoorden aan een aantal eisen in ons voorstel van resolutie van 25 september 2023, zoals meer veiligheidspatrouilles, de terugkeer van de nachtploeg en begeleiding van de allerkwetsbaarsten.*

Door de ernst van de toestand zullen de maatregelen echter niet volstaan om het personeel en de reizigers van de MIVB beter te beschermen. Daarom moeten er meer mensen worden ingezet, zowel bovengronds als in de metro.

De interventiepatrouilles moeten uitbreiding krijgen en per shift moeten er twee patrouilles extra worden georganiseerd om in geval van agressie sneller te kunnen optreden.

Bovendien zouden de veiligheidsbevoegdheden en -middelen van de veiligheidsagenten van de MIVB moeten worden afgestemd op die van Securail. In overleg met de federale regering zou ook de spoorwepolitie meer personeel moeten krijgen.

Al die maatregelen staan in ons voorstel van resolutie. Momenteel heeft kaartjescontrole de prioriteit, terwijl dat volgens ons preventie en veiligheid zouden moeten zijn.

¹¹²⁷ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- *Onlangs had ik een ontmoeting met vertegenwoordigers van Diogènes, een vzw die meewerkt aan Sublink. Ik was onder de indruk van het vele mooie werk dat die vereniging in zeer moeilijke omstandigheden verricht.*

De vzw vormt het levende bewijs dat het probleem groter wordt, want haar personeelsformatie groeide van zeven tot veertig medewerkers en soms komt ze nog handen tekort. Ook de pers meldde vandaag dat er 20% meer daklozen zijn. Bij de telling van vorig jaar werden er meer dan 7.000 daklozen geteld.

M. Luc Vancauwenberge (PTB).- *Cette problématique préoccupe beaucoup de Bruxellois et d'usagers des services publics. Le groupe PTB soutient les mesures décidées par le gouvernement en matière de sécurisation du métro et d'accompagnement de la toxicomanie. Ces mesures répondent à certaines des demandes contenues dans la proposition de résolution que nous avons déposée le 25 septembre dernier, telles qu'une augmentation du nombre de patrouilleurs sécurité station (PSS), le retour d'une équipe de contrôle de nuit - qui, en fait, n'aurait jamais dû être supprimée - ou encore un accompagnement des personnes les plus précarisées.*

Compte tenu de la gravité de la situation sur le terrain, ces mesures ne suffiront toutefois pas à mieux protéger le personnel et les usagers de la STIB. Par conséquent, nous estimons qu'il est urgent d'augmenter les moyens humains de prévention, tant sur le réseau de surface que dans le métro.

Ainsi, il faut prévoir davantage d'agents multimodaux sur les quais des stations de métro pour assurer une présence dissuasive et diminuer les risques de suicide, d'intrusion sur les voies et d'agression contre le personnel et les voyageurs.

Il convient aussi d'augmenter le nombre d'agents patrouilleurs d'intervention Real Time Service (RTS) et de prévoir deux patrouilles supplémentaires par shift pour diminuer les délais d'intervention en cas d'agression.

En outre, les compétences et les moyens de protection dont disposent les agents de sécurité de la STIB devraient être alignés sur ceux des agents Securail de la SNCB.

Enfin, en concertation avec le gouvernement fédéral, il convient de faire le nécessaire pour que les effectifs de la police des chemins de fer soient augmentés d'urgence.

Toutes ces mesures figurent dans notre proposition de résolution, que nous vous demandons de mettre à l'ordre du jour. Nous constatons qu'à l'heure actuelle, la priorité est donnée au contrôle des tickets, alors qu'elle devrait, à notre avis, porter sur la prévention et la sécurité sur le réseau.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *L'ASBL Diogènes, partenaire du projet Sublink, effectue un excellent travail, dans des circonstances très difficiles.*

Elle est la preuve vivante que le problème s'aggrave, puisque son effectif est passé de sept à quarante personnes et qu'il lui arrive encore de manquer de bras, alors que le nombre de sans-abri ne cesse d'augmenter.

Cette problématique nécessite une approche multidisciplinaire, comme celle mise en place depuis 1994 à Paris.

We moeten leren van steden die goede resultaten boeken. De daklozenproblematiek overstijgt uw bevoegdheden en vereist een multidisciplinaire aanpak. De Parijse openbaarvervoermaatschappij RATP hanteert al sinds 1994 een dergelijke aanpak en heeft daarvoor specifiek opgeleide medewerkers.

Welk profiel wordt er gezocht voor de preventiecel? Van de vzw Diogènes weet ik immers dat niet zomaar iedereen geschikt is om hulp en begeleiding te verstrekken aan die uiterst kwetsbare personen. Bovendien gaat het om mensen die vaak ook met psychische problemen kampen. Zulk werk vereist een specifiek profiel. Het personeel moet bijvoorbeeld tegen een stootje kunnen. Daarbij moet de nadruk liggen op hulpverlening, doorverwijzing en een menselijke aanpak, niet op stigmatisering en bestraffing.

Ondertussen hebben de teams van Sublink een honderdtal personen geholpen. Zijn er ook cijfers beschikbaar over mensen die hulp weigeren? Wat gebeurt er met iemand die hulp weigert, maar ondertussen wel overlast blijft veroorzaken?

Ten slotte sluit ik me aan bij de vragen van de collega's over de tweede gebruikersruimte.

¹¹²⁹ **Mevrouw de voorzitter.-** Ik wil een persoonlijke ervaring met u delen. Dit weekend heb ik deelgenomen aan een workshop van Toekomst Atelier de l'avenir (TADA), een vzw die kinderen in het parlement een politieke partij laat oprichten. Tijdens mijn workshop brachten ze de dakloosheid ter sprake, want dat leek hun het allerbelangrijkste probleem. Ze wilden er hun partij zelfs naar noemen.

¹¹³¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** De jaarlijkse spaghettibenefiet van Bruzz, die dit jaar ten voordele van vzw Straatverplegers werd georganiseerd, ging gepaard met een oproep aan de politieke wereld om eens en voor altijd een einde te maken aan dakloosheid. Dat kan inderdaad een politieke keuze zijn.

¹¹³³ *(verder in het Frans)*

De sterke stijging van het aantal verslaafden in de metrostations leidde in 2022 tot de oprichting van twee werkgroepen, de ene rond preventie en veiligheid en de andere rond gezondheid en welzijn.

Quel est le profil recherché pour la cellule de prévention ?

Entre-temps, les équipes de Sublink ont aidé une centaine de personnes. Combien de personnes ont refusé l'aide ? Que se passe-t-il si une personne refuse l'aide, mais continue à causer des nuisances ?

Enfin, je me joins aux questions de mes collègues sur la deuxième salle de consommation à moindre risque.

Mme la présidente.- Je voudrais vous faire part d'une expérience personnelle. Ce week-end, j'ai participé à un atelier de Toekomst Atelier de l'avenir (TADA), une ASBL qui fait venir des enfants dans notre Parlement. À cette occasion, ils doivent créer un parti politique. Lors de mon atelier, ils ont mis en exergue le problème du sans-abrisme, car le fait que des personnes n'aient pas de toit ni de chez-soi leur semblait le plus important. Ils voulaient même appeler leur parti comme cela. Finalement, ils l'ont appelé « Les sécuritaires », en gardant l'objectif de venir en aide aux sans-abri.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le spaghetti solidaire annuel de Bruzz, organisé cette année au profit de l'ASBL Infirmiers de rue, s'accompagnait d'un appel au monde politique à mettre fin une fois pour toutes au sans-abrisme.*

(poursuivant en français)

Avant toute chose, permettez-moi de vous rappeler le contexte qui nous a menés au plan d'action de lutte contre la toxicomanie dans le métro bruxellois, connu sous le nom de Sublink.

La forte hausse du nombre de personnes qui consomment dans les stations de métro et les occupent - dans un contexte d'augmentation globale de la toxicomanie et du nombre de personnes sans logement ou sans solution d'accueil - a donné lieu à une réflexion menée par deux groupes de travail en 2022, l'un abordant les questions de prévention et sécurité, et l'autre, le social-santé.

1135 *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Rochette, het betreft geen apart project, maar een uitbreiding van Sublink. In een eerste fase hebben we uitgetest of een dergelijke aanpak werkt. De resultaten waren goed, maar een schaalvergroting was duidelijk noodzakelijk. Daarom versterken we nu het geheel, op basis van overleg met de sector, de MIVB en de veiligheidsdiensten. Het model wordt dus opgeschaald, maar de achterliggende filosofie blijft dezelfde.

1137 *(verder in het Frans)*

De minister-president, mijn collega-collegelid belast met Welzijn en Gezondheid en ikzelf hebben met Sublink een eerste aanvullend antwoord geformuleerd.

1139 *(verder in het Nederlands)*

Diogènes organiseerde inderdaad al een metroproject. Voor zover ik mij kan herinneren, werd dat opgestart door het voormalige regeringslid Brigitte Grouwels.

1141 *(verder in het Frans)*

Sublink is een eerste bundeling van de expertise die al bestond bij Project Lama, Transit, Diogènes, New Samusocial, Bruss'help en de MIVB.

Oorspronkelijk liep er een haalbaarheidsonderzoek in metrostation Naamsepoort, maar gezien de omvang en de urgentie van het probleem hebben we de analyse nu al uitgebreid naar tien MIVB-stations in een eerste fase: Madou, Hallepoort, Kruidtuin, Beurs, IJzer, Naamsepoort, Ribaucourt, De Brouckère, Anneessens en Troon.

Vandaag telt het team elf voltijdsequivalenten en vijftien medewerkers. Sinds 1 juli 2023 heeft het 1.230 interventies in metrostations gedaan en 432 mensen begeleid.

1143 *(verder in het Nederlands)*

Het was niet gemakkelijk om personeel voor het project te vinden. Het gaat immers om tijdelijke, projectgebonden jobs, waarvoor een heel specifieke expertise vereist is. Het was

(poursuivant en néerlandais)

Il ne s'agit pas d'un projet distinct, Madame Rochette, mais d'une extension de Sublink, la première phase du projet ayant fait apparaître la nécessité d'agir à une plus grande échelle.

(poursuivant en français)

Pour en venir aux actions concrètes, le ministre-président, le membre du Collège réuni chargé de l'Action sociale et de la Santé et moi-même avons proposé conjointement au gouvernement une première réponse supplémentaire : le projet Sublink.

(poursuivant en néerlandais)

Diogènes organisait effectivement déjà un projet dans le métro, qui avait été lancé par Brigitte Grouwels.

(poursuivant en français)

Le projet Sublink est la première étape qui complète ce qui existait déjà grâce à l'expertise du Projet Lama, de Transit, de Diogènes, du New Samusocial, de Bruss'help et de la STIB. Il est intéressant de croiser ces différentes expertises, car cela nous permet de trouver des réponses structurelles aux différentes problématiques en jeu.

Initialement, nous avons identifié la station de métro Porte de Namur pour réaliser une étude de faisabilité du système et reproduire ces interventions dans d'autres stations dès que possible. Étant donné l'ampleur et l'urgence du problème, nous avons cependant déjà étendu cette analyse à dix stations de métro.

Aujourd'hui, l'équipe du projet est constituée de trois équivalents temps plein (ETP) agents de liaison, de six ETP travailleurs de rue et de deux ETP médiateurs interculturels. Cela fait, au total, onze ETP et quinze personnes. Depuis le 1er juillet 2023, cette équipe a réalisé 1.230 interventions en station et a accompagné 432 personnes.

Les stations du réseau de la STIB visées par cette première phase expérimentale sont Madou, Porte de Hal, Botanique, Bourse, Yser, Porte de Namur, Ribaucourt, De Brouckère, Anneessens et Trône. Les orientations et les accompagnements physiques réalisés portent sur les sans-abri, la société civile, les services généralistes, ainsi que les services de santé.

(poursuivant en néerlandais)

Il n'a pas été facile de trouver du personnel pour le projet, car il s'agit d'emplois temporaires, liés à un projet et requérant une expertise spécifique. Il n'a pas non plus été facile de trouver des

evenmin eenvoudig om hotels te vinden die bereid waren om het project en het doelpubliek een kans te geven. Dat vergde heel wat geduld. De onderhandelingen inzake afspraken met de eerstelijnsbegeleiding verliepen aanvankelijk ook moeizaam.

¹¹⁴⁵ (verder in het Frans)

Er zijn al verschillende gesprekken geweest met Elsene, Sint-Gillis en Sint-Joost-ten-Node en andere staan de volgende maanden op de agenda. Het project wordt warm onthaald en we stellen alles in het werk om de ongerustheid bij de gemeenten weg te nemen.

Dankzij Sublink hebben tot nu toe 26 mensen 139 nachten doorgebracht op 7 verschillende plaatsen. In 2024 geeft de GGC een subsidie van 1,6 miljoen euro voor personeel en 40.000 euro voor overnachtingen.

Sublink beoogt de mensen in kwestie uit de metro te halen, te voorkomen dat ze de nacht op straat doorbrengen, te helpen met een tijdelijk onderkomen, herhuisvesting of een vrijwillige terugkeer naar het thuisland, hen op weg te helpen naar genezing enzovoort.

Sublink is gebaseerd op wat de RATP in Parijs doet en het systeem werkt, al moet het nog ruimer worden toegepast.

hôtels partenaires, et l'articulation avec l'accompagnement de première ligne ne fut pas non plus évidente.

(poursuivant en français)

Plusieurs rencontres ont en effet eu lieu avec les autorités communales, notamment à Ixelles, Saint-Gilles et Saint-Josse-ten-Noode, et d'autres sont prévues dans les prochains mois. Le projet est très bien accueilli et nous mettons tout en œuvre pour apaiser les inquiétudes compréhensibles des autorités communales et susciter leur adhésion autour de ce dispositif. C'est ensemble que nous apporterons une réponse à cette problématique intersectorielle et complexe.

À ce stade, 26 bénéficiaires ont passé 139 nuitées dans 7 endroits différents par le biais du projet Sublink. La subvention octroyée en 2024 est de 1.620.000 euros pour les frais de personnel et 40.000 euros sont prévus pour les nuitées, à travers une subvention de la Cocom.

Les objectifs de ce dispositif sont, notamment, les suivants :

- sortir ces personnes des stations de métro ;
- éviter qu'elles ne passent la nuit en rue, d'autant plus que les conditions climatiques se durcissent ;
- temporiser et trouver des solutions d'accueil temporaire, de relogement ou de retour volontaire dans le pays d'origine ;
- les mener vers le chemin de la guérison en les hospitalisant, etc.

Il existe plusieurs options possibles. L'important est de travailler avec ces personnes et de créer des moments de rencontre de qualité.

La STIB a choisi de s'inspirer du modèle de la RATP pour son nouveau projet Sublink. Ce modèle fonctionne. Toutefois, nous devons en élargir le champ d'application et l'améliorer. Le dispositif associe un volet social et un volet sécuritaire, et présente de nombreuses similitudes avec celui de la RATP, y compris les publics cibles, l'approche politique et institutionnelle et la législation relative aux drogues. Cette problématique sociétale étant évolutive, la STIB continue d'étudier l'approche d'autres sociétés de transport public.

(poursuivant en néerlandais)

Un tel projet est unimaginable sans l'implication des secteurs associatifs concernés, des autorités locales et de la police.

La STIB se fixe comme objectif de constituer ses équipes mobiles d'assistance au cours du second semestre de 2024, pour qu'elles soient pleinement opérationnelles d'ici l'hiver prochain.

¹¹⁴⁷ (verder in het Nederlands)

Het was heel belangrijk om de partners op het terrein erbij te betrekken. Het is onmogelijk om een dergelijk project uit te voeren zonder de steun van de partners die de nodige expertise hebben om met een bepaald doelpubliek te werken. De partners van Sublink zijn vooraf geraadpleegd en betrokken bij de uitwerking van het project. Het MIVB-project is gebaseerd op die samenwerking en steunt op de betrokkenheid van de verschillende sectoren, zoals Project Lama, Diogenes,

Transit, New Samusocial en Bruss'help, en andere partners, zoals de lokale overheden en de politie, om een maximale doeltreffendheid te garanderen.

Het is de bedoeling van de MIVB om de mobiele hulpteams samen te stellen in het tweede semester van 2024, zodat ze zo snel mogelijk volledig operationeel zijn, uiterlijk tegen volgende winter. Het gaat om sociale interne hulpteams die deel uitmaken van de dienst Preventie en Sociale Cohesie van de MIVB, binnen de afdeling Customer Experience, waartoe ook het veiligheidsdepartement hoort. De interacties kunnen op verschillende niveaus plaatsvinden. Het doel van de mobiele sociale hulpteams is vooral om contact leggen met de thuislozen en hun dringendste behoeften vast te stellen. Op die manier kunnen de teams hun zo goed mogelijk de weg wijzen naar psychologische, medische of sociale hulp. Dat zijn dus vooral de Sublinkpartners of opvang- en huisvestingsdiensten.

Er worden procedures uitgewerkt voor de samenwerking en een parallelle werking met Sublink, en net zoals bij het Parijse openbaarvervoersbedrijf RATP kunnen er ook gemeenschappelijke mobiele hulpteams worden ingezet. Voorts kunnen er eventueel afspraken worden gemaakt met andere partners die in verslaving zijn gespecialiseerd en actief zijn in het Brussels Gewest.

De interne MIVB-dienst is een aanvulling op het werk van Sublink. Die dienst is ook buiten de werkuren en tijdens het weekend operationeel. Het is immers belangrijk om ook dan snel te kunnen reageren. Dat is een bijkomende reden waarom de regering ervoor gekozen heeft om een dergelijke dienst op te zetten.

¹¹⁴⁹ (verder in het Frans)

Dankzij de mobiele hulpteams van de MIVB kunnen we een eerste contact leggen met de dakloze, hem beter doorverwijzen naargelang van zijn toestand en de organisaties de nodige tijd bieden om te reageren.

Er worden specifieke interne procedés en een evaluatie uitgewerkt voor de nieuwe dienst. Er wordt ook ingezet op interne samenwerking tussen de mobiele hulpteams en de veiligheidsdiensten en op externe samenwerking met geassocieerde partners.

De mobiele assistentieteams worden voornamelijk ingezet in metrostations waar zich veel daklozen en verslaafden ophouden. In de praktijk zijn dat hoofdzakelijk de stations langs de Kleine Ring.

De overbrenging naar de opvang wordt met de mobiele teams georganiseerd. Het Winterplan is intussen ook geactiveerd, met 155 beschikbare plaatsen.

Des procédures de collaboration et de fonctionnement seront élaborées en parallèle avec le projet Sublink et des équipes d'aide mobile conjointes pourront également être déployées. En cas de besoin, des accords pourront être conclus avec d'autres partenaires spécialisés dans les addictions et opérant en Région bruxelloise.

Le service interne de la STIB vient compléter le travail de Sublink et est opérationnel en dehors des heures de travail, y compris le week-end.

(poursuivant en français)

Les maraudes qui seront effectuées par la STIB#nous permettront de nouer ce premier lien avec la personne sans abri, d'envisager une orientation plus fine en fonction du degré d'urgence et de désamorcer la situation afin de donner le temps aux associations de réagir. Il s'agit, comme la nuitée en hôtel, d'un outil de temporisation visant à orienter ces personnes précarisées et en état d'extrême difficulté vers des lieux d'accueil d'hébergement d'urgence.

Des processus internes spécifiques seront mis en place pour ce nouveau service, ainsi qu'une méthodologie d'évaluation utilisant des indicateurs clés de performance et une logistique spécifique. Des collaborations internes sont également envisagées entre les équipes mobiles d'assistance et les services de sécurité, ainsi que des collaborations externes avec des partenaires associés, grâce au projet Sublink. Parallèlement, ce dernier devra être pérennisé et renforcé pour faire face à l'augmentation, d'année en année, du nombre de personnes ayant besoin d'aide et/ou dépendantes à la drogue en Région bruxelloise.

Les équipes mobiles d'assistance seront déployées principalement dans les stations les plus touchées par la présence

¹¹⁵¹ *(verder in het Nederlands)*

Het project is goedgekeurd en de rekrutering wordt opgestart. De MIVB kan bouwen op de ervaring en expertise van de Parijse RATP en op haar eigen expertise en personeelsbeleid.

Bij de selectie van de sociale teams ligt de nadruk op een sociale houding en op vaardigheden om te communiceren en contact te leggen met de doelgroepen. De sociale aanpak van de mobiele teams komt op de eerste plaats, behalve wanneer de veiligheid van de reizigers, de personeelsleden van de MIVB en de infrastructuur in het gedrang komt. De sociale teams en de veiligheidsagenten moeten dus samenwerken en delen een aantal taken.

Naast de mobiele hulpteams komen er ook 30% meer zogenaamde PVS-agenten (patrouilleur veiligheid station).

¹¹⁵³ *(verder in het Frans)*

Die agenten staan in voor de veiligheid van de stations en werken alle dagen in twee ploegen tussen 6 en 22 uur. Binnenkort worden hun uren uitgebreid, zodat ook de opening en de sluiting van de stations erin vallen.

¹¹⁵⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Ik hoop dat de nieuwe maatregelen eindelijk wat opleveren, maar laten we realistisch zijn, een wonderoplossing zijn ze niet.*

We moeten ingrijpen voor het te laat is. De metrostations moeten op elk ogenblik van de dag, de avond of de nacht veilig zijn.

de personnes sans abri et/ou dépendantes à la drogue, comme c'est le cas pour le dispositif Sublink. Il s'agit essentiellement des stations de la Petite ceinture. Comme ces groupes se déplacent parfois par nécessité, les stations feront l'objet d'un suivi régulier.

Les transferts en bus spécifiquement aménagés vers les lieux d'accueil et d'hébergement se feront avec la mise en place de la maraude. S'agissant des personnes pour lesquelles aucun lieu d'hébergement n'a été trouvé, je peux déjà vous annoncer que le plan grand froid est activé et que 155 places sont prévues à cet effet.

(poursuivant en néerlandais)

Le projet a été approuvé et le recrutement est en cours. La STIB peut s'appuyer sur l'expérience et l'expertise de la RATP, ainsi que sur sa propre expertise et sa politique de ressources humaines.

La sélection des équipes sociales met l'accent sur une attitude sociale et la capacité de communiquer et d'entrer en contact avec les groupes cibles. Ces équipes doivent collaborer avec les agents de sécurité.

Outre les équipes mobiles d'assistance, il y aura également 30 % de patrouilleurs de sécurité en station supplémentaires.

(poursuivant en français)

Les agents PSS ont pour mission d'assurer la sécurisation des stations. Ils travaillent actuellement en deux équipes, l'une couvrant la plage horaire de 6h à 14h, l'autre de 14h à 22h, et ce, sept jours sur sept.

Leur mission sera étendue au début et à la fin de la nuit pour coïncider avec la fermeture et l'ouverture des stations, qui sont des moments critiques pour les infrastructures de la STIB.

L'objectif est effectivement d'améliorer le sentiment de sécurité comme la sécurité objective sur l'ensemble du réseau et des plages horaires.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Madame la ministre, merci pour cette mise à jour. Nous vous interrogeons depuis quelques années sur la problématique de la consommation de drogues dures sur le réseau de la STIB où sont présents toxicomanes et personnes en errance.

J'espère que le nouveau dispositif portera enfin ses fruits grâce à l'expertise des associations et acteurs de terrain. J'en profite pour saluer leur travail difficile et les remercier. Soyons réalistes : ce nouveau dispositif ne constitue pas pour autant une solution miracle, puisque les chiffres relatifs à cette problématique sont en hausse. Le problème est réel et la STIB tire la sonnette d'alarme :

1157 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Net als de andere sprekers vind ik dat de reizigers van de MIVB veilige stations verdienen. Dat neemt niet weg dat ik u en de MIVB wil feliciteren met uw allesomvattende preventieve aanpak.*

Het is niet de bedoeling om jacht te maken op drugsverlaafden, maar om samen te werken met organisaties met de nodige expertise. Die benadering zal volgens mij in de toekomst succesvol blijken, want wat tot nu toe is uitprobeerde, heeft weinig opgeleverd

De MIVB kan ook rekenen op een aantal gemeenten die de politieke moed hebben gehad om gebruikersruimtes mogelijk te maken.

In Portugal viel het me op dat heel de politieke klasse gewonnen is voor een beleid dat inzet op preventie en begeleiding en dat ook volhoudt na de verkiezingen.

1159 **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)**.- *Ik ben zeer tevreden over de manier waarop de regering de problematiek aanpakt. In februari 2023 ging het proefproject aan de Naamsepoort van start en na een snelle positieve evaluatie is het project ondertussen al uitgebreid tot elf stations. De betrokken partners hebben enorm veel expertise en het is prima dat zij die delen met de MIVB, de politie, New Samusocial enzovoort.*

U zei dat het moeilijk was om in het licht van de snelle uitbreiding van het Sublinkproject extra personeel in dienst te nemen, vooral omdat ze tijdelijke contracten krijgen. Doordat de MIVB nu een groot budget heeft vrijgemaakt, kunnen die

les témoignages sur des agents agressés ou des usagers qui ne se sentent pas en sécurité sur le réseau sont quotidiens.

Nous devons agir avant qu'il ne soit trop tard. Les stations de la STIB doivent être des lieux sûrs pour les Bruxellois et l'ensemble des navetteurs, à tout moment de la journée, de la soirée ou de la nuit. Nous devons leur garantir la sécurité ainsi que le sentiment de sécurité. Je vous remercie pour le suivi de ce dossier.

M. Jamal Ikazban (PS).- *Je pense, comme les autres intervenants, que les usagers de la STIB méritent de circuler dans des espaces sécurisés et sécurisants. Cependant, je voudrais tout de même vous féliciter, ainsi que la STIB, pour votre approche transversale et préventive d'un phénomène sociétal qui se retrouve partout, et pas qu'à la STIB.*

L'intention n'est pas de chasser les personnes concernées, mais de collaborer avec les associations qui ont une expertise sur le terrain pour trouver des solutions. Cette approche est remarquable et aura, selon moi, beaucoup plus de succès à l'avenir, car de nombreuses choses ont été essayées ces dernières années, sans résultats. Je voudrais aussi accorder une attention particulière aux agents présents sur le terrain, qui sont confrontés à des difficultés, pour les soutenir et les encourager.

La STIB peut collaborer avec des associations, mais peut aussi compter sur certaines communes, dont le courage politique a permis la création de salles de consommation. Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, Philippe Close, par exemple, s'est engagé à créer une telle salle, malgré les craintes des habitants. Une deuxième salle devrait aussi être ouverte dans le quartier des stations Ribaucourt et Yser. J'ai même constaté qu'après notre voyage à Lisbonne, le bourgmestre d'Etterbeek, Vincent De Wolf, s'orientait vers une solution de ce genre.

Je terminerai par dire que ce qui m'a beaucoup marqué au Portugal, c'est le fait que toute la classe politique - majorité et opposition, gauche comme droite - s'est résolument engagée vers une politique de prévention et d'accompagnement des personnes touchées par la toxicomanie. Elle a maintenu cette politique en place, quel que soit le résultat des élections, car elle nécessite un certain temps pour donner des résultats. Je vous félicite, vous, le gouvernement bruxellois, ainsi que les équipes qui interviennent sur le terrain.

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *Je suis très satisfaite de la manière dont le gouvernement aborde le problème. Après une première évaluation positive du projet pilote mené à la station Porte de Namur, le projet a été étendu à onze stations. Il est heureux que l'immense expertise des partenaires soit partagée avec la STIB, la police, le New Samusocial, etc.*

Comme la STIB dispose d'un budget important et peut offrir de meilleures conditions de travail que dans le cadre du projet Sublink, le grand défi réside dans la diversité des recrutements au sein des équipes sociales et de sécurité. À la Ville de Bruxelles, l'équipe Herscham prouve que police et travailleurs

medewerkers voortaan wel rekenen op een vast contract of alleszins een contract met betere voorwaarden.

De grote uitdaging is inderdaad de rekrutering: het komt erop aan om de juiste mensen op de juiste plaats in te zetten. In het metrostation Beurs zie ik vaak heel wat mannelijke, geüniformeerde veiligheidsagenten bij elkaar staan. Dat komt heel repressief over. Bij de rekrutering moet er aandacht gaan naar voldoende diversiteit in de sociale teams en de veiligheidsteams.

Het Herschamteam in Brussel-Stad toont aan dat politie en sociale werkers heel goed kunnen samenwerken. Ik heb dan ook het volste vertrouwen in het nieuwe project.

¹¹⁶¹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Alle betrokkenen, zoals de politiezones, de gemeenten, het gewest en de vzw's, moeten zich blijven inspannen. De versplintering van de bevoegdheden in Brussel bemoeilijkt het werk hoe dan ook.

¹¹⁶³ **De heer Luc Vancauwenberge (PTB)** *(in het Frans).*- *Ik kan alleen maar blij zijn dat u ervoor kiest mensen te begeleiden in plaats van jacht op hen te maken.*

(Onverstaanbaar)

Ik ben ook erg te spreken over het engagement van de organisaties.

(Onverstaanbaar)

Ik hoop dat ze de nodige middelen krijgen en dat ze zich verder kunnen ontwikkelen, ondanks de besparingen die alle sectoren treffen.

- De incidenten zijn gesloten.

¹¹⁶⁷ **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE**

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

¹¹⁶⁷ **betreffende het gewestelijke voetgangersbeleid.**

¹¹⁶⁹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Te voet gaan is de natuurlijkste en duurzaamste manier om je te verplaatsen en ook de enige manier die echt iedereen gebruikt. Iedereen is immers voetganger, ook personen met een beperkte mobiliteit, die ongeveer 30% van de bevolking uitmaken: rolstoelgebruikers, maar ook mensen met boodschappen, met een kinderwagen, met een trolley enzovoort. Stappen is de meest universele verplaatsingswijze en ook de belangrijkste.

Naast het pure verplaatsingsaspect brengt de aanwezigheid van voetgangers in de stad een enorme waaier van maatschappelijke

sociaux peuvent parfaitement collaborer. J'ai dès lors toute confiance en ce nouveau projet.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Tous les intéressés doivent poursuivre leurs efforts, malgré la difficulté que constitue la fragmentation des compétences.*

M. Luc Vancauwenberge (PTB).- Je salue l'approche adoptée qui consiste à accompagner les personnes et non à les chasser.

(Inaudible)

Je salue également l'engagement des associations.

(Inaudible)

J'espère qu'elles recevront les moyens nécessaires pour faire leur travail et que les économies qui touchent tous les secteurs, comme les CPAS, ne les empêcheront pas de se développer, au vu de l'importance que prend le problème.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS 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 politique régionale en faveur des piétons.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *La marche est la plus naturelle, la plus durable, la plus universelle et la principale manière de se déplacer.*

La présence de piétons en ville apporte également un énorme éventail d'avantages sur le plan sociétal, car les rues deviennent plus vivantes, agréables et sûres grâce au contrôle social. De ce fait, elles sont aussi plus saines économiquement. Il est dès lors logique de faire évoluer une ville comme Bruxelles en fonction du principe STOP de hiérarchisation des modes de déplacement.

voordelen met zich mee. De straten worden levendiger, gezelliger en veiliger dankzij sociale controle, en bijgevolg ook economisch gezonder wanneer er meer mensen aanwezig zijn. Architect Jan Gehl was een van de pioniers die dat inzicht toepasten om steden om te toveren van saaie, onveilige en ongezonde plaatsen waar je liever wegblijft, in bruisende, aantrekkelijke en gezonde plekken waar het fijn vertoeven is en waar je met plezier naartoe gaat. Veel steden wereldwijd, waaronder Brussel, evolueerden in die richting. Het is logisch om de stad aan te passen volgens het STOP-principe en daar de hoogste prioriteit aan te geven.

Het Voetgangersplan is ondertussen tien jaar oud en was vooral bedoeld als hefboom en inspiratiebron om een cultuurverandering teweeg te brengen. Het plan ging uit van de GO10-criteria. Dat zijn tien kwaliteitseisen om stappen in de stad te promoten: een fijnmazig netwerk, rechtstreekse en continue routes, vlotte overstapmogelijkheden, meer beleving, meer ruimte, fysiek comfort, universele aanleg, aantrekkelijke locaties, een gegarandeerde veiligheid en rustig verkeer.

¹¹⁷¹ In het plan zijn ook een vijftiwintigtal operationele doelstellingen geformuleerd, waarbij telkens een voorlopige doelstelling voor 2020 werd opgenomen. Zo moet er in het kader van de doelstelling inzake voetgangersvriendelijke woonwijken 20 km voetgangerszone worden gerealiseerd tegen 2020 en 40 km tegen 2040. Met betrekking tot de doelstelling 'Meten is weten' moest dan weer tegen 2020 kwantitatief en kwalitatief onderzoek naar voetgangersgedrag en voetgangersbeleving worden gevoerd. Voorts moest er met betrekking tot de doelstelling om een sterk imago uit te dragen tegen 2020 een jaarlijkse campagne rond stappen worden opgezet. Dat alles moet ertoe leiden dat Brussel tegen 2040 een voorbeeldige voetgangersstad is. Dat was een mooie en duidelijke ambitie.

Ondertussen is Good Move goedgekeurd. Dat plan is onder meer bedoeld om de leefomgeving van de Brusselaars te verbeteren. Stappen staat daarin centraal, aangezien het de hoeksteen vormt van de 15 minutenstad en dus van een stad op mensenmaat. Vandaag gebeurt ongeveer 37% van de verplaatsingen in Brussel te voet. Met Good Move moet dat percentage tegen 2030 omhoog tot meer dan 50%.

In het plan lezen we dat een netwerk van voetgangerszones in het hele gewest een van de tien meest gesteunde ideeën was bij de burgerenquête.

Hoever staat de uitvoering van het Voetgangersplan? Hoever staat de uitvoering van de tussentijdse operationele doelstellingen die moesten worden gehaald tegen 2020?

Welke plaats heeft het Voetgangersplan binnen Good Move? Worden de doelstellingen en maatregelen aangehouden of worden ze vervangen door Good Move?

Is het Voetgangersplan geëvalueerd? Wat waren de resultaten?

Le plan piéton a dix ans et était surtout destiné à servir de levier et de source d'inspiration pour amener un changement de culture. Il se basait sur dix critères destinés à promouvoir la marche dans notre ville.

Le plan comportait également environ 25 objectifs opérationnels, avec un objectif intermédiaire en 2020, qui étaient censés faire de Bruxelles une ville piétonne exemplaire à l'horizon 2040.

Le plan Good Move a été approuvé depuis lors. Il est la pierre angulaire de la ville à 15 minutes, d'une ville à taille humaine. Aujourd'hui, environ 37 % des déplacements à Bruxelles s'effectuent à pied et grâce à Good Move, ce pourcentage devrait passer à 50 % d'ici 2030.

Où en est la mise en œuvre du plan piéton et qu'en est-il des objectifs qui devaient être atteints en 2020 ?

Les objectifs du plan piéton sont-ils conservés ou sont-ils remplacés par Good Move ?

Le plan piéton a-t-il été évalué ? Préparez-vous un nouveau plan piéton ?

Où en sont les mesures de Good Move en faveur des piétons ?

Quels sont les principaux indicateurs sur lesquels vous vous basez pour améliorer les aménagements pour les piétons ?

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

Bereidt u een nieuw voetgangersplan voor, dat dit belangrijke onderdeel van het Brusselse mobiliteitsbeleid verder specificceert?

Hoever staat de uitvoering van de maatregelen in Good Move ten gunste van voetgangers, namelijk de voetgangersboulevards, plus- en comfortwegen?

Wat zijn de belangrijkste indicatoren die u hanteert om de verbetering van de voetgangersinrichtingen in het gewest te monitoren op het vlak van veiligheid, onderhoud en gebruik?

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

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Volgens de grote tienjaarlijkse enquête over de verplaatsingsgewoonten is het aandeel van de verplaatsingen te voet gedaald van 37% tot 35,9%. Met de strategie Good Move streeft de regering nochtans naar 50%, maar de budgetten die daaraan besteed worden, stagneren.

De respondenten vinden de gemeenten niet erg toegankelijk voor voetgangers. Ze scoren allemaal tussen 9 en 12 op 20. De voetgangers vinden dat de trottoirs slecht onderhouden zijn en dat er te veel obstakels zijn.

Brussel Mobiliteit vermeldt nog lagere scores voor de aanwezigheid van openbare toiletten en banken (4,3/10), voor obstakels op trottoirs (4,7/10), voor de staat van de trottoirs (5,3/10) en het ontwerp ervan (5,7/10).

Andere zwakke punten zijn de veiligheid, de toegankelijkheid voor jonge kinderen, bejaarden en personen met een beperkte mobiliteit en het gebrek aan comfort. Sinds 2021 werd er 6 miljoen euro besteed aan het herstel van trottoirs of ongeveer 10% van het totaalbudget voor het onderhoud van de infrastructuur. Dat is veel te weinig.

In de eerste negen maanden van 2023 telde Brussel Mobiliteit 121 zwaargewonden en zes overlijdens. In totaal geraakten 787 fietsers en 633 voetgangers gewond bij ongevallen. In de helft van de gevallen zijn ongevallen met voetgangers te wijten aan een slechte zichtbaarheid. Het aantal ongevallen stijgt dan ook sterk in de donkere maanden van het jaar en wanneer het slecht weer is.

Brussel Mobiliteit wijst op elementen die de zichtbaarheid belemmeren, zoals vegetatie, slecht geplaatst stadsmeubilair, bouwplaatsen, reclamepanelen, stilstaande voertuigen. Welke maatregelen neemt u om die elementen aan te pakken? Hoever staat de uitvoering van Good Move?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous en avons parlé lors des récents débats budgétaires ces dernières semaines ; d'après la grande enquête décennale sur les comportements de déplacement, la part de la marche a baissé de 37 à 35,9 %. Or, elle aurait dû augmenter puisque le gouvernement en avait fait une priorité.

L'ambition de Good Move était en effet d'atteindre 50 % de part modale. Nous revendiquons chaque année que le gouvernement soutienne fortement ce mode de déplacement. Cependant, les articles budgétaires concernés stagnent désespérément, comme nous l'avons encore constaté la semaine dernière.

Comment avez-vous intégré les enseignements du baromètre piéton réalisé tout récemment, notamment par walk.brussels, sur 13.000 personnes de toute la Belgique, dont 20 % de Bruxellois ? Les résultats ne sont pas bons. Les répondants sont globalement peu satisfaits de la marchabilité. À Bruxelles, la note pour les communes oscille entre 9 et 12 sur 20, sans jamais être plus élevée. C'est insuffisant. Les piétons se plaignent notamment de l'inconfort des déplacements à pied, ainsi que de l'état encombré et de l'entretien des trottoirs. Enfin, 65 % d'entre eux trouvent que les itinéraires ne sont pas libres d'obstacles.

Bruxelles Mobilité cite des chiffres plus décevants encore : 4,3/10 pour la présence de toilettes et de bancs dans l'espace public, 4,7/10 pour l'encombrement des trottoirs, 5,3/10 pour l'état des trottoirs et 5,7/10 pour la conception des trottoirs.

D'autres points noirs sont relevés, comme la sécurité, l'adaptation de l'espace public pour les jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, ainsi que le manque d'aménagement pour assurer le confort. Depuis 2021, les travaux de réparation sont estimés à 6 millions d'euros, soit 10 % seulement du budget régional pour l'entretien. C'est largement insuffisant.

Pour les neuf premiers mois de 2023, Bruxelles Mobilité dénombrait 121 blessés graves dont six décès. Parmi les accidents, on trouve 787 cyclistes blessés et 633 piétons blessés. On est loin de la vision zéro. La moitié des accidents impliquant des piétons proviendrait d'un manque de visibilité. Selon Bruxelles Mobilité, ceux-ci augmentent de 28 % d'octobre

à novembre, particulièrement lors de l'heure de pointe du soir. Très souvent, les piétons et cyclistes victimes d'accidents n'ont pas été vus lorsqu'ils traversaient ou changeaient de direction en raison des jours qui raccourcissent et de la météo plus maussade. Ces conditions les rendent en effet beaucoup moins visibles.

Sur son site, Bruxelles Mobilité énonce clairement les éléments qui gênent la visibilité : la végétation, le mobilier urbain placé de manière chaotique, les chantiers, la publicité, les véhicules à l'arrêt. Quelles mesures avez-vous prises pour régler ces problèmes ? Où en est l'application des mesures du plan Good Move qui devraient améliorer la mobilité des piétons à Bruxelles ?

¹¹⁷⁷ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Vorige vrijdag nam ik op de markt van Schaarbeek een enquête af over allerlei onderwerpen. De eerste persoon die ik sprak, was een oudere man die overal te voet naartoe gaat. Hij ergerde zich vaak aan de staat van de voetpaden en de vele gaten die tot onveilige situaties leiden.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- Dans notre Région, la plupart des trottoirs sont situés sur la voirie communale et ne relèvent donc pas de vos compétences. Il existe cependant le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), auquel les communes sont libres d'adhérer. Où en est la collaboration avec les communes dans ce cadre ?

De meeste voetpaden bevinden zich echter op gemeentewegen en daar bent u dus niet voor bevoegd. Wel bestaat er een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE), waar gemeenten al dan niet op intekenen. Hoe staat het met de samenwerking met de gemeenten in dat kader?

Les trottoirs problématiques sont-ils répertoriés et réparés prioritairement dans toutes les communes ? Comment Bruxelles Mobilité gère-t-elle le problème ?

De gemeente Schaarbeek heeft haar voetpaden bijvoorbeeld ingedeeld in categorieën, waarbij de voetpaden in de slechtste staat als eerste aangepakt moeten worden. Volgt Brussel Mobilité dat op? Zo ja, hoe verloopt dat? Worden alle gemeenten erbij betrokken? Worden de problematische voetpaden in alle gemeenten in kaart gebracht en aangepakt?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- Le plan stratégique piéton a permis d'intégrer des solutions aux problèmes des piétons dans la politique régionale de mobilité. Plusieurs aménagements et programmes d'ampleur ont ainsi été réalisés, tant par Bruxelles Mobilité que la STIB. Par ailleurs, tous les futurs projets d'aménagement de l'espace public, qu'ils soient portés par Bruxelles Mobilité, la STIB, Beliris ou les communes, doivent désormais tenir compte systématiquement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het strategische Voetgangersplan leidde ertoe dat in het gewestelijk mobiliteitsbeleid oplossingen voor voetgangersproblemen werden opgenomen. Zo werden de centrumlanen en de Elsensessteenweg voetgangersgebied, werden er fiets- en voetgangersbruggen over het kanaal en doorsteken onder spoorwegen gerealiseerd en werden heel wat openbare pleinen heringericht. Voorts worden voetpaden en oversteekplaatsen systematisch beveiligd en toegankelijker en comfortabeler gemaakt. Brussel Mobilité heeft een trottoirplan uitgewerkt, een programma ter verbetering van de ongevalgevoelige zones, verstrekt PAVE-subsidies (Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte) en voert het programma voor de installatie van fietsbogen en dropzones net voor oversteekplaatsen uit. Daarnaast heeft de MIVB systematisch bovengrondse haltes heringericht. In de herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte, of ze nu worden uitgevoerd door Brussel Mobilité, de MIVB, Beliris of de gemeenten, moet systematisch rekening worden gehouden met voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit.

En outre, la ville 30 et les contrats locaux de mobilité renforcent la qualité des déplacements à pied et le sentiment de sécurité des piétons.

Le plan stratégique a également contribué à l'élaboration de lignes directrices pour l'aménagement de l'espace public et à la mise en œuvre d'instruments pour la politique piétonne. Enfin, il y a eu des répercussions sur le plan régional de développement durable et le plan régional de mobilité.

Stad 30 en de lokale mobiliteitscontracten leiden tot een algemene snelheidsverlaging, autoluwere wijken en een vermindering van het doorgaande verkeer. Die evoluties doen

Tout cela a eu une influence positive sur les comportements et la satisfaction des piétons, de telle sorte que la part modale de

de kwaliteit van en het veiligheidsgevoel over verplaatsingen te voet toenemen.

Naast die ontwikkelingen, die onmiddellijk op het terrein zichtbaar zijn, heeft het strategisch plan ook bijgedragen aan het opstellen van richtsnoeren voor de inrichting van de openbare ruimte zoals het Cahier voetgangerstoegankelijkheid en aan de implementering van beleidsinstrumenten voor het voetgangersbeleid. Voorbeelden hiervan zijn de bepaling van een voetgangersnetwerk en de integratie ervan en de invoering van het STOP-principe in het regelgevende gedeelte van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move, ondersteuning van het gewest via een structurele subsidie aan het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles en aan het voetgangersplatform voor verenigingen walk.brussels.

Het strategische Voetgangersplan heeft ook zijn weerslag gevonden in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling en het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Al die ontwikkelingen hebben een positieve invloed gehad op de gedragingen en de tevredenheid van de voetgangers. Het modale aandeel van het stappen voor verplaatsingen binnen Brussel door Brusselaars is de jongste jaren sterk gestegen van 32% in 2010 naar 36%. Dat bemoedigend resultaat toont aan dat onze acties vruchten afwerpen.

¹¹⁸¹ Volgens de mobiliteitsbarometer is de tevredenheid van de voetgangers lichtjes gestegen, maar er is zeker nog verbetering mogelijk. Uit de enquête blijkt dat het veiligheidsgevoel 's avonds, tekortkomingen in de voetgangersinfrastructuur en bouwplaatsen de belangrijkste zwakke punten zijn voor voetgangers. De laatste tien jaar is het gewest ontegensprekelijk veel gastvrijer geworden voor voetgangers, maar het is duidelijk dat er nog veel moet gebeuren. Nog tal van werven moeten worden opgestart of voortgezet en er zijn nog te veel oversteekplaatsen die niet toegankelijk zijn. Ook worden te veel plaatsen belemmerd door infrastructurele tekortkomingen, zoals te weinig paaltjes en een kapotte bestrating, of door bouwplaatsen, slecht geparkeerde steps of verkeerd geplaatste terrassen van cafés of restaurants. Dat zijn allemaal uitdagingen die de regering nog moet aanpakken.

¹¹⁸³ (verder in het Frans)

Tot slot heeft Good Move geen hoofdstuk dat specifiek aan voetgangers gewijd is, maar het plan bevat wel acties voor voetgangers, die over verschillende hoofdstukken gespreid zijn. Ze worden ook apart gemonitord. Een samenvatting van de resultaten stond in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid van maart 2023. Er is dus geen apart voetgangersplan nodig.

la marche est passée de 32 % en 2010 à 36 % récemment. Cela démontre que nos actions portent leurs fruits.

Selon le baromètre de la mobilité, la satisfaction des piétons a légèrement augmenté. Le sentiment de sécurité en soirée, ainsi que les lacunes dans l'infrastructure et les chantiers, sont cependant les principaux points faibles aux yeux des piétons. Si la Région est devenue plus accueillante pour les piétons au cours des dix dernières années, il y a donc encore beaucoup de choses à améliorer et le gouvernement a encore de nombreux défis à relever sur ce plan.

(poursuivant en français)

Enfin, le plan Good Move ne comprend pas de chapitre dédié spécifiquement aux piétons, pas plus qu'aux autres modes de déplacement d'ailleurs. Les actions concernant les piétons sont réparties de manière cohérente dans l'ensemble des six volets d'actions du plan (Good Network, Good Service, etc.), ainsi que dans son volet réglementaire.

Nous ne cherchons pas à créer un plan piéton parallèlement au plan régional de mobilité. Néanmoins, l'administration a déterminé dans le plan Good Move les différentes actions concernant les piétons et en assure un suivi spécifique. Un résumé de ce travail de lecture thématique des actions du plan

1185 *(verder in het Nederlands)*

De zeven voetgangersboulevards die gepland waren in Good Move, worden nu uitgewerkt. Om dat in goede banen te leiden, zal Brussel Mobilité een begeleidingsopdracht uitschrijven om herinrichtingscriteria en een eigen identiteit voor te stellen voor de voetgangersboulevard van Thurn & Taxis en om de verschillende projectdragers die op die pijler actief zijn, bewust te maken van de uitdagingen.

Voorts heeft Brussel Mobilité een audit uitgevoerd op de gewestelijke netwerken 'plus' en 'comfort' van Good Move. De eerste werkzaamheden om volledige stukken voetpad te herstellen, werden gerealiseerd in 2021. Zo werden meerdere strekkende kilometers aan trottoirs heraangelegd. Op dit moment worden de prioriteiten bepaald op basis van de wegcategorie - met voorrang voor wegen van het plusnetwerk -, de mate van beschadiging en de aan- of afwezigheid van andere projecten die gevolgen hebben voor de openbare ruimte.

Er zijn ook honderden gerichte ingrepen uitgevoerd, zoals de verlaging van de stoeprand, de installatie van voelstrips en dergelijke of de verplaatsing van paaltjes op de voetpaden. Tegelijkertijd werkt Brussel Mobilité een meerjareninvesteringsprogramma voor de trottoirs uit, waarin de werkzaamheden voor de komende tien jaar worden verduidelijkt. Dat zal de follow-up ook vergemakkelijken.

1187 *(verder in het Frans)*

Tegen volgend voorjaar werkt Brussel Mobilité aan een doorlichting waarin de staat van de trottoirs op een meer efficiënte en samenhangende manier geanalyseerd wordt.

1189 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik ben het ermee eens dat er al veel positieve zaken gebeurd zijn. De invoering van de algemene zone 30 was een mijlpaal in deze regeerperiode. Ik kijk ook uit naar de uitwerking van de zeven voetgangersboulevards. U verwees ook terecht naar uw inspanningen om de kwaliteit van de voetpaden systematisch te verbeteren via het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte.

Brussel is vandaag al een voetgangersstad: het is immers een erg compacte stad, waar je erg veel te voet kunt doen. Toch heb ook ik de indruk dat er nog veel ruimte voor verbetering is. Voor mij maakt het niet uit of dat via een apart voetgangersplan gebeurt of via de strategie Good Move, als het maar gebeurt en als de

Good Move a d'ailleurs été publié dans le « Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière » de mars dernier.

(poursuivant en néerlandais)

Les sept magistrales piétonnes prévues par Good Move sont en cours de réalisation. Bruxelles Mobilité devra sensibiliser les différents porteurs de projets actifs dans ce domaine aux défis à relever.

Bruxelles Mobilité a également fait réaliser un audit sur les réseaux régionaux plus et confort. Depuis 2021, plusieurs kilomètres courants de trottoirs ont été réaménagés. Actuellement, des priorités sont fixées en fonction de la catégorie de la voirie, de son état et de la présence éventuelle d'autres projets.

Outre des centaines d'interventions ciblées, Bruxelles Mobilité confectionne un plan d'investissement pour les dix années à venir, qui devrait faciliter le suivi de la réfection des trottoirs.

(poursuivant en français)

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité développe une stratégie d'audit des trottoirs avec le soutien du Centre de recherches routières. Ce travail, qui devrait aboutir dans les quatre premiers mois de l'année prochaine, permettra de disposer d'un outil d'audit consolidé de l'état des trottoirs. Il s'agira d'un relevé le plus objectif possible, reproductible, relativement facile à réaliser, géoréférencé automatiquement et centralisé dans les mêmes bases de données accessibles en ligne. Il permettra de vérifier beaucoup plus efficacement les niveaux d'entretien et, donc, l'accessibilité et le confort des trottoirs.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je suis d'accord qu'il y a déjà eu beaucoup de positif: généralisation de la zone 30, déploiement des sept magistrales piétonnes, amélioration systématique des trottoirs à travers le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public. Il demeure néanmoins une grande marge d'amélioration. Que ce soit à travers un plan piéton ou la stratégie Good Move, les piétons doivent être une priorité pour l'administration.*

Par ailleurs, je ne vous ai pas entendu parler de l'importance de l'expérience ressentie par les piétons dans l'espace public. La ville doit aussi être un espace de vie pour les Bruxellois. En tiendrez-vous compte dans les outils que vous développez ?

voetgangers maar een prioriteit vormen voor de administratie. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat dat zo is.

Waar ik u nog niet over gehoord heb, is het belang van de beleving. De verplaatsingen te voet, die toenemen, zijn één ding. Dat moeten we inderdaad monitoren, want ze vormen een belangrijke indicator. Een andere vraag is hoeveel mensen graag in de openbare ruimte komen, waar ze kunnen interageren met elkaar. Kortom, hoe goed scoort de Brusselse openbare ruimte als verblijfsruimte? Dat het subjectief aangenaam is om daar te komen, moet echt een doel zijn voor de stad. De stad moet voor de Brusselaars ook een leefruimte zijn. Kunt u daarmee rekening houden in de instrumenten waaraan u werkt?

¹¹⁹¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Wij beweren niet dat er niets gedaan is voor de voetgangers, maar het was veel te weinig. De cijfers stellen teleur. Het gaat immers om een prioritair aandachtspunt voor de regering.*

Het onderhoud en de vernieuwing van trottoirs kost veel geld. Het gewest zou de gemeenten meer steun moeten geven om voetpaden in slechte staat aan te pakken.

U kondigt voor volgend jaar een evaluatie aan van de toestand van de trottoirs. Dat is rijkelijk laat. Van wanneer dateert de laatste evaluatie?

¹¹⁹³ **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)**.- De relatie met de gemeenten is me nog niet helemaal duidelijk. U verwijst naar de lokale mobiliteitscontracten, maar die zijn facultatief. Voorts werkt de administratie aan een tienjarig investeringsplan voor de voetpaden. Is dat alleen voor de gewestwegen of worden daarin ook gemeentewegen opgenomen?

Elf gemeenten zitten in financiële moeilijkheden en staan onder toezicht. U kent de uitdagingen van die gemeenten. Ik wil niet zeggen dat het gewest ze extra geld moet geven, maar ik wil weten of de gemeenten hun verantwoordelijkheid met betrekking tot voetpaden nemen. Ze hebben op dat vlak namelijk een heel grote bevoegdheid.

¹¹⁹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alle wegen van de netwerken plus en confort zijn al geëvalueerd.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous ne prétendons pas que rien n'a été fait en faveur des piétons, mais bien que le traitement de ce dossier et l'investissement du gouvernement ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux.

J'attends avec impatience la présentation des résultats de l'enquête sur les comportements en matière de déplacements, car les chiffres que vous utilisez ne sont pas corrects. Les chiffres relatifs à la marche, par exemple, ne sont pas ceux qu'ils devraient être s'il s'agissait d'un dossier prioritaire pour le gouvernement.

Nous savons que les montants à affecter à l'entretien et surtout à la rénovation des trottoirs sont considérables, tant pour la Région que pour les communes. À l'heure actuelle, il convient de soutenir davantage les communes pour qu'elles puissent rénover les trottoirs qui posent un problème. À la suite de la publication d'un article que j'avais écrit, j'ai été submergée de lettres venant de personnes âgées et de familles me faisant part des problèmes rencontrés à certains endroits. Les Bruxellois sont vraiment demandeurs d'un espace public où ils peuvent marcher confortablement et en toute sécurité.

Je m'étonne que l'audit que vous annoncez pour l'année prochaine n'ait pas déjà eu lieu. J'aimerais savoir de quand date le dernier audit et où se situent les réels problèmes en matière de marchabilité à Bruxelles.

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La relation avec les communes n'est pas claire pour moi, car les contrats locaux de mobilité sont facultatifs. Le plan d'investissement sur dix ans concerne-t-il aussi la voirie communale ?*

Onze communes sont sous tutelle régionale. Sont-elles en mesure de prendre leurs responsabilités et de rénover leurs trottoirs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un audit a déjà été réalisé de toutes les voiries des réseaux plus et confort. Les

Op grond van die evaluatie starten in 2021 de eerste werken aan trottoirs. Voetgangers hebben meer prioriteit gekregen. In de toekomst zal er dan ook meer worden gewerkt aan voetgangersinfrastructuur.

premiers travaux effectués sur la base de cet audit ont été lancés en 2021, consistant à réaménager plusieurs kilomètres de trottoirs. La stratégie élaborée par Bruxelles Mobilité avec le soutien du Centre de recherches routières vise à déterminer où agir en priorité, et le réseau piéton plus est devenu prioritaire. La proportion d'aménagements et la présence d'autres projets dans l'espace public sont prises en compte pour opérer des choix sur la base de l'audit.

¹¹⁹⁷ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Sommige gemeenten nemen meer maatregelen dan andere. Ik deel uw frustratie over de manier waarop het gewest georganiseerd is en de bevoegdheden verdeeld zijn. Het is nu eenmaal de realiteit dat 35% van de wegen door de gemeenten worden beheerd en dat leidt tot verschillen. Wij willen echter met de TWOR-subsidies de gemeenten aanmoedigen om de gewestelijke criteria, bijvoorbeeld over de breedte van de trottoirs, te volgen. De nieuwe stedenbouwkundige verordening, die staatssecretaris Persoons voorbereidt, zal in nog strengere regels voorzien. Er worden dus wel degelijk krijtlijnen aan de gemeenten opgelegd.

Je partage votre frustration par rapport à l'organisation de la Région et à la répartition des compétences, mais le fait est que 35 % de la voirie est communale, ce qui entraîne des différences. Les subsides PAVE sont destinés à encourager les communes à suivre les critères régionaux. Le nouveau règlement régional d'urbanisme que la secrétaire d'État Persoons est en train de préparer prévoira des règles encore plus strictes en la matière.

Monsieur Verstraete, je vous rejoins sur l'importance d'un espace public de qualité, où il fait bon vivre et se rencontrer.

Mijnheer Verstraete, ik ben met u eens dat de gebruiksfunctie van de openbare ruimte enorm belangrijk is. Als we de openbare ruimte als een transitruimte blijven zien, een gang waar gewoon verkeer door moet, dan missen we de kans om alle mensen die hier wonen, werken of op bezoek komen, een kwaliteitsvolle openbare ruimte aan te bieden waar het aangenaam vertoeven is en waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Was de eerste evaluatie bedoeld om de voetgangersnetwerken plus en comfort in kaart te brengen? Die staan toch het plan Good Move! Ik begrijp niet goed wat er sinds 2021 gebeurd is. Waarom is er een nieuwe evaluatie nodig?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le premier audit était-il censé dire où se situaient les réseaux piéton plus ou confort ? Ça, c'est inscrit dans Good Move ! Je ne comprends pas, et je ne suis pas la seule. Que s'est-il passé depuis 2021 ? Pourquoi faut-il un nouvel audit ?

¹²⁰¹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Ik ben het helemaal met u eens. Mijn belangrijkste aanbeveling is om die bekommernis te integreren in de meetinstrumenten die de administratie opstelt. Het is mogelijk om aan het gedrag van mensen te meten in welke mate de beleving van een openbare ruimte succesvol is, namelijk als ze er verblijven en tijd nemen om met elkaar gezellig te praten. Dat is kwantificeerbaar en op die manier kan je nagaan in welke mate je die belangrijke doelstelling realiseert.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Afin de quantifier l'expérience piétonne dans l'espace public, je recommande avant tout d'intégrer cette préoccupation dans les instruments de mesure élaborés par l'administration.*

¹²⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *De verschillende voetgangersnetwerken staan in het plan Good Move.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan Good Move indique les magistrales piétonnes et les réseaux piéton plus, piéton confort et piéton quartier.

Tegelijkertijd vond er een evaluatie plaats van de trottoirs om te bepalen welke het eerst aangepakt moesten worden. Er zijn al kilometers trottoirs gerenoveerd. Het netwerk plus krijgt daarbij voorrang.

Parallèlement, un audit a été réalisé sur l'état des trottoirs de la voirie régionale, pour décider où agir en premier lieu. Des kilomètres de trottoirs ont déjà été rénovés. Ce baromètre nous permet de cerner les cas les plus urgents, où les trottoirs sont les plus vétustes. Nous combinons ces données avec les cartes du plan Good Move, ce qui nous permet de prioriser les voies du réseau piéton plus.

We werken nu bovendien aan een nieuwe aanpak voor de evaluatie, om die zo eenvoudig, objectief en vlot reproduceerbaar mogelijk te maken.

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

- Het incident is gesloten.

Nous travaillons en effet sur une nouvelle stratégie d'audit car ce n'est pas parce que nous avons réalisé un audit que la stratégie est au point. Nous voulons faire en sorte qu'elle soit la plus objective possible, qu'elle soit reproductible, assez facile à réaliser et centralisable dans une base de données.

Nous menons donc ces trois actions en parallèle. Nous avons déjà bien progressé, mais il reste effectivement beaucoup à faire encore.

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

- L'incident est clos.

1207 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1207 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1207 **betreffende de heraanleg van de Heldensquare.**

1209 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- De Heldensquare in Ukkel lijkt op sommige momenten wel een intermodaal bus- en tramstation. Voetgangers zijn er te beklagen.**

De heraanleg kon volgens u niet in 2020 gebeuren omdat Brussel Mobiliteit niet over de nodige financiële en menselijke middelen beschikte om dit omvangrijke project tot een goed einde te brengen. In 2021 antwoordde u hetzelfde. Het is hemeltergend dat Brussel Mobiliteit dit soort projecten niet tijdig kan afwerken.

Ondertussen gebeurt er niets, en is de situatie voor de inwoners van Ukkel en voor personen met een beperkte mobiliteit onaanvaardbaar.

Wanneer maakt u eindelijk de nodige middelen vrij? Terwijl het zuidelijke deel van Brussel over het hoofd wordt gezien, is er voor het noorden, waar uw woont, wel geld.

Gaat Brussel Mobiliteit de square binnenkort volledig renoveren? Wat zijn de grote lijnen en de projectfasen van het project?

Heeft Brussel Mobiliteit ondertussen wel financiële en menselijke middelen voor dit project?

Overlegt u met de gemeenten over de coördinatie van deze toekomstige werf? Zijn er bewonersvergaderingen gepland? Heeft Brussel Mobiliteit een projectverantwoordelijke aangeduid?

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant le réaménagement du square des Héros.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En décembre 2019, puis en mars et en septembre 2021, je vous ai interrogée sur l'aménagement du square des Héros à Uccle. Je dois malheureusement, encore et toujours, déplorer l'état lamentable de ce square fort fréquenté, situé à deux pas du centre d'Uccle. Les correspondances entre les bus et les trams ne sont pas optimales, l'état et la taille des trottoirs sont lamentables, et les piétons doivent faire de grands détours pour traverser le parc.

La STIB a fait de cet endroit une véritable plateforme intermodale à l'échelle régionale entre les bus et les trams. À certains moments de la journée, plus particulièrement aux heures de pointe, on peut même qualifier le square de véritable gare routière en raison du nombre impressionnant de bus qui y sont stationnés en terminus.

En fin d'année 2019, vous me répondiez que la solution idéale aurait été de planifier ce réaménagement pour l'été 2020, mais que Bruxelles Mobilité ne disposait pas, à ce moment-là, des ressources budgétaires et humaines suffisantes pour mener à bien un tel projet de manière coordonnée avec le renouvellement des voies de tram. La réponse était la même en 2021 : les budgets n'étaient pas disponibles. Il est révoltant que Bruxelles Mobilité n'ait pas assez de moyens pour réaliser ce type de projet dans les temps.

Entre-temps, rien ne se passe. Les Ucclois attendent, et les personnes à mobilité réduite subissent cette situation inacceptable et impraticable.

Qu'attendez-vous pour agir et dégager, enfin, les moyens nécessaires pour que cette situation prenne fin ? Combien de

Wat is, sinds 2019, de uitsplitsing per gemeente van de budgetten voor alle projecten die onder uw bevoegdheid vallen?

temps devons-nous encore attendre ? Pouvez-vous nous donner des perspectives, au moins ?

Le sud de Bruxelles est oublié, alors que pour les projets portés dans le nord de la Région, à proximité de chez vous, il y a des budgets.

Un réaménagement complet requalifiant l'espace public de façade à façade est-il prochainement prévu par Bruxelles Mobilité pour le square des Héros ? Dans quels délais ? Quels sont les grands principes repris dans le permis et quelles sont les étapes de ce projet ?

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle désormais des moyens financiers et humains suffisants pour réaliser ce projet ?

Entretenez-vous des contacts réguliers avec les autorités communales concernant la coordination du chantier à venir ?

Des réunions d'information à destination des habitants sont-elles prévues ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle désigné un chef de projet ?

Quelle est la ventilation par commune des budgets pour tous les projets relevant de vos compétences depuis 2019 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un projet de réaménagement complet, de façade à façade, du square des Héros est bien en cours de développement à Bruxelles Mobilité. Les principes sont orientés autour des objectifs de requalification du pôle de correspondance « Héros » et de valorisation de son rôle de porte d'entrée au centre d'Uccle.

Les grands principes qui structurent le projet sont :

- la revalorisation des qualités urbaines du square sur les plans de l'esthétique, du confort et de la convivialité de l'espace public ;

- le développement de l'accessibilité des transports publics au centre d'Uccle ;

- l'amélioration du lien physique et paysager du square avec le parc de Wolvendael ;

- la favorisation du transport public grâce à la requalification du pôle de correspondance ;

- le maintien des capacités automobiles sur cet axe structurant ;

- l'aménagement d'itinéraires cyclables sûrs et confortables avec du parking vélo associé au pôle de transports publics.

Cette structuration fonctionnelle du square permettra d'optimiser l'espace et d'améliorer l'aspect urbanistique.

¹²¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit gaat de Heldensquare volledig heraanleggen en ontwikkelt momenteel de plannen die de rol van overstappunt en toegangspoort tot het centrum van Ukkel benadrukken.*

De grondslagen van het project zijn: de openbare ruimte esthetisch, gebruiksvriendelijk en gezellig maken, het openbaar vervoer in het centrum van Ukkel verbeteren, de square met het Wolvendaalpark verbinden, de overstap op het openbaar vervoer verbeteren, de capaciteit van het autoverkeer op de essentiële as behouden, veilige fietspaden en een fietsparking aanleggen.

Door de heraanleg zal de ruimte zo optimaal mogelijk gebruikt worden.

In de loop van 2024 wordt de vergunning aangevraagd. Ik ben het met u eens dat Brussel Mobiliteit meer personeel moet hebben, maar dat vraagt tijd. Bij eventuele wijzigingen aan de plannen zal er ook vertraging bij de vergunningen worden opgelopen.

Pas wanneer de vergunningsaanvraag wordt ingediend, kunnen we zeggen wanneer de werf begint. Brussel Mobiliteit heeft een projectverantwoordelijke benoemd, en de financiële middelen zullen tijdig beschikbaar zijn.

Voordat we de plannen kunnen voorleggen aan de bevolking, moet er eerst een akkoord zijn met de gemeente. Zo is het ook te vroeg om de coördinatie van de werf te bepalen.

Er zullen zeker bewonersvergaderingen komen vooraleer de vergunning wordt aangevraagd. Maar eerst willen we tot overeenstemming komen met de gemeente, want anders wordt het heel moeilijk. De gemeente is trouwens vragende partij voor dit project.

Le dépôt de la demande de permis pourrait avoir lieu dans le courant 2024. Je vous rejoins sur le fait qu'il faut continuer à renforcer les ressources humaines dont dispose Bruxelles Mobilité, mais vous savez que cela prend du temps. Le temps d'attente avant la mise en œuvre du projet pourrait aussi être allongé si des amendements devaient y être apportés avant le dépôt de la demande de permis.

Il est trop tôt pour déterminer quand commencera le chantier. La date de dépôt de la demande de permis nous permettra de préciser la suite du calendrier. Bruxelles Mobilité a bien désigné un chef de projet pour ce dossier. Les moyens budgétaires seront à disposition lors de la demande de permis d'urbanisme.

En ce qui concerne la concertation, le développement du projet a déjà passé de nombreuses étapes d'étude et de consultation avec la commune d'Uccle ; il est maintenant au stade de proposition d'avant-projet. Il me paraît important d'avoir un accord préalable avec la commune avant de soumettre des propositions à la population. Ainsi, il est beaucoup trop tôt pour mettre au point la coordination du chantier. Encore une fois, tout dépendra du calendrier.

Des réunions d'information avec les riverains seront organisées, certainement dans le cadre et en amont de la procédure de demande de permis. En définitive, nous souhaitons d'abord collaborer avec la commune pour nous mettre sur la même longueur d'onde. Sans cela, la mise en œuvre d'un tel projet se révélerait difficile.

Je précise enfin que la commune est demandeuse et porteuse du projet.

¹²¹³ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Kortom, er is een projectverantwoordelijke en er zijn middelen. Kunt u garanderen dat de situatie eindelijk zal veranderen? Alles hangt nu af van het voluntarisme van die verantwoordelijke.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Pour résumer votre réponse, un chef de projet a été désigné, et des moyens humains ainsi que financiers ont été déployés. Pouvez-vous nous garantir que la situation va enfin évoluer, une fois que le permis sera déposé ?

Cela fait quelques années que le flou artistique règne dans ce dossier. Il n'y avait ni chef de projet ni instructions claires chez Bruxelles Mobilité. Tout va reposer maintenant sur ce nouveau chef de projet et son volontarisme en la matière.

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- De projectverantwoordelijke is zeer gemotiveerd en wil resultaten bereiken.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit d'une personne très motivée par ce dossier, qui veut obtenir des résultats.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

¹²¹⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

¹²¹⁹ **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,

1219 **betreffende de zichtbaarheid van fietsers en de strijd tegen 'spookfietsers'.**

1221 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- In de periode 2018-2022 was 22,2% van de slachtoffers van een verkeersongeluk met gewonden in Brussel een fietser. 4% van de fietsers die betrokken was bij een ongeval raakte ernstig gewond of overleed.

Het is belangrijk dat fietsers in alle weersomstandigheden goed zichtbaar zijn, ook wanneer het donker is of regent. Zo moet de fiets aan de wettelijke normen inzake verlichting en reflectoren voldoen. Daarnaast kan het dragen van een helm of fluohesje de veiligheid alleen maar verhogen.

Bovendien moeten fietsers zich aan bepaalde basisregels houden, zoals niet tegen de verkeersstroom in rijden als dat niet mag, de rijrichting op rotondes respecteren en op andere weggebruikers letten.

Fietsers moeten erop worden gewezen dat ze rechten en plichten hebben en dat het respecteren van die plichten ongevallen met mogelijk tragische gevolgen kan voorkomen. Bij verminderd zicht kan een overstekende voetganger moeilijk voorkomen dat hij wordt aangereden door een fietser die uit het niets tevoorschijn komt. Hetzelfde geldt voor een automobilist die zich aan de snelheidslimiet houdt, maar te laat een slecht zichtbare fietser opmerkt die in de verkeerde richting op een rotonde merkt. Al die opmerkingen gelden ook voor stepgebruikers.

1223 *Is er een informatie- en preventiecampagne gepland in de herfst- en winterperiode om fietsers beter te informeren over hun wettelijke verplichtingen op het gebied van zichtbaarheid?*

concernant la visibilité des cyclistes et la lutte contre les « cyclistes fantômes ».

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Selon les statistiques de l'Observatoire Good Move, le nombre total d'accidents avec blessés a augmenté de 18 % en 2022 par rapport à la moyenne de 2019-2021. Durant la période 2018-2022, 22,2 % des usagers blessés sont des cyclistes. Durant la période 2019-2022, 4 % des cyclistes impliqués dans un accident ont été gravement blessés ou sont décédés.

Nous sommes dans une période de l'année où les jours raccourcissent. En matière de sécurité routière, la question de la visibilité des cyclistes est cruciale, en particulier pendant ces mois durant lesquels la nuit tombe plus tôt, où il pleut beaucoup, où des feuilles d'arbres rendent les chaussées plus glissantes, etc. Si le nombre de cyclistes augmente, ils doivent aussi veiller à assurer leur visibilité correctement par tous les temps.

Quand on circule à vélo en ville, on ne peut pas être un « cycliste fantôme ». On doit être visible et respecter les obligations légales quand on emprunte la voie publique à vélo : une lumière blanche ou jaune à l'avant et une lumière rouge à l'arrière, un catadioptré blanc à l'avant et un catadioptré rouge à l'arrière, des catadioptrés sur les pédales, des catadioptrés dans les roues ou des pneus à flancs réfléchissants. Je profite également de cette question pour rappeler ici que les vélos pour enfants, les vélos de course et les VTT ne doivent pas être équipés de lumières ou de catadioptrés, à moins qu'ils ne roulent dans l'obscurité.

De même, pour reprendre les termes du site fédéral belgium.be : « porter un casque ou une chasuble autoréfléchissante ne peut qu'augmenter la sécurité, et tout spécialement celle des enfants. » Chaque cycliste doit penser à sa sécurité, mais aussi à celle des autres. Cela implique non seulement de rouler sur un vélo conforme aux normes, mais aussi de respecter certaines règles élémentaires, comme ne pas rouler à contresens si on n'y est pas autorisé, respecter le sens giratoire aux ronds-points et être attentif aux autres usagers.

Il faut faire prendre conscience aux cyclistes qu'ils ont des droits et des obligations, et que le respect de ces obligations peut éviter des accidents dont les conséquences peuvent être dramatiques. Avec une visibilité réduite par temps de pluie et de mauvaises conditions d'éclairage, un piéton qui traverse aura sans doute peu de chances d'éviter d'être percuté par un vélo sorti de nulle part. Il en va de même d'un automobiliste respectueux des limitations de vitesse qui, dans les mêmes conditions, découvrira trop tard un « cycliste fantôme » qui ne respecterait pas le sens giratoire d'un rond-point, par exemple. Toutes ces remarques s'appliquent sans doute également aux trottinettes et aux trottinettistes.

Prêtez-vous déjà une attention particulière à la problématique des « cyclistes fantômes » ?

Une campagne d'information et de prévention est-elle prévue pour cette période de l'automne-hiver afin de mieux informer les cyclistes de leurs obligations légales en matière de visibilité ?

Welke maatregelen zijn gepland om ervoor te zorgen dat deelsteps ook 's nachts goed zichtbaar zijn?

Dans l'affirmative, pouvez-vous apporter des précisions (contenu, partenaires, budget, etc.) ? Dans la négative, comment comptez-vous sensibiliser les cyclistes dont le vélo ne répondrait pas à ces exigences légales ?

Quelles sont les dispositions prévues pour que la visibilité nocturne des trottinettes partagées soit également optimale ?

¹²²⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Elk jaar organiseert Brussel Mobiliteit twee preventiecampagnes in oktober en november: een voor voetgangers en een voor fietsers. Met die campagnes worden burgers geïnformeerd over de uitrusting die wettelijk verplicht is.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Chaque année en octobre et novembre, au moment du changement d'heure, deux campagnes de prévention sont organisées par Bruxelles Mobilité, l'une destinée aux piétons, l'autre aux cyclistes. Une communication y est faite sur l'équipement réglementaire.

Elk jaar wordt er ook een persbericht verspreid waarin de regels en adviezen voor het rijden in het donker in herinnering worden gebracht. Dat advies is gericht aan alle weggebruikers, inclusief bestuurders van motorvoertuigen, die ook in de stad extra voorzichtig moeten zijn en hun snelheid aan de omstandigheden moeten aanpassen.

Un communiqué ciblant le grand public, rappelant lui aussi les règles et conseils pour circuler en période d'obscurité, est également diffusé chaque année et abondamment repris par la presse. Ces conseils s'adressent à tous les usagers, y compris les conducteurs de véhicules motorisés qui, en ville, doivent aussi redoubler de prudence et adapter leur vitesse aux circonstances. En effet, la diminution de la lumière naturelle expose les usagers actifs plus vulnérables à davantage de risques qui, sur la route, ne sont pas répartis équitablement. Les usagers moins vulnérables ont donc une responsabilité plus grande, notamment envers les enfants.

De actie voor fietsers vond plaats op 9 november, van 7 tot 9 uur, op verschillende locaties, waaronder de Gulden Vlieslaan en de Ninoofsepoort. Ook de gemeenten Brussel-Stad, Etterbeek, Jette, Koekelberg, Schaarbeek, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe namen deel. Als de staat van de fiets een onderhoudsbeurt vereiste, kregen fietsers een kortingsbon van Brussel Mobiliteit om een herstelling te laten uit te voeren in een Cyclofietspunt of het Fietsatelier in de Vootstraat.

L'action destinée aux cyclistes a eu lieu le 9 novembre, de 7h à 9h, en plusieurs endroits de la Région : avenue de la Toison d'Or, porte de Ninove et dans de nombreuses communes bruxelloises. Ville de Bruxelles, Etterbeek, Jette, Koekelberg, Schaarbeek, Uccle et Woluwe-Saint-Pierre y ont participé.

Ook 21 middelbare scholen namen aan de actie deel. Ze ontvingen 674 verlichtingskits om uit te delen aan de leerlingen. De politiezones Brussel-Hoofdstad / Elsene, Brussel-Noord en Marlow ontvingen elk 100 kits.

Un entretien du vélo à l'entrée de l'hiver - pneus, visibilité, freins - est offert. Si l'état du vélo nécessite une intervention, les cyclistes reçoivent de la part de Bruxelles Mobilité un bon de réduction pour effectuer ces réparations dans les points vélo de Cyclo et les ateliers participatifs de la rue Voot.

Van 27 november tot 1 december organiseerde Brussel Mobiliteit tot slot een praktijkoefening voor leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar om hun duidelijk te maken hoe belangrijk het is om zichtbaar te zijn in het donker.

Par ailleurs, 21 écoles secondaires participent également à l'action et ont reçu 674 kits d'éclairage à distribuer aux élèves pour mieux équiper leur vélo. Les zones de police Bruxelles-Capitale / Ixelles, Bruxelles-Nord et Marlow ont reçu chacune 100 kits à distribuer durant cette période.

Het Actieplan verkeersveiligheid is niet specifiek gericht op de zichtbaarheid van weggebruikers. Er vinden immers al elk jaar zichtbaarheidscampagnes plaats. We zullen die verder blijven organiseren.

Pour les élèves de cinquième et sixième primaire, Bruxelles Mobilité a organisé, du 27 novembre au 1er décembre, une mise en situation pour sensibiliser à l'importance d'être visible quand il fait sombre.

Les équipements obligatoires sur les vélos et sur les trottinettes sont un phare blanc à l'avant et rouge à l'arrière, visibles à 100 mètres, et un catadioptre blanc à l'avant et rouge à l'arrière. De plus, pour les cyclistes, un catadioptre blanc ou orange est obligatoire sur les pédales ainsi que sur les roues, ou une bande réfléchissante sur les pneus ou les rayons. Pour les usagers de trottinettes, une bande blanche réfléchissante de chaque côté des

¹²²⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik heb die bewustmakingscampagnes niet gezien. Welke communicatiemiddelen worden er gebruikt om ervoor te zorgen dat ze een zo groot mogelijk publiek bereiken? Is er gebruikgemaakt van sociale media? Was de campagne gericht op een bepaalde doelgroep?*

We zouden bijvoorbeeld door middel van spraakmakende video's meer belangstelling moeten opwekken in plaats van eenvoudigweg de veiligheidsregels in herinnering te brengen.

¹²³¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We werken veel samen met scholen, want kinderen moeten de regels al van jongs af aan leren. Daarnaast zijn de acties op het terrein gericht op fietsers tijdens de spitsuren, die voornamelijk van en naar hun werk pendelen*

Grootschalige campagnes kunnen altijd nuttig zijn. Het is belangrijk om fietsers bewust te maken van risico's en hen erop te wijzen dat een goede zichtbaarheid en het dragen van een helm hun leven kan redden. Daarom organiseren we praktijkoefeningen voor leerlingen, waarbij ze zelf kunnen zien dat weggebruikers met de juiste uitrusting veel beter zichtbaar zijn.

Het is ook belangrijk om te blijven communiceren met automobilisten, zodat ze voorzichtiger zijn en rekening houden met het feit dat sommige fietsers en voetgangers minder goed zichtbaar zijn.

¹²³¹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het is uiteraard belangrijk dat automobilisten extra goed opletten, maar de hoofdverantwoordelijkheid ligt bij de fietsers: het is*

repose-pieds, ou en forme de cercle sur chaque face des pneus, est requise.

Le plan d'actions régional de sécurité routière ne traite pas spécifiquement de la visibilité des usagers, mais se concentre sur le développement des mesures ayant un impact rapide et important. Ces sensibilisations à la visibilité étaient déjà proposées annuellement et nous allons continuer à les organiser.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis cycliste, piéton et automobiliste. En tant que cycliste, je suis sensible et conscient du danger encouru lorsque je roule à vélo, en particulier en soirée et quand le temps est mauvais. Je fais attention et je me préserve, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Je le constate lorsque je roule en ville.

Vous avez évoqué des campagnes de sensibilisation, mais je n'en ai pas vu. Quelle communication a-t-elle été mise en œuvre pour que ces campagnes touchent le public le plus large possible ? Les réseaux sociaux ont-ils été utilisés ? Un public cible a-t-il été visé et touché ? Si des campagnes existent, je ne les vois pas.

Il est nécessaire de réfléchir à la communication, à un moyen de faire une sorte de « buzz » pour toucher davantage de personnes, pour que le message soit plus visible et qu'on en parle. Pourquoi pas des vidéos plus choc, autres que de simples rappels de sécurité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant les publics cibles, nous travaillons beaucoup avec les écoles. Cela nous paraît important car la population est concernée dès son plus jeune âge.

Les actions sur le terrain touchent les cyclistes pendant les heures de pointe. Ce public effectue principalement des trajets entre le domicile et le lieu de travail. Il est vrai que les grandes campagnes peuvent toujours s'avérer utiles. La question de savoir si une campagne choc est une bonne chose dépend de la recevabilité du message. Il est important de faire prendre conscience du risque aux cyclistes. Comme il faut les sensibiliser à l'importance du port du casque, qui peut leur sauver la vie, il en va de même pour la visibilité. L'exercice réalisé avec les élèves leur permet de constater de leurs propres yeux la différence de visibilité des personnes qui portent le matériel adéquat et l'incidence d'une telle mesure.

En outre, j'estime important de continuer de communiquer auprès des automobilistes et autres véhicules motorisés parce qu'ils peuvent faire courir un grand risque et doivent dès lors adapter leur comportement en faisant preuve de plus de prudence et en tenant compte du fait que certains cyclistes sont moins visibles. Il en va de même pour les piétons.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En tant que cycliste, il me paraît essentiel de respecter les règles et d'être visible la nuit. C'est bien que tout le monde fasse attention sur la voie publique, mais la responsabilité première, dans cette situation, incombe aux cyclistes, qui doivent absolument porter l'équipement adéquat.

essentieel dat ze de regels naleven en ervoor zorgen dat ze goed zichtbaar zijn in het donker.

- Het incident is gesloten.

1237 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

1237 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1237 **betreffende een heel ernstig arbeidsongeval bij de MIVB.**

1239 **De heer Francis Dagrin (PTB) (in het Frans).**- *Wij hebben in de pers vernomen dat een jobstudent van een onderhoudsfirma van de MIVB slachtoffer is geworden van een ernstig arbeidsongeval en zelfs in levensgevaar is.*

Het is niet de eerste keer dat er dergelijk ongeval gebeurt. Vorig jaar was er een soortgelijk ongeval, waarbij een buschauffeur ternauwernood aan de dood ontsnapte.. De vakbonden eisten toen preventiemaatregelen. Maar het recente ongeval bewijst dat die niet zijn genomen.

De vakbonden hekelen al jaren de inzet van onderaannemers, aangezien die de veiligheid van hun werknemers verwaarlozen en die onvoldoende personeel hebben voor zo'n groot wagenpark. De vakbonden willen dat deze onderhoudstaken intern worden uitgevoerd.

Welke preventiemaatregelen vroegen de vakbonden? Welke maatregelen werden al genomen en zullen nog worden genomen?

Hoe reageert de MIVB-directie op de legitieme vraag van de vakbonden om het onderhoud intern uit te voeren?

1241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ook ik was onthutst door dit ernstige ongeval, en ik spreek mijn steun uit aan de familie en de vrienden van deze jongeman.*

Nous ne pouvons pas rejeter la responsabilité sur les autres. Évidemment, lorsqu'il fait sombre plus tôt et que la voirie est peu éclairée, les automobilistes doivent particulièrement faire attention aux autres usagers : les cyclistes et les piétons - encore moins visibles, surtout lorsqu'ils traversent en dehors du passage piéton. Il va de soi qu'une attention particulière doit être portée à cet égard. Néanmoins, il est essentiel que les usagers faibles préservent leur sécurité et leur intégrité physique.

- L'incident est clos.

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 un très grave accident de travail à la STIB.

M. Francis Dagrin (PTB).- Nous avons appris par la presse qu'un jeune étudiant qui travaillait pour la firme de nettoyage Iris a été victime d'un très grave accident de travail dans un dépôt de la STIB. À l'heure où cette question a été écrite, ses jours étaient toujours en danger après qu'il a été coincé au niveau du cou par la vitre du poste de conduite d'un bus qu'il nettoyait.

Ce n'est pas la première fois qu'un tel accident se produit. Il y a plus d'un an, un chauffeur de bus a failli mourir dans les mêmes circonstances. Il n'a eu la vie sauve que grâce à un réflexe de survie, quand il est parvenu à briser la vitre en la frappant avec sa jambe. Les organisations syndicales avaient alors demandé des mesures de prévention. L'accident du jeune étudiant, âgé de dix-sept ans, semble indiquer qu'elles n'ont pas été prises.

Depuis des années, les syndicats dénoncent le recours à des sous-traitants qui négligent la sécurité de leurs travailleurs pour le nettoyage des véhicules et disposent d'effectifs totalement insuffisants pour entretenir un parc de cette ampleur. Depuis des années, les syndicats demandent d'internaliser ces tâches d'entretien, en créant des postes de réorientation de fin de carrière pour les agents devenus inaptes à la conduite.

Quelles mesures de prévention avaient-elles été demandées par les syndicats après le premier drame ? Ont-elles été prises ? Quelles mesures ont-elles été prises pour qu'un tel drame ne se reproduise plus ?

Avez-vous pris contact avec la direction de la STIB pour qu'elle réponde favorablement à la demande légitime des syndicats de réinternaliser les tâches d'entretien des véhicules après ce drame évitable ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout comme vous, j'ai été particulièrement touchée par cet accident aux graves conséquences, dont a été victime un jeune homme alors qu'il accomplissait un travail essentiel pour la STIB et pour notre Région. Je tiens à témoigner tout mon soutien à la famille

De MIVB gaat de omstandigheden van het ongeval onderzoeken. De resultaten zullen door de bevoegde instanties worden besproken.

Als minister kan ik niet antwoorden op uw vragen over de relatie tussen de vakbonden en de directie van de MIVB. Dit is een onderwerp voor de overlegorganen. Wel hebben wij erop aangedrongen dat de zaak ernstig wordt genomen en dat er een oplossing komt.

¹²⁴³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *U klinkt hier als de spreekbuis van de MIVB. Wij zijn van mening dat er politiek moet worden opgetreden, want er is te veel onderaanneming bij de MIVB, en dat is gevaarlijk en duur. Daarentegen kunnen chauffeurs vanaf een bepaalde leeftijd bepaalde andere taken intern uitvoeren en zo aan de slag blijven bij de MIVB.*

Werknemers van onderaannemers getuigen bovendien dat ze zelfs geen persoonlijke beschermingsuitrusting hebben.

U moet druk uitoefenen op de MIVB om dit probleem te regelen.

- Het incident is gesloten.

¹²⁴⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

¹²⁴⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²⁴⁷ **betreffende nieuwe onrechtmatige ontslagen bij de MIVB.**

¹²⁴⁹ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Begin oktober stelde de rechter in eerste aanleg negentien ontslagen MIVB-beambten buiten vervolging. Ze werden verdacht van informaticafraude. Intern onderzoek heeft niet kunnen aantonen er vervalste badges in omloop waren.*

Ondanks protest van de vakbonden in de overlegorganen, blijft de MIVB werknemers onrechtmatig ontslaan, waarbij het vaak

et aux amis de ce jeune homme, en espérant que sa situation s'améliorera bientôt.

Bien sûr, ce terrible accident suscite des questions importantes, dont celle de savoir comment faire en sorte qu'il ne se reproduise pas. À cet effet, une analyse des circonstances de l'accident a été demandée à la STIB et le point sera discuté au sein de ses instances compétentes.

Une de vos questions concerne la relation entre les syndicats et la direction de la STIB. En tant que ministre, il m'est difficile d'y répondre. J'estime que cela les concerne et que c'est au niveau des organes de concertation que les questions doivent être abordées. Il n'empêche que nous avons posé toutes les questions nécessaires pour que l'affaire soit prise au sérieux, que les circonstances de l'accident soient analysées et que les débats aient lieu dans les instances prévues à cet effet en vue d'une solution.

M. Francis Dagrín (PTB).- Votre réponse semble directement inspirée des positions de la direction de la STIB. Pour notre part, nous estimons qu'une intervention politique s'impose car il y a beaucoup trop de sous-traitance à la STIB. D'une part, cela représente un danger et, d'autre part, cela coûte souvent plus cher. De plus, pour remédier à la problématique des travailleurs qui ne sont plus capables d'exercer leur fonction habituelle de chauffeur, l'internalisation des tâches permettrait de leur trouver des postes plus adaptés à leur condition.

Par ailleurs, des témoignages de travailleurs du sous-traitant nous indiquent qu'ils ne disposent pas d'équipements de protection individuelle. Ils n'ont même pas, dans certains cas, de chaussures de sécurité, ce qui est pourtant la base pour les ouvriers dans les entreprises en Belgique.

Nous vous encourageons vraiment à faire pression sur la STIB pour qu'elle règle ce problème.

- L'incident est clos.

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 de nouveaux licenciements abusifs à la STIB.

M. Francis Dagrín (PTB).- Un article de presse évoquait, le 3 octobre dernier, le non-lieu obtenu par dix-neuf agents licenciés par la STIB et inculpés de faux et fraude informatiques. Le tribunal de première instance estime que « l'enquête interne menée par la STIB ou celle menée pour l'instruction n'ont pas permis de démontrer l'existence ou l'utilisation de badges falsifiés au sein de la STIB ».

om vakbondsafgevaardigden gaat of om mensen met een hoog absentisme.

Hoeveel heeft deze laatste gerechtprocedure de belastingbetaler gekost?

Hebt u contact opgenomen met de MIVB om deze werknemers opnieuw in dienst te nemen? Wat doet u om te voorkomen dat de MIVB nog meer werknemers onrechtmatig ontslaat?

¹²⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het strafrechtelijke en het sociale aspect in deze zaak. De buitenvervolginstelling betreft enkel het strafrechtelijke aspect: er was geen informaticafraude. Daar heeft de MIVB overigens beroep aangetekend. Ik spreek mij niet uit over een lopende procedure.*

Het vonnis ging niet over de ontslagen. Enkel de daarvoor bevoegde rechtbank kan oordelen over de eventuele onrechtmatigheid van een ontslag. Zodra ook die uitspraak er is, zult u mij ongetwijfeld opnieuw vragen stellen.

¹²⁵³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Uw antwoorden zijn verre van volledig.*

Belastingbetalers zien met lede ogen aan hoe hun geld wordt gebruikt om dure gerechtprocedures te voeren tegen werknemers.

Toen de rechtbank in het verleden werknemers in het gelijk stelde, werden die niet opnieuw aangenomen. Ik vind dat u dit moet opwerpen bij de directie. De negentien personen moeten, zodra de procedure is afgerond, op zijn minst de kans krijgen om opnieuw bij de MIVB aan de slag te gaan.

- Het incident is gesloten.

L'un des conseils de la défense affirme que c'est un gros revers pour la STIB, qui a tout fait pour « avoir la peau de ces agents ». Ce n'est pas la première fois que des licenciements de la STIB sont jugés abusifs, notamment de délégués syndicaux ou pour absentisme fréquent. Or nous devons constater que, malgré les interpellations des syndicats dans les organes de concertation et nos questions au Parlement, de tels licenciements abusifs perdurent.

Combien cette nouvelle procédure a-t-elle coûté au contribuable bruxellois ?

Avez-vous pris contact avec la direction de la STIB pour la réintégration de ces dix-neuf travailleurs ?

Qu'avez-vous mis en place avec la STIB pour faire cesser ces pratiques de licenciement abusif et éviter qu'elle ne soit à nouveau condamnée ou déboutée par la justice dans des dossiers de licenciement ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est important de distinguer le volet pénal du volet social, dans cette affaire. Le non-lieu de la chambre du conseil du tribunal de première instance francophone de Bruxelles ne concerne que la procédure au pénal, le juge ayant estimé qu'il n'y avait pas de fraude informatique. La STIB ayant interjeté appel de cette décision, je ne ferai pas de commentaire sur une affaire judiciaire en cours.

Le tribunal ne s'est en aucun cas prononcé sur le licenciement, qui sera traité par une autre juridiction. Je précise qu'un licenciement n'est considéré comme abusif que si un tribunal l'estime.

Je ne doute pas que vous m'interrogerez à nouveau lorsque les décisions auront été prises.

M. Francis Dagrín (PTB).- Vos réponses sont, hélas, très partielles.

De telles procédures judiciaires coûtent très cher aux contribuables, qui voient d'un mauvais œil le fait que leurs impôts sont utilisés, in fine, pour poursuivre d'autres travailleurs devant les tribunaux.

Quant aux licenciements abusifs à la STIB, des précédents sont attestés, et lorsque les tribunaux donnent raison aux travailleurs, il n'est pas coutume de les réintégrer. J'estime qu'il s'agit là d'un point essentiel sur lequel vous pouvez intervenir auprès de la direction de la STIB.

Lorsque cette procédure aura pris fin, les dix-neuf personnes concernées devront, à mon sens, être réintégrées, ou du moins en recevoir la proposition. Il serait injuste de se borner à acter la décision du tribunal et de tourner ensuite la page.

- L'incident est clos.

1257 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

1257 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1257 **betreffende de bereikbaarheid van de gevangenis van Haren met het openbaar vervoer en actieve vervoersmiddelen.**

1257 **Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Ingrid Parmentier wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Isabelle Pauthier.

1261 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- De nieuwe gevangenis in Haren werd in november 2022 in gebruik genomen. In 2020 ondervroeg mevrouw Parmentier u over hoe u de gevangenis beter bereikbaar zou maken met de fiets of het openbaar vervoer. Sinds de gevangenis geopend is, pendelen er dagelijks immers heel wat mensen naartoe: personeelsleden, externe dienstverleners en bezoekers.**

U antwoordde dat een betere bediening van de gevangenis van Haren door de MIVB niet aan bod kwam in het Busplan. Op het moment dat dat opgesteld werd, was er immers nog geen gedetailleerde informatie bekend over de ontwikkeling van de gevangensite. De MIVB zou echter meerdere scenario's bestuderen voor een aanpassing van het netwerk. U sprak ook over projecten om de toegankelijkheid met de fiets te verbeteren.

Welke vooruitgang hebt u intussen geboekt? Hebt u klachten ontvangen over de toegankelijkheid van de site? Plant u een enquête bij het personeel en de bezoekers?

Ongeacht welke buslijn je neemt, moet je minstens een kwartier lopen vanaf de dichtstbijzijnde halte naar de gevangenis. Dat is dan voor mensen met een goede gezondheid. Voor mensen met een beperkte mobiliteit is dat erg ver en dan zwijgen we nog over de toestand van de trottoirs en de oversteekplaatsen. Zijn er plannen om de toegankelijkheid met de bus te verbeteren?

Voor fietsers zijn er al de Vlaamse fietssnelwegen F216 en F202 die Zaventem en Machelmen met de gevangenis verbinden en daar komt in de toekomst de Brusselse fietssnelweg C3 bij, waarmee je vanuit het centrum gemakkelijk op een twintigtal minuten bij de gevangenis geraakt.

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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'accès à la prison de Haren en transports en commun et par les modes actifs.

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Ingrid Parmentier, sa question orale est lue par Mme Isabelle Pauthier.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- La nouvelle prison de Haren a été mise en fonction en novembre 2022. Depuis, la prison accueille quotidiennement de nombreuses personnes : son personnel, des services externes ou encore des familles et autres visiteurs des détenus.

Madame la Ministre, en 2020, Mme Parmentier vous a interrogée sur l'élargissement de l'offre de mobilité en transports en commun et à vélo à Haren, notamment afin d'anticiper la mise en service de la nouvelle prison. Notre collègue David Weytsman vous a également interrogée sur l'accessibilité de la prison à la suite de son inauguration, en 2022.

Il est ressorti de ces échanges qu'une éventuelle amélioration de la desserte par la STIB aux abords de la prison n'avait pas pu être intégrée au moment de l'élaboration du plan directeur bus, faute de disposer à l'époque des informations détaillées sur le développement du site. Toutefois, dans un souci de répondre aux nouveaux besoins recensés après l'élaboration du plan directeur bus, la STIB a étudié plusieurs scénarios d'adaptation de son réseau pour répondre aux besoins de la prison, mais aussi à d'autres enjeux dans le secteur. Vous avez aussi mentionné plusieurs projets visant à améliorer l'accès de la prison à vélo.

Madame la Ministre, quels sont les avancées enregistrées en matière d'accessibilité de la prison en transport en commun et à vélo ? Avez-vous reçu des plaintes relatives à cette accessibilité ? Une enquête en ce sens auprès du personnel et des visiteurs est-elle prévue ?

Sans avoir fait le trajet elle-même, d'après les informations que Mme Parmentier a collectées sur Google Maps et avec la recherche d'itinéraire de la STIB, quinze minutes de marche sont nécessaires entre l'arrêt STIB le plus proche - l'arrêt Witloof du bus 65 - et l'entrée de la prison ; avec le bus De Lijn 270, il faut dix-neuf minutes de marche depuis l'arrêt Diegem Dorp et dix-sept minutes depuis la gare de Haren Sud.

Ces minutages sont calculés pour un piéton en bonne santé, mais ces distances et temps de marche sont trop importants pour les personnes à mobilité réduite, et l'état des trottoirs et des traversées n'a pas été vérifié ! Des projets pour améliorer l'accès à la prison en bus existent-ils ?

¹²⁶³ *Hoever staat die fietssnelweg? Komen er nog andere projecten om de toegankelijkheid met de fiets te verbeteren?*

Overigens bevat de webpagina over de gevangenis van de FOD Justitie geen informatie over de toegankelijkheid met het openbaar vervoer of per fiets. Zal Brussel Mobiliteit daarop aandringen?

¹²⁶⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Bij het ontwerpen van de gevangenis hebben de projectleiders geen rekening gehouden met de bediening door het openbaar vervoer. De MIVB werd op geen enkel moment bij het project betrokken. Daardoor is het momenteel onmogelijk om een bushalte in te richten op de site zelf.*

De MIVB zoekt daarom naar een locatie in de buurt waar er wel ruimte is voor een eindhalte. Zij zal de plannen tekenen en de vergunningen aanvragen voor de aanpassing van de toegangswegen, die overigens grotendeels in Vlaanderen liggen.

Volgens De Lijn kan de gevangenis bediend worden door de trambus van De Lijn op de Ring, die voor de ingang van de site zou kunnen stoppen. De werken aan de Woluwelaan zouden echter klaar moeten zijn in juli 2024.

Voor de fietssnelwegen werken we samen met Beliris en De Werkvennootschap. De fietssnelweg C3 moet het Rogierplein verbinden met de Haachtsesteenweg in de buurt van de gevangenis. De echte verbinding met de gevangenis zal echter via de grote Brusselse fietsring gebeuren. Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap werken momenteel aan betaalbare oplossingen voor enkele technische problemen die zich bij dat project voordoen.

Concernant l'accès à vélo, la Flandre a déjà construit la F216 et la F202 qui relient respectivement Zaventem et Machelen à la prison de Haren. Sur le territoire bruxellois, la future cyclostrade C3 permettra de relier facilement le centre de Bruxelles à la prison de Haren, en environ vingt minutes.

Où en est ce projet ? D'autres actions ont-elles été entreprises ou sont-elles en projet pour améliorer l'accès de la prison à vélo ?

Bien que cela ne dépende pas de vous, la page sur le site web du SPF Justice consacrée à la prison ne contient aucune information sur l'accès en transport en commun ou à vélo. Une suggestion proactive de Bruxelles Mobilité est-elle prévue pour améliorer cette information ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Lors de la conception de la prison, les développeurs n'ont pas anticipé l'importance d'avoir une desserte de la prison en transport public, notamment par une ligne de la STIB en provenance de Bruxelles. La STIB n'a pas été associée, ni à l'étude, ni au dessin des abords du site, ni à son accès. Ce n'est qu'a posteriori que les responsables du site ont réfléchi à l'accessibilité de la prison en transport public, ce qui est vraiment à déplorer.

Comme il faut réparer cette erreur a posteriori, la STIB pourrait en effet dévier une ligne du réseau existant jusqu'à la prison. Cela pourrait être pertinent, vu l'enjeu de mobilité que ce site représente.

Comme rien n'a été conçu en conséquence, le site tel qu'il existe aujourd'hui ne permet pas d'y installer un terminus de bus ni de permettre aux bus d'effectuer les manœuvres nécessaires (virage, demi-tour, stationnement, etc.). Le terrain de la Régie des bâtiments sur lequel se trouve la prison est entièrement bâti et un très grand parking a été aménagé devant la prison, sans anticiper la desserte possible par une ligne de bus.

Dès lors, afin de pouvoir assurer la desserte de la prison, la STIB s'emploie actuellement à trouver un endroit où il est encore possible d'installer un terminus de bus, à en dessiner les plans, solliciter les autorisations (permis si nécessaire) et transformer des voiries publiques qui, pour leur majorité, se situent en Région flamande. Plusieurs options sont étudiées, mais elles sont tributaires de différents niveaux de pouvoir.

Selon De Lijn, la prison pourrait être desservie par le tram-bus du ring de De Lijn, s'arrêter devant l'entrée du site et offrir ainsi différentes correspondances avec le réseau de la STIB. Mais le chantier sur le boulevard de la Woluwe devrait être terminé en juillet 2024

Concernant les cyclostrades, nous travaillons à la fois avec Beliris et De Werkvennootschap. Beliris étudie l'avant-projet de la C3 qui reliera la place Rogier à la chaussée de Haecht à proximité de la prison. Toutefois, la réelle connexion avec la prison se fera via le Grand anneau vélo de Bruxelles. Vu certaines difficultés techniques qui sont apparues en cours d'étude chez De Werkvennootschap, notamment des talus instables,

¹²⁶⁷ *De Werkvennootschap, die de studies en werken voor haar rekening neemt, heeft nog geen nieuw tijdschema meegedeeld. Ondertussen heeft Brussel Mobiliteit het voorlopige traject van fietsnelweg C3 al afgebakend tussen het Rogierplein en de gewestgrens.*

De werken aan de Woluwelaan maken het er niet gemakkelijker op.

¹²⁶⁹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Die werken hebben inderdaad grote gevolgen.*

Ik betreur dat er niet van meet af aan met de bereikbaarheid van de gevangenis rekening werd gehouden. Er was van bij het begin kritiek op het feit dat de site zo ver van alles af ligt. Een deel van het nieuwe grote parkeerterrein had gebruikt kunnen worden voor een busstation. Zeker niet alle families van gedetineerden hebben een eigen auto.

U moet druk uitoefenen op de MIVB en op Brussel Mobiliteit om de toegankelijkheid van de gevangenis te verhogen.

- Het incident is gesloten.

¹²⁷³ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

¹²⁷³ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²⁷³ **betreffende de kosten die bezitters van een bewonersparkeerkaart moeten betalen als ze die niet tijdig verlengen.**

¹²⁷⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Brusselaars met een bewonersparkeerkaart moeten die elk jaar (of om de twee jaar) verlengen. Die verlenging gebeurt evenwel niet automatisch en de kaartbezitters worden niet systematisch op de hoogte gebracht van de vervaldatum, waardoor verstrooide personen soms meerdere boetes krijgen.*

Bruxelles Mobilité travaille actuellement en partenariat avec De Werkvennootschap pour trouver des solutions moins coûteuses et plus faciles à mettre en œuvre.

Les études et les travaux sont pris en charge par De Werkvennootschap, qui n'a pas encore communiqué de nouveau calendrier. En attendant, Bruxelles Mobilité a déjà réalisé un balisage du tracé provisoire de la C3 entre Rogier et la frontière régionale afin de guider au mieux les cyclistes sur ce tracé proche de la prison.

J'ajouterais que le chantier sur le boulevard de la Woluwe ne facilite pas la recherche de solutions, mais les équipes s'attellent à trouver des options.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Ce chantier a effectivement des répercussions importantes. Même si le problème n'est pas de votre ressort, on ne peut que déplorer que l'enjeu de l'accessibilité de la prison n'ait pas été pris en considération en amont. Il faut en effet se souvenir que l'une des principales critiques du secteur associatif à l'époque était que cette prison était au bout du monde. Il est regrettable que la Région n'ait pas anticipé la desserte de ce site.

Une partie du vaste terrain occupé par le parking aurait pu être utilisée pour un terminus de transports publics, d'autant plus qu'une grande partie des familles des détenus n'est pas nécessairement motorisée et s'expose dès lors à des frais élevés de taxi.

Nous vous saurons gré d'activer vos contacts auprès de Bruxelles Mobilité, pour l'aménagement de la cyclostrade, et des opérateurs de transports publics, pour la recherche d'une solution permettant d'améliorer la desserte de cette importante infrastructure.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant les redevances adressées aux détenteurs d'une carte de dérogation pour riverains non renouvelée dans les temps.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les habitants détenteurs d'une carte de dérogation de riverain sont tenus de la renouveler annuellement (ou tous les deux ans) s'ils souhaitent continuer à bénéficier du droit de stationner à proximité de leur domicile et, plus largement, dans leur secteur ou sur la totalité du territoire de leur commune de résidence.

Zo ontving een Brusselaar wiens kaart op 11 oktober vervallen was, op 26 oktober per post drie boetes van parking.brussels voor het parkeren van zijn auto voor zijn huis op 12, 13 en 14 oktober. Hij verlengde onmiddellijk zijn kaart, die 15 euro kost, maar moest toch de boetes betalen, die in totaal 135 euro bedroegen.

In het verleden werden de boetes geannuleerd zodra de nieuwe bewonerskaart werd betaald. Dat lijkt evenwel niet langer het geval te zijn.

Parking.brussels verschuilt zich achter de strikte toepassing van de lokale parkeerreglementen en stelt dat de gebruiker zelf de nodige stappen moet zetten om zijn parkeerkaart te verlengen. Die starheid weerspiegelt niet de filosofie achter het parkeerbeleid. Het doel mag niet zijn om gemakkelijk inkomsten binnen te halen ten koste van verstrooide bewoners.

Parking.brussels wijst erop dat er wel degelijk een gedoogperiode is. Vanaf de datum van ontvangst van de betaling annuleert parking.brussels alle boetes die 10 dagen eerder zijn opgelegd als het kentekenbewijs op naam van de bestuurder staat, en 25 dagen eerder als het om een leasewagen gaat. Het probleem is dat de bewoners de boetes vaak pas na de gedoogperiode van tien dagen ontvangen, waardoor het onmogelijk is om de boetes te laten annuleren.

Ce renouvellement n'est pas automatique et les riverains ne sont pas systématiquement avertis de l'échéance. Les plus distraits, en particulier lorsqu'ils ne reçoivent pas de notification, se rendent compte du dépassement de la date de validité de leur carte lorsqu'ils se voient adresser des redevances forfaitaires. Ils en reçoivent souvent plusieurs parce que, le temps qu'ils reçoivent la première, ils se seront fait contrôler plusieurs fois.

Prenons un exemple très concret : un riverain dont la carte a expiré le 11 octobre a reçu par la poste, le 26 octobre, trois redevances forfaitaires de la part de parking.brussels pour avoir stationné son véhicule devant chez lui les 12, 13 et 14 octobre. Comprenant la situation, il renouvelle immédiatement sa carte. Le total des amendes s'élève à 135 euros, dont 35 euros pour la première et 50 pour les deux suivantes, car il habite à Forest, dans le périmètre de la zone « événement » de Forest National et qu'il y a eu un concert ces soirs-là. Le montant dû pour le renouvellement de la carte de dérogation s'élevait, quant à lui, à 15 euros.

Par le passé, dans pareille situation, il y avait une tolérance de la part de parking.brussels et des communes lui ayant délégué le contrôle du stationnement. Dès lors que le riverain régularisait sa situation en payant pour le renouvellement de sa carte de dérogation annuelle, ses amendes étaient annulées. Cela ne semble plus être le cas aujourd'hui, ou les régimes diffèrent selon les communes.

Parking.brussels se retranche derrière l'application stricte du règlement-redevance local en précisant que - je cite une réponse envoyée à un habitant - « c'est à l'usager de faire les démarches pour la reconduction de sa carte de stationnement ». Cette intransigeance ne reflète pas la philosophie de la réglementation sur le stationnement. L'objectif ne doit pas être de générer des recettes faciles sur le dos de riverains distraits, ce que j'ai déjà eu l'occasion de rappeler lors des discussions budgétaires de ces dernières semaines.

Qui plus est, pour ces cas d'oubli de renouvellement de la carte de dérogation à Forest, mais sans doute aussi dans les autres communes où le stationnement est géré par parking.brussels, l'agence précise qu'une tolérance existe bel et bien. À dater de la réception du paiement pour la prolongation de la carte de stationnement, parking.brussels annule les amendes infligées 10 jours en arrière si la carte grise est au nom du conducteur, et 25 s'il s'agit du véhicule d'une société de leasing.

Or, c'est là toute la perversité du système, la notification des redevances arrive bien souvent après les dix jours de tolérance, de sorte qu'il est impossible, pour les personnes concernées, de faire annuler lesdites redevances.

Pour la petite histoire, les notifications de redevance adressées à l'habitant pris en exemple sont bien évidemment datées du 21 octobre, donc dans la période des dix jours, mais ne sont arrivées dans sa boîte aux lettres que le 26 octobre. Il lui était impossible de les faire annuler.

¹²⁷⁷ *In het eerdere voorbeeld waren de boetes gedateerd op 21 oktober, wat binnen de periode van 10 dagen is, maar ze vielen pas op 26 oktober in de brievenbus van de bewoner, waardoor het te laat was om ze te laten annuleren.*

Ik kan begrijpen dat een ambtenaar gewoon de regels volgt om te bepalen of de persoon gelijk of ongelijk heeft, maar hij zou instructies moeten krijgen over hoe hij de regels moet toepassen in zulke omstandigheden.

Welke gemeenten die de parkeercontrole aan parking.brussels hebben toevertrouwd sturen, een bericht wanneer de geldigheid van een bewonerskaart afloopt? Welke vorm heeft dat bericht? Is het niet mogelijk om een automatisch bericht in te voeren, bijvoorbeeld via e-mail of sms?

Kan men geen automatische verlenging van de jaarlijkse bewonerskaarten invoeren via een domiciliëring bij de bank?

Is de gedoogperiode van 10 dagen voor privéwagens en 25 dagen voor leasewagens dezelfde in de elf gemeenten die de controle aan parking.brussels hebben overgedragen? Dat is een kortere gedoogperiode dan in het verleden. Veel gemeenten vragen een grotere soepelheid van het parkeerbedrijf. Waarom gaat parking.brussels niet in op de verzoeken van de gemeenten om boetes te annuleren die betrokkenen niet tijdig konden aanvechten en om de gedoogperiode te verlengen?

Je peux comprendre qu'un agent traitant une contestation se base sur le règlement pour définir si son interlocuteur est en droit ou en tort, mais il doit également recevoir des instructions relatives à la manière d'appliquer le règlement, notamment dans le cadre des circonstances exposées. Même si elles n'ont pas été suivies partout, pareilles instructions ont été données pour les redevances adressées aux détenteurs d'une carte de stationnement pour personne handicapée.

Des communes qui ont délégué le contrôle du stationnement à parking.brussels - à savoir Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Evere, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort -, lesquelles envoient une notification d'échéance de la validité d'une carte de dérogation à leur bénéficiaire ? Quelle forme prend cet envoi ?

Est-il envisageable de prévoir une notification automatique, par exemple par courriel ou SMS, afin de limiter les coûts et démarches administratives pour parking.brussels et ses agents ?

Est-il par ailleurs envisagé de prévoir un renouvellement automatique des cartes annuelles de dérogation, assorti d'une domiciliation bancaire ? Aujourd'hui, il est possible de payer une carte de dérogation « habitant » pour deux ans. Serait-il possible de le faire de manière automatique ?

Mes deux dernières questions ont été adaptées en fonction d'informations reçues après le dépôt de cette question orale.

La période de dix jours de tolérance pour les véhicules personnels et de 25 jours pour les véhicules en leasing est-elle uniforme dans les onze communes pour lesquelles le contrôle a été délégué à parking.brussels ? Il s'agit là d'un régime de tolérance plus strict que par le passé. Les communes enregistrent de nombreuses plaintes à ce sujet et certaines se tournent vers parking.brussels pour être plus flexibles.

Pour quelles raisons parking.brussels n'accède pas aux demandes de certaines communes d'annuler les redevances adressées à des riverains dans des délais plus longs que les dix jours ? Au vu de l'exemple exposé et de la quasi-impossibilité pour les habitants de faire annuler des redevances parce que la période de tolérance de dix jours est souvent dépassée, pourrait-on élargir cette période de tolérance et l'aligner, par exemple, sur les 25 jours prévus pour les véhicules de leasing, ou, à tout le moins, fixer une période de tolérance suffisamment large, donnant aux personnes concernées l'opportunité de faire annuler leur redevance si elles se mettent en ordre de renouvellement de leur carte ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les riverains doivent, en effet, renouveler régulièrement leur carte de stationnement, ce qui est logique étant donné qu'elle vise à offrir une dérogation aux personnes pour le secteur de stationnement où elles résident. Quand une personne déménage, par exemple, il faut que sa carte de stationnement de riverain soit adaptée en conséquence. C'est notamment la raison pour laquelle le renouvellement

¹²⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De burgers moeten inderdaad zelf regelmatig hun bewonersparkeerkaart laten vernieuwen. Doordat mensen regelmatig verhuizen, is het moeilijk om dat automatisch te laten gebeuren.*

Parking.brussels stuurt tijdig een waarschuwing wanneer de kaart dreigt te vervallen. Vroeger deden de gemeenten (die het

parkeerbeheer overgedragen hebben aan parking.brussels) dat zelf, allemaal op een andere manier. Parking.brussels heeft de bijhorende software overgenomen van de gemeenten en werkt eraan om het waarschuwingssysteem te harmoniseren. In die overgangperiode kan het gebeuren dat er fiets fout loopt bij zulke herinneringen.

Ondertussen kreeg de leverancier van parking.brussels de opdracht om in alle aangesloten gemeenten een brief te sturen aan de kaartbezitters tussen 60 en 49 dagen voor het verlopen van de parkeerkaart. In sommige gemeenten worden er ook al e-mails verstuurd. Tegen 2024 moeten er in alle gemeenten e-mails en SMS'en verstuurd worden. Er wordt ook gewerkt aan een online loket waar burgers zelf een parkeerkaart kunnen creëren, raadplegen, wijzigen en verlengen.

Voor het schrappen van parkeerboetes hanteert parking.brussels een uniform systeem dat door alle betrokken gemeenten werd goedgekeurd. Alle boetes uitgeschreven in de zone waarvoor de parkeerkaart geldt en die uitgeschreven werden in de tien dagen voor de regularisatie van het dossier, worden kwijtgescholden. Men wil burgers met goede bedoelingen zeker niet straffen, maar ze begeleiden.

automatique des cartes de dérogation assorti d'une domiciliation bancaire n'est pas à l'ordre du jour.

Il n'est pas toujours facile de se rappeler l'échéance de sa carte. C'est pourquoi parking.brussels envoie un avertissement aux riverains dont la carte arrive à expiration pour qu'ils la renouvellent à temps. Ce rappel n'est pas une obligation légale, mais il nous semble important.

Lorsqu'une commune délègue la gestion du stationnement sur son territoire à parking.brussels, l'agence hérite de ses logiciels et, notamment, du système d'avertissement de l'approche de l'échéance d'une carte de riverain. Les communes concernées contactaient les usagers tantôt par voie postale, tantôt par courriel ou SMS. Parking.brussels s'efforce donc d'harmoniser ces pratiques tout en intégrant les différentes bases de données en une seule et en la maintenant à jour. Cela occasionne malheureusement quelques erreurs d'envoi pour ces courriers de rappel.

Parking.brussels a donc donné instruction à son fournisseur d'envoyer systématiquement un courrier postal de rappel à tous les bénéficiaires d'une carte de riverain dans toutes les communes dont elle gère le stationnement. Ce courrier est envoyé entre 60 et 49 jours avant l'échéance. Dans certaines communes, le rappel se fait déjà, aussi, par l'envoi de courriers électroniques. Cette méthode sera systématisée d'ici à 2024 dans toutes les communes gérées par parking.brussels. Il en va de même pour l'envoi de SMS.

Une piste d'amélioration retenue pour ce système est l'introduction d'un guichet en ligne permettant aux usagers de gérer eux-mêmes la création, la consultation, la modification et le renouvellement de leur carte. Cette solution est en cours de développement.

Pour l'annulation de redevances imposées pour cause de péremption de la carte de dérogation, parking.brussels applique uniformément une règle présentée aux communes qui lui ont délégué la gestion du stationnement sur leur territoire. Ainsi, toutes les redevances émises dans les zones ou secteurs couverts par la carte de dérogation dans les dix jours qui précèdent la mise en ordre du dossier sont annulées. Notre but est d'accompagner les citoyens de bonne volonté pour leur éviter de commettre une erreur.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Votre réponse ne me satisfait qu'à moitié. Pour le renouvellement, j'entends que des mesures sont prises et que d'autres sont en cours d'élaboration, et c'est très bien. Mais ma question principale portait sur la tolérance. Je l'ai déjà abordée la semaine passée, en espérant que des solutions seraient envisagées. Or, vous me répétez la règle que je dénonce. Dans les faits, les dix jours de tolérance ne permettent pas aux personnes concernées d'annuler dans les temps la redevance forfaitaire, car elles en reçoivent souvent la notification plus de dix jours après sa réception.

¹²⁸¹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het is goed dat u maatregelen neemt om mensen eraan te herinneren dat hun parkeerkaart zal verlopen, maar wat de boetes betreft, herhaalt u alleen maar de regel die ik net aangeklaagd heb. De tolerantieperiode van tien dagen is te kort omdat mensen de boete vaak pas nadien ontvangen. Kan die periode niet verlengd worden? Dat zou pas rechtvaardiger zijn tegenover de burgers die van goede wil zijn. Burgers mogen niet als een gemakkelijke bron van inkomsten worden gezien.*

¹²⁸³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Normaal gezien krijgen mensen de boete wel tijdig in de bus en is de periode van tien dagen lang genoeg, maar ik zal dit met parking.brussels bespreken. Als een boete te laat verstuurd werd, moet inderdaad een grotere tolerantie mogelijk zijn.*

¹²⁸⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De termijn van tien dagen is te kort. Ik hoop dat de burgers gehoord zullen worden.*

- Het incident is gesloten.

Je demande que cette période de dix jours soit prolongée de telle sorte que les riverains qui paient annuellement leur carte et qui sont de bonne foi aient le temps de faire annuler les redevances. Je reprends mon exemple : une personne dont la carte expire le 11 octobre se voit infliger des redevances les 12, 13 et 14 octobre ; elle reçoit une notification dans sa boîte aux lettres le 26 octobre, soit plus de dix jours après le 13. La notification est datée du 21, mais lui arrive le 26. Par conséquent, cette personne est dans l'impossibilité de faire annuler ses redevances alors qu'elle est dans son bon droit. Il suffisait qu'elle paie son renouvellement, qui devrait prendre cours au 11 octobre et non au moment où elle l'a effectivement payé.

N'est-il pas possible d'allonger cette période de dix jours ? C'est une question d'équité pour des riverains qui ne doivent pas servir de cible à parking.brussels en vue d'augmenter ses recettes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends votre argument. Nous vous transmettrons au plus vite les réponses reçues. Les personnes reçoivent normalement la notification bien à l'avance et le délai de dix jours doit être suffisant. Toutefois, si ce n'est pas le cas, nous devons réagir.

Nous en débattons avec parking.brussels, car notre philosophie est de tenir compte du principe de réalité et des retours du terrain pour améliorer la situation. Si le rappel n'est pas envoyé à temps, nous ferons en sorte d'appliquer une certaine tolérance.

Vous m'avez interrogée la semaine passée et mon administration n'a pas encore eu le temps de réagir concrètement. Je tenais néanmoins à vous apporter des éléments de réponse aujourd'hui. Nous aborderons ce problème avec parking.brussels.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les riverains concernés se trouvent dos au mur. Il leur est impossible de respecter le délai de dix jours. J'espère donc que ce dernier sera étendu.

- L'incident est clos.