RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE D'AUDERGHEM

Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

Présents Didier Gosuin, *Président* ;
Sophie de Vos, *Bourgmestre* ;
Eloïse Defosset, Matthieu Pillois, Florence Couldrey, Martine Maelschalck, Stéphanie Paulissen, Michel Blampain, Philippe Adriaenssens, *Échevin·e·s* ;
Jeannine Crucifix, Elise Willame, Marc Vandame, Didier Molders, François Lebovy, Vincianne Lerate, Cécile Henrard, Martin Willemart, Emmanuelle Poznanski, Zora Molenberg Clerbaux, Mathieu Poma, Noémie Dekoninck, Valérie Locatelli, Valérie Lowagie, Alodie De Poorter, Laure Henvard, Gabriela Banu, Jean-François Noël, Alan Lenglet, Edouard Brainis, Pierre Blackman, *Conseillers communaux* ;
Etienne Schoonbroodt, *Secrétaire communal.*

Excusés Valérie Glatigny, Ingrid Venier, Victor Kanyanzira, *Conseillers communaux*.

Séance du 12.02.26

#Objet : Questions orales à propos des rues scolaires – questions posées par Mathieu Poma, Martin Willemart, Alan Lenglet, François Lebovy et Emmanuelle Poznanski #

Séance publique

Secrétariat

- **Question de Messieurs Mathieu Poma (Liste de la Bourgmestre) et Martin Willemart (MR-Les Engagés-VLD-CDV) :**

Mr le président, Mme la Bourgmestre, chers collègues,
Un classement récent, publié par les Chercheurs d'Air et relayé par la presse, place Auderghem en dernière position parmi les communes bruxelloises en matière de rues scolaires, avec 0 % d'écoles concernées par ce dispositif.
Nous savons cependant que la sécurité de nos enfants aux abords des établissements scolaires est une priorité absolue pour le collège, comme l'en témoignent les plots en reliefs sur les passages pour piétons, le feu à l'espagnol près du collège Saint-Hubert, et les efforts déjà déployés par notre commune, notamment la présence régulière d'agents du service « prévention » ou de policiers pour sécuriser les passages piétons aux heures d'entrée et de sortie des classes, notamment suite à une demande de votre serviteur. Ces initiatives, visibles et appréciées des parents et des enseignants, montrent notre engagement concret en faveur de la protection des plus jeunes.
Cependant, ce classement nous rappelle que d'autres communes choisissent d'autres voies pour créer un environnement scolaire apaisé, sûr et favorable aux modes de déplacement doux. Les rues scolaires, pour rappel, transforment de facto la voirie en rue piétonne pendant certaines heures. Elles ne sont pas possibles partout (on imagine mal la chaussée de Wavre à hauteur du CS les Marroniers piétonne à 8h30 du matin…) mais elles réduisent les risques d'accidents, améliorent la qualité de l'air et encouragent les familles à privilégier la marche ou le vélo. À l'heure où de nombreuses communes bruxelloises ont déjà franchi le pas, Auderghem semble avoir choisi d'autres moyens d'actions.
Nos questions sont les suivantes :

1. Chaque situation devant être analysée individuellement, le Collège a-t-il réalisé un inventaire des écoles qui pourraient bénéficier d'une telle mesure ? Quels sont les critères retenus pour identifier les écoles prioritaires et le calendrier prévu pour leur mise en œuvre ?
2. Comment comptez-vous associer les directions d'écoles, les associations de parents et les comités de quartier à la réflexion sur l'aménagement des abords scolaires, afin de garantir l'adhésion et l'efficacité des mesures ?

3. Au-delà des rues scolaires, quelles actions complémentaires (zones 30, aménagements cyclables, campagnes de sensibilisation) sont-elles menées ou envisagées pour renforcer la sécurité routière autour de toutes nos écoles?
4. Des subsides régionaux ou des partenariats avec la STIB, Bruxelles Mobilité ou d'autres acteurs sont-ils mobilisables pour accélérer ces projets, sans alourdir le budget communal ?

Nous vous remercions pour vos réponses,
Mathieu Poma et Martin Willemart

- **Question de Messieurs Alan Lenglet et François Lebovy (Ecolo-Groen) :**

Monsieur le Président,
Madame la Bourgmestre,
Mesdames les Échevines et Messieurs les Échevins,
Chers collègues,
Nous connaissons toutes et tous les avantages des rues scolaires : une plus grande sécurité pour les enfants et les parents, une qualité de l'air meilleure et une incitation à l'utilisation d'une mobilité active. À tout cela, on peut ajouter que la convivialité à proximité des écoles est renforcée.
Bien entendu, cela demande des ajustements mais quand la rue scolaire est installée, un retour en arrière est inimaginable pour tout le monde et surtout pour les enfants qui font, pour certains, les derniers mètres jusqu'à l'école en autonomie et en sécurité.
Nous pouvons constater tous ces avantages aux alentours des écoles dans les communes voisines mais pas à Auderghem. Nous savions déjà qu'il n'y avait pas de rues scolaires à Auderghem, l'asbl Avello avait pointé cela.
Nous le savions mais ce qu'un tout récent article de presse met en évidence c'est qu'Auderghem est le mauvais élève en région bruxelloise.
Notre question est la suivante :
Dans la Déclaration de Politique Générale, il est question de sécuriser les abords des écoles mais pouvez-vous préciser les obstacles à la mise en place de rues scolaires ?
Pour le groupe Ecolo-Groen,
François Lebovy
Alan Lenglet

- **Question de Madame Emmanuelle Poznanski (PS)**

Madame La Bourgmestre,
Monsieur Le Président,
Chers collègues,
La qualité de l'air aux abords des écoles constitue aujourd'hui un enjeu majeur de santé publique. Souvent fortement dégradée par le trafic routier, elle est marquée par des concentrations élevées de dioxyde d'azote et de particules fines. On estime ainsi qu'environ 30 % des enfants sont exposés à des niveaux de pollution atmosphérique dépassant les seuils recommandés. À cette pollution s'ajoute une autre source de danger : la taille toujours plus imposante des véhicules, qui accroît les risques pour la sécurité des enfants aux heures d'entrée et de sortie d'école.
Si, dans certaines écoles, des parents s'organisent à tour de rôle pour réguler la circulation en enfilant un gilet jaune, ce dispositif repose sur l'engagement bénévole et ne constitue pas une réponse durable ni pleinement adaptée à l'ampleur du problème.
De nombreuses études scientifiques établissent pourtant un lien direct entre cette exposition quotidienne et l'augmentation de l'asthme ainsi que des troubles respiratoires chez les enfants. Dans ce contexte, la création de rues scolaires et la végétalisation de l'espace public apparaissent comme des leviers concrets et efficaces : elles permettent de réduire la pollution, d'améliorer la sécurité et d'offrir aux plus jeunes un environnement plus sain et apaisé.
Le collectif *Les Chercheurs d'Air* et l'association *Pro Velo* ont récemment analysé les données disponibles en Région de Bruxelles-Capitale, en tenant compte tant des rues scolaires existantes que des projets en cours dans les 19 communes. Leurs conclusions sont sans appel : dans ce classement, Auderghem se situe à la 19e

et dernière place, ne comptant à ce jour aucune rue scolaire. Ce résultat est particulièrement préoccupant.
Cette situation est d'autant plus difficile à comprendre que, selon *Les Chercheurs d'Air*, la demande d'une circulation apaisée aux abords des écoles est largement partagée : 72 % des Bruxellois soutiennent la mise en place de dispositifs piétons devant les établissements scolaires.
Par ailleurs, la déclaration de politique générale présentée en début de législature par la majorité DéFI, MR et Open VLD-Anders annonçait une gouvernance se voulant « ambitieuse ». Elle affirmait notamment - je cite - : « Une politique volontariste de rénovation de l'espace public, valorisant en priorité les fonctions piétonnes, les personnes à mobilité réduite et les deux-roues, sera menée dans la continuité de la précédente législature. Le principe STOP, plaçant les usagers les plus vulnérables au coeur de l'aménagement de l'espace public, continuera à être appliqué systématiquement dans les rénovations de voirie. »
Dès lors, mes questions sont les suivantes :

- Dans le cadre de cette politique volontariste de rénovation de l'espace public, où et quand prévoyez-vous l'implantation de rues scolaires durant la présente législature ?
- Existe-t-il un calendrier précis pour la mise en place de nouvelles rues scolaires à Auderghem ? Si oui, lequel ?
- Quelles écoles ont été identifiées comme prioritaires et sur base de quels critères (qualité de l'air, intensité du trafic, vulnérabilité des enfants) ?
- Quels moyens humains et budgétaires ont été alloués à la création de rues scolaires au cours de cette législature ?

Je vous remercie
Emmanuelle Poznanski

- **<u>Réponse de Madame Martine Maelschalk, Échevine</u>**

Madame et Messieurs les Conseillers,
Merci pour ce tir groupé ! Cela démontre à quel point la sécurité des plus jeunes aux abords des établissements scolaires est une préoccupation de tous.
Comme vous, j'ai pris connaissance de l'article et du classement récemment publiés concernant les rues scolaires à Bruxelles, dans lesquels Auderghem apparaît en bas du tableau. Ce type de classement, qui plaît beaucoup à la presse, appelle néanmoins plusieurs clarifications importantes, faute de quoi il peut donner une image partielle – voire trompeuse – de la réalité sur le terrain.
Il faut d'abord rappeler que ce classement repose sur un seul critère : le nombre de rues officiellement labellisées comme « rues scolaires ». Il ne mesure pas des éléments qui me semblent au moins aussi importants qu'un label, à savoir la qualité de l'air autour des écoles, le niveau de sécurité aux abords des établissements, ou les aménagements concrets réalisés par les communes. Autrement dit, il ne permet pas, à lui seul, d'évaluer la pertinence ou l'ambition d'une politique locale en faveur de la sécurité aux abords des écoles.
Sur le plan de la qualité de l'air, les mesures indépendantes réalisées par l'ASBL Les Chercheurs d'Air montrent que les écoles communales d'Auderghem figurent parmi les sites scolaires les moins exposés au dioxyde d'azote à Bruxelles, bien en-dessous de la norme européenne en vigueur. Cela ne signifie évidemment pas que tout est parfait ou que les efforts doivent s'arrêter, mais je préfère partir de faits objectivés.
La principale explication de l'absence de rues scolaires à Auderghem tient à la configuration de la commune et à l'implantation de ses écoles. Contrairement à certaines communes, Auderghem compte très peu d'établissements situés dans de petites rues résidentielles à faible trafic. La majorité de nos écoles se trouvent le long d'axes structurants, parfois régionaux, empruntés quotidiennement par un trafic important, et souvent desservis par les transports publics.
Une fermeture, même limitée dans le temps, entraînerait alors un report important du trafic vers d'autres rues déjà fortement sollicitées, des conflits avec les lignes de bus, et parfois des manœuvres dangereuses pour les usagers. Or il ne s'agit pas de déplacer les problèmes, mais bien de les résoudre.
À cela s'ajoute un élément trop rarement pris en compte dans les comparaisons : la forte présence de crèches à proximité immédiate des écoles communales. Or, les déplacements vers une crèche n'ont rien de comparable avec ceux vers une école primaire. Les enfants y sont beaucoup plus jeunes, ils doivent être

portés ou transportés en poussette, les horaires sont plus étalés, et les parents ont besoin d'un accès direct, proche et sécurisé au bâtiment. Fermer temporairement une voirie où se trouve une crèche pose donc des problèmes très concrets d'accessibilité et de sécurité pour les tout-petits.
Voici en quelques mots la situation de nos 4 écoles communales :
A noter que cette analyse avait déjà été faite sous la précédente législature par la précédente échevine de l'Enseignement, qui appartient à votre parti M. Lenglet. Il s'agissait d'une réponse du Collège communal envoyée le 16 décembre 2022 pour expliquer la position de la commune par rapport aux rues scolaires à un collectif de riverains.

- Le Centre scolaire Marronniers se trouve sur la Chaussée de Wavre qui est un axe Auto Confort et où passe un bus de la STIB. Il n'est pas possible de mettre cet axe régional en rue scolaire. Qui plus est, le site est connecté à la crèche communale « Les Oursons ».
- Le Centre scolaire Blandekelle se trouve sur l'avenue Jean Van Horenbeeck qui est une artère où se trouvent plusieurs écoles et une crèche communale, « Les Chatons ».
- Le Centre scolaire Pré des Agneaux se situe sur une place très commerçante de la commune. Il ne serait pas possible de mettre en rue scolaire la place car les commerçants seraient également impactés. Nous avons cependant mis la rue Théo Vanpé en rue cyclable et amélioré les traversées piétonnes.
- Le Centre scolaire Souverain est à proximité immédiate de la Chaussée de Wavre. Actuellement il n'est pas possible de bloquer uniquement l'entrée de la rue des Ecoliers (les voitures qui entrent rue de l'Application par la chaussée de Wavre devraient faire un demi-tour dangereux). Le centre scolaire est lui aussi voisin d'une crèche communale.

Cela ne signifie en aucun cas que la Commune reste inactive. Notre déclaration de politique générale prévoit que « la commune poursuivra la sécurisation des abords des écoles, en adaptant la circulation, en améliorant la cyclabilité et la luminosité, et en renforçant les contrôles de vitesse ». Auderghem a fait le choix d'une approche globale, pragmatique, adaptée au contexte local et en concertation avec les écoles.
Cela se traduit notamment par des investissements constants dans la sécurisation des abords d'écoles (feux de signalisation dit à l'espagnole, marquages, bollards, dispositifs Pieto, parvis sécurisés…), l'aménagement de passages piétons renforcés, la mise en place de zones kiss and ride (et la surveillance du respect des kiss & ride), d'un kiss & bike devant l'école Wonderwoud en même temps que le nouveau parvis, ce qui constituera une première pour Auderghem. De nouveaux radars pédagogiques seront bientôt installés à proximité de 5 écoles (deux implantations de Saint-Hubert, Centre scolaire du Blankedelle, Wonderwoud et De Stadmus Invalides). Enfin, nous accompagnons les écoles via des Plans de Déplacements Scolaires.
La Commune emploie un coordinateur Sécurité routière chargé d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan d'Actions Communal de Sécurité Routière. Ce Plan devra contenir une action ayant pour but « la sécurisation des abords des écoles », ce qui permettra de poursuivre les efforts déjà accomplis. Dans ce cadre, des rencontres ont lieu avec les directions d'école afin d'apporter des solutions aux problèmes de mobilité et de sécurité routière de manière concertée. La volonté est de sécuriser au maximum les élèves et leurs parents devant les écoles mais aussi sur le chemin du domicile (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs suffisamment larges, accès cyclables). L'objectif à moyen terme est de doter toutes les écoles situées sur voirie communales (et régionales) d'aménagements similaires tant en termes de visibilité que de cheminements piétons et cyclistes sécurisés.
Pour ce faire, la Commune fait annuellement appel aux subsides régionaux pour la mise en œuvre de projets d'investissements pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales. D'autres sources de financement extérieures sont aussi sollicitées quand c'est possible (Fondation Roi Baudoin par exemple).
Il existe certes un potentiel théorique pour des rues scolaires à Auderghem. Toutefois, la rue scolaire est un outil qui ne répond pas à toutes les situations. Son implantation doit être mûrement réfléchie, notamment en termes de mobilité dans le quartier, et cela en concertation avec les directions d'écoles. Les retours venant d'autres communes bruxelloises sont les suivants : les rues scolaires fonctionnent dans des situations bien particulières (peu de riverains, peu de trajets domicile-école en voiture, cul-de sac...) mais sont énergivores et coûteuses dans leur organisation. La gestion quotidienne des barrières (et des conflits qui y sont liés) constitue une difficulté majeure, même quand des parents de bonne volonté se sont engagés à s'en charger.
C'est pour ces raisons que la Commune ne privilégie pas la création de rues scolaires à moins qu'une école n'en fasse la demande expresse et qu'une analyse de la situation par le service Mobilité considère qu'il s'agit d'une solution adéquate. Or, lorsque nous avons interrogé proactivement les écoles, elles ont préféré

privilégier d'autres solutions (celles que je viens d'exposer) pour sécuriser leurs abords.
Madame la Conseillère, Messieurs les Conseillers, j'espère ainsi avoir répondu à vos questions.

Le Conseil approuve le projet de délibération.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire communal,
(s) Etienne Schoonbroodt

Le Président,
(s) Didier Gosuin

POUR EXTRAIT CONFORME
Auderghem, le 13 février 2026

Le Secrétaire communal,

Etienne Schoonbroodt

La Bourgmestre,

Sophie de Vos

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
GEMEENTE OUDERGEM

Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de Gemeenteraad

Aanwezig Didier Gosuin, *Voorzitter* ;
Sophie de Vos, *Burgemeester* ;
Eloïse Defosset, Matthieu Pillois, Florence Couldrey, Martine Maelschalck, Stéphanie Paulissen, Michel Blampain, Philippe Adriaenssens, *Schepenen* ;
Jeannine Crucifix, Elise Willame, Marc Vandame, Didier Molders, François Lebovy, Vincianne Lerate, Cécile Henrard, Martin Willemart, Emmanuelle Poznanski, Zora Molenberg Clerbaux, Mathieu Poma, Noémie Dekoninck, Valérie Locatelli, Valérie Lowagie, Alodie De Poorter, Laure Henvard, Gabriela Banu, Jean-François Noël, Alan Lenglet, Edouard Brainis, Pierre Blackman, *Gemeenteraadsleden* ;
Etienne Schoonbroodt, *Gemeentesecretaris*.

Verontschuldigd Valérie Glatigny, Ingrid Venier, Victor Kanyanzira, *Gemeenteraadsleden*.

Zitting van 12.02.26

#Onderwerp : Mondelinge vragen over de schoolstraten – vragen gesteld door Mathieu Poma, Martin Willemart, Alan Lenglet, François Lebovy en Emmanuelle Poznanski #

Openbare zitting

Secretariaat

- **Mondelinge vraag van de Heer Mathieu Poma (Liste de la Bourgmestre) en van de heer Martin Willemart (MR-Les Engagés-VLD-CDV)**

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de burgemeester, beste collega's,
Een recente rangschikking, gepubliceerd door Les Chercheurs d'Air en overgenomen door de pers, plaatst Oudergem op de laatste plaats van de Brusselse gemeenten wat betreft schoolstraten, met 0% van de scholen die van dit systeem gebruikmaken.
Wij weten echter dat de veiligheid van onze kinderen in de omgeving van de scholen een absolute prioriteit is voor het college. Dit blijkt onder meer uit de verhoogde paaltjes aan de zebrapaden, het Spaans verkeerslicht nabij het Collège Saint-Hubert, en de reeds geleverde inspanningen van onze gemeente, zoals de regelmatige aanwezigheid van preventieagenten of politie om de oversteekplaatsen te beveiligen bij het begin en einde van de schooldag, onder meer op vraag van ondergetekende. Deze zichtbare maatregelen, die door ouders en leerkrachten worden gewaardeerd, tonen ons concreet engagement voor de bescherming van onze jongsten.
Toch herinnert deze rangschikking ons eraan dat andere gemeenten voor andere methoden kiezen om een rustige, veilige en zachte schoolomgeving te creëren. Schoolstraten, die de openbare weg tijdens bepaalde uren de facto omvormen tot een voetgangerszone, zijn niet overal mogelijk (het is moeilijk voor te stellen dat de Waversesteenweg ter hoogte van het CS Les Marronniers om 8u30 volledig voetgangersgebied zou worden…), maar ze verminderen het risico op ongevallen, verbeteren de luchtkwaliteit en stimuleren gezinnen om te kiezen voor wandelen of fietsen. Terwijl vele Brusselse gemeenten deze stap al hebben gezet, lijkt Oudergem voor andere actiemiddelen te hebben gekozen.
Onze vragen zijn de volgende:

1. Aangezien elke situatie individueel moet worden geanalyseerd, heeft het College een inventaris opgesteld van scholen die van een dergelijke maatregel zouden kunnen profiteren? Welke criteria worden gehanteerd om prioritaire scholen te bepalen, en welke timing is voorzien voor de mogelijke uitvoering?
2. Hoe plant u de betrokkenheid van schooldirecties, oudervereinigingen en wijkcomités bij de reflectie over de inrichting van schoolomgevingen, om zo draagvlak en efficiëntie van de maatregelen te

garanderen?
3. Los van schoolstraten, welke aanvullende acties (zone 30, fietsinfrastructuur, sensibiliseringscampagnes) worden ondernomen of overwogen om de verkeersveiligheid rond al onze scholen te versterken?
4. Kunnen er gewestelijke subsidies of partnerschappen met de MIVB, Brussel Mobiliteit of andere actoren worden ingezet om deze projecten te versnellen zonder de gemeentebegroting te verzwaren?

Wij danken u voor uw antwoorden,
Mathieu Poma en Martin Willemart

- **Mondelinge vraag van de heren Alan Lenglen en François Lebovy (Ecolo-Groen)**

Mijnheer de voorzitter,
Mevrouw de burgemeester,
Mevrouwen de schepenen, mijnheren de schepenen,
Beste collega's,
We kennen allemaal de voordelen van schoolstraten: meer veiligheid voor kinderen en ouders, een betere luchtkwaliteit en een stimulans voor actieve mobiliteit. Daarnaast zorgt een schoolstraat er ook voor dat de omgeving rond de scholen aangenamer en convivialer wordt.
Uiteraard vraagt dit aanpassingen, maar eens een schoolstraat is ingevoerd, is terugkeren onmogelijk — voor iedereen, en vooral voor de kinderen die zo de laatste meters naar school zelfstandig en veilig kunnen afleggen.
Al deze voordelen kunnen we vaststellen rond scholen in de buurgemeenten, maar niet in Oudergem. We wisten al dat er in Oudergem geen schoolstraten zijn — de vzw Avello had dit eerder aangekaart.
Dat wisten we, maar wat een recent krantenartikel nu duidelijk maakt, is dat Oudergem de slechte leerling van het Brussels Gewest is op dit vlak.
Onze vraag is de volgende:
In de Beleidsverklaring wordt gesproken over het beveiligen van de schoolomgevingen, maar kunt u verduidelijken welke obstakels de invoering van schoolstraten in de weg staan?
Voor de Ecolo-Groen-fractie,
François Lebovy
Alan Lenglet

- **Mondelinge vraag van mevrouw Emmanuelle Poznanski (PS) : Schoolstraten**

Mevrouw de burgemeester,
Mijnheer de voorzitter,
Beste collega's,
De luchtkwaliteit in de omgeving van scholen vormt vandaag een belangrijke uitdaging op het vlak van volksgezondheid. Ze wordt vaak sterk aangetast door het autoverkeer, met hoge concentraties stikstofdioxide en fijne deeltjes. Men schat dat ongeveer 30% van de kinderen wordt blootgesteld aan niveau's van luchtvervuiling die de aanbevolen normen overschrijden. Aan deze vervuiling komt nog een andere bron van gevaar bij: de steeds grotere omvang van voertuigen, wat de risico's voor de veiligheid van kinderen bij het begin en einde van de schooldag verhoogt.
In sommige scholen organiseren ouders zich om beurt om het verkeer te regelen met een fluorescerend vest, maar deze aanpak steunt op vrijwillig engagement en biedt geen duurzame of structurele oplossing voor de omvang van het probleem.
Talrijke wetenschappelijke studies tonen nochtans een rechtstreeks verband aan tussen deze dagelijkse blootstelling en de toename van astma en ademhalingsproblemen bij kinderen. In dit kader verschijnen schoolstraten en de vergroening van de publieke ruimte als concrete en doeltreffende hefbomen: ze verminderen de vervuiling, verbeteren de veiligheid en bieden kinderen een gezondere en rustigere leefomgeving.
Het collectief *Les Chercheurs d'Air* en de vereniging *Pro Velo* hebben recent de beschikbare gegevens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geanalyseerd, rekening houdend met zowel de bestaande schoolstraten als de projecten in uitvoering in de 19 gemeenten. Hun conclusies zijn duidelijk: in deze rangschikking staat

Oudergem op de 19de en laatste plaats, aangezien er momenteel geen enkele schoolstraat bestaat. Dit resultaat is bijzonder verontrustend.
Deze situatie is des te moeilijker te begrijpen omdat, volgens *Les Chercheurs d'Air*, de vraag naar een verkeersluwe omgeving rond scholen breed gedragen wordt: 72% van de Brusselaars steunt de invoering van voetgangerszones voor schoolpoorten.
Daarnaast kondigde de beleidsverklaring die bij het begin van de legislatuur door de meerderheid DéFI, MR en Open VLD-Anders werd gepresenteerd, een bestuur aan dat – ik citeer – "ambitieus" wil zijn. Ze stelde onder meer:
"Een voluntaristisch beleid voor de heraanleg van de openbare ruimte, waarbij in de eerste plaats voetgangers, personen met beperkte mobiliteit en tweewielers worden gewaardeerd, zal worden gevoerd in de continuïteit van de vorige legislatuur. Het STOP-principe, waarbij de meest kwetsbare weggebruikers centraal staan in de inrichting van de openbare ruimte, zal systematisch worden toegepast bij wegenisrenovaties."
Daarom heb ik de volgende vragen:

- In het kader van dit voluntaristisch beleid voor de heraanleg van de openbare ruimte: waar en wanneer plant u de invoering van schoolstraten tijdens deze legislatuur?
- Bestaat er een concreet tijdschema voor de aanleg van nieuwe schoolstraten in Oudergem? Zo ja, welk?
- Welke scholen werden als prioritair geïdentificeerd, en op basis van welke criteria (luchtkwaliteit, verkeersintensiteit, kwetsbaarheid van de kinderen)?
- Welke menselijke en budgettaire middelen werden tijdens deze legislatuur toegewezen aan de creatie van schoolstraten?

Ik dank u,
Emmanuelle Poznanski

- **<u>Antwoord van mevrouw Martine Maelschalk, Schepen</u>**

Mevrouw en heren Raadsleden,
Dank u voor deze gezamenlijke interpellatie! Ze toont aan hoezeer de veiligheid van de jongste weggebruikers rond onze scholen ons allemaal bezighoudt.
Zoals u, heb ik kennisgenomen van het artikel en het recente klassement over de schoolstraten in Brussel, waarin Oudergem onderaan verschijnt. Dit soort rangschikkingen, waar de pers dol op is, vraagt echter om belangrijke verduidelijkingen, want zonder die nuance kunnen ze een gedeeltelijk — of zelfs misleidend — beeld geven van de situatie op het terrein.
Eerst en vooral moet worden herinnerd dat deze rangschikking gebaseerd is op één enkel criterium: het aantal officieel gelabelde "schoolstraten". Ze houdt geen rekening met elementen die minstens even belangrijk zijn als een label: de luchtkwaliteit rond de scholen, het veiligheidsniveau aan de schoolpoorten, of de concrete ingrepen die gemeenten al hebben uitgevoerd. Met andere woorden: dit klassement laat op zich niet toe de relevantie of de ambitie van een lokaal veiligheidsbeleid rond scholen te beoordelen.
Wat de luchtkwaliteit betreft, tonen onafhankelijke metingen van de vzw Les Chercheurs d'Air aan dat de gemeentelijke scholen van Oudergem behoren tot de minst blootgestelde schoollocaties voor stikstofdioxide in Brussel, ruim onder de geldende Europese norm. Dat betekent uiteraard niet dat alles perfect is of dat de inspanningen moeten stoppen, maar ik verkies te vertrekken van objectieve gegevens.
De belangrijkste verklaring voor het ontbreken van schoolstraten in Oudergem ligt in de ruimtelijke configuratie van de gemeente en in de ligging van onze scholen. In tegenstelling tot sommige andere gemeenten liggen in Oudergem weinig scholen in rustige woonstraten met een beperkt verkeer. De meeste van onze scholen bevinden zich langs hoofdassen — soms zelfs gewestwegen — die dagelijks een aanzienlijk verkeer dragen en vaak worden bediend door het openbaar vervoer.
Een tijdelijke sluiting zou daar een grote verkeersverschuiving veroorzaken naar andere straten die nu al zwaar belast zijn, conflicten creëren met buslijnen en soms gevaarlijke manoeuvres uitlokken. Het doel is niet om problemen te verplaatsen, maar om ze op te lossen.
Daar komt nog een element bij dat zelden wordt meegenomen in vergelijkingen: de grote aanwezigheid van crèches in de onmiddellijke nabijheid van de gemeentelijke scholen. De verplaatsingen naar een crèche zijn

totaal anders dan die naar een basisschool. De kinderen zijn jonger, moeten gedragen worden of zitten in een buggy, de tijdstippen liggen verder uit elkaar, en ouders hebben nood aan directe en veilige toegang tot het gebouw. Een tijdelijke sluiting van een straat met een crèche veroorzaakt dus heel concrete problemen voor de toegankelijkheid en de veiligheid van de allerkleinsten.
Hier is een korte schets van de situatie van onze vier gemeentelijke scholen — een analyse die overigens al tijdens de vorige legislatuur werd gemaakt door de toenmalige schepen van Onderwijs, lid van uw partij, mijnheer Lenglet. Het ging om een antwoord van het College op 16 december 2022 aan een bewonerscollectief.

- Het schoolcentrum Marronniers ligt aan de Waversesteenweg, een Auto Comfort-as waar ook een MIVB-bus rijdt. Het is onmogelijk om deze gewestweg om te vormen tot schoolstraat. Bovendien is de gemeentelijke crèche Les Oursons eraan verbonden.
- Het schoolcentrum Blandekelle ligt aan de Jean Van Horenbeecklaan, waar meerdere scholen en de gemeentelijke crèche Les Chatons zijn gevestigd.
- Het schoolcentrum Pré des Agneaux bevindt zich op een belangrijke commerciële plek. Het zou onmogelijk zijn het plein af te sluiten zonder de handelszaken te treffen. Wel werd de Théo Vanpéstraat omgevormd tot fietsstraat en werden de voetgangersoversteken verbeterd.
- Het schoolcentrum Souverain ligt vlakbij de Waversesteenweg. Vandaag is het onmogelijk enkel de toegang tot de Schoolstraat af te sluiten: voertuigen die vanuit de Waversesteenweg de Vlijtstraat inrijden zouden gevaarlijk moeten omkeren. Ook hier bevindt zich een gemeentelijke crèche vlakbij.

Dat betekent echter geenszins dat de Gemeente niets doet. In onze beleidsverklaring staat dat “de gemeente de beveiliging van de schoolomgevingen zal voortzetten door de verkeerscirculatie aan te passen, de fietsbaarheid en de verlichting te verbeteren en de snelheidscontroles te versterken”. Oudergem kiest voor een globale, pragmatische aanpak, afgestemd op de lokale context en uitgewerkt in overleg met de scholen.
Dit vertaalt zich onder meer in voortdurende investeringen in de beveiliging van de schoolomgevingen: verkeerslichten van het type “Spaans”, markeringen, paaltjes, Pieto-toestellen, beveiligde schoolpleinen…; de aanleg van versterkte zebrapaden; de invoering van kiss and ride-zones (en controle op het gebruik ervan); een kiss & bike voor de school Wonderwoud tegelijk met het nieuwe voorplein — een primeur voor Oudergem. Nieuwe dynamische snelheidsborden worden binnenkort geplaatst nabij vijf scholen (twee vestigingen van Saint-Hubert, Blankedelle, Wonderwoud en De Stadsmus). Tenslotte begeleiden wij de scholen via Schoolvervoerplannen.
De Gemeente beschikt ook over een Coördinator Verkeersveiligheid, die een Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid moet uitwerken. Dat Plan moet onder meer een actie bevatten rond “de beveiliging van schoolomgevingen”, waardoor de reeds geleverde inspanningen kunnen worden voortgezet. In dit kader vinden overlegmomenten plaats met de schooldirecties om gezamenlijke oplossingen te vinden voor mobiliteits- en veiligheidsproblemen. De bedoeling is de leerlingen en hun ouders maximaal te beveiligen, zowel voor de schoolpoort als op de weg van en naar huis (veilige oversteekplaatsen, voldoende brede trottoirs, veilige fietsassen). Op middellange termijn willen we dat alle scholen op gemeentelijke (en gewestelijke) wegen vergelijkbare voorzieningen krijgen inzake zichtbaarheid, voetgangerscirculatie en fietsinfrastructuur.
Om dit te realiseren, doet de Gemeente jaarlijks beroep op gewestelijke subsidies voor investeringen in verkeersveiligheid. Andere externe financieringsbronnen worden eveneens aangesproken wanneer mogelijk (bijvoorbeeld de Koning Boudewijnstichting).
Er bestaat zeker een theoretisch potentieel voor schoolstraten in Oudergem. Maar de schoolstraat is een instrument dat niet in elke situatie past. Ze moet zorgvuldig worden overwogen, rekening houdend met de mobiliteit in de buurt, en steeds in overleg met de schooldirecties. De ervaringen uit andere gemeenten leren dat schoolstraten vooral werken in zeer specifieke configuraties (weinig bewoners, weinig autoverplaatsingen, doodlopende straten…), maar dat ze veel middelen en organisatie vereisen. De dagelijkse beheersing van de barrières — en de conflicten die ermee gepaard gaan — vormt een grote uitdaging, zelfs wanneer ouders zich vrijwillig engageren.
Daarom geeft de Gemeente geen prioriteit aan de creatie van schoolstraten, tenzij een school daar uitdrukkelijk om vraagt én een analyse door de dienst Mobiliteit bevestigt dat dit een passende oplossing is. Tot nu toe hebben de scholen — die wij proactief hebben bevraagd — ervoor gekozen andere maatregelen te verkiezen, zoals deze die ik zonet heb toegelicht.

Mevrouw de Raadslid, heren Raadsleden, ik hoop hiermee uw vragen te hebben beantwoord.

De Raad keurt het voorstel van beraadslaging goed.

ALDUS GEDAAN EN BERAADSLAAGD IN ZITTING.

De Gemeentesecretaris,
(g) Etienne Schoonbroodt

De Voorzitter,
(g) Didier Gosuin

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT
Oudergem, 13 februari 2026

De Gemeentesecretaris,

Etienne Schoonbroodt

De Burgemeester,

Sophie de Vos

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE D'AUDERGHEM

Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

Présents Didier Gosuin, *Président* ;
Sophie de Vos, *Bourgmestre* ;
Eloïse Defosset, Matthieu Pillois, Florence Couldrey, Martine Maelschalck, Stéphanie Paulissen, Michel Blampain, Philippe Adriaenssens, *Échevin·e·s* ;
Jeannine Crucifix, Elise Willame, Marc Vandame, Didier Molders, François Lebovy, Vincianne Lerate, Cécile Henrard, Martin Willemart, Emmanuelle Poznanski, Zora Molenberg Clerbaux, Mathieu Poma, Noémie Dekoninck, Valérie Locatelli, Valérie Lowagie, Alodie De Poorter, Laure Henvard, Gabriela Banu, Jean-François Noël, Alan Lenglet, Edouard Brainis, Pierre Blackman, *Conseillers communaux* ;
Etienne Schoonbroodt, *Secrétaire communal.*

Excusés Valérie Glatigny, Ingrid Venier, Victor Kanyanzira, *Conseillers communaux*.

Séance du 12.02.26

#Objet : Question orale de Monsieur Mathieu Poma et de Madame Valérie Lowagie (Liste de la Bourgmestre) : accès au centre sportif de la forêt de Soignes par l'avenue Schaller #

Séance publique

Secrétariat

M. Le Président, Mme la Bourgmestre, chez collègues
La grille de l'avenue Schaller, un des accès au centre sportif de la forêt de Soignes, fait l'objet de tensions récurrentes entre riverains et usagers depuis la création du Centre Sportif et est l'objet d'une procédure en justice initiée par des riverains pour laquelle un premier jugement a été rendu en 2017 déjà.
Je ne vous referai pas ici l'intégralité de la saga entre la procédure d'appel, les tentatives de conciliation avortées, les études menées par des experts indépendants pour objectiver les nuisances et alimenter les parties au procès, l'arrêt de la cour d'appel ordonnant des mesures provisoires et j'en passe…
Nous attendions courant de ce premier trimestre le verdict final de la cour et c'est là que je veux en venir, avec les questions suivantes :

1. Pourriez-vous nous mettre à jour sur ce dossier ?
2. Pouvez-vous nous rappeler les actions entreprises par la commune dans ce cadre ? Ont-elles porté leurs fruits ?
3. Faisant écho à une question posée en janvier dernier sur l'accessibilité de l'Adeps, un dialogue avec la Stib est-il engagé pour renforcer l'accessibilité de ces infrastructures, notamment via le 72 ? Qu'en est-il de votre interpellation de la région pour l'accessibilité cycliste de ce quartier ?

Je vous remercie pour vos réponses.

- **Réponse de Monsieur Matthieu Pillois, Échevin :**

Madame la Conseillère,
Monsieur le Conseiller,
Merci pour cette question, qui permet de faire le point sur un dossier ancien, sensible, et parfois caricaturé.
Sur l'état du dossier, tout d'abord.
La Cour d'appel a rendu son arrêt définitif le 29 janvier dernier, mettant fin à une procédure entamée il y a plusieurs années. Cet arrêt tranche clairement et apporte enfin une solution stable, juridiquement sécurisée.
La Cour ordonne la fermeture de l'accès Schaller au centre sportif de la Forêt de Soignes pour l'ensemble des usagers, à l'exception des services publics et des services de secours, qui doivent évidemment pouvoir

continuer à accéder au site en permanence.
Mais — et c'est un point essentiel — la Cour prévoit des exceptions qui permettent de concilier les intérêts en présence.
Premièrement, du lundi au samedi, l'accès peut être ouvert de 8h à minuit, hors jours fériés.
Deuxièmement, les dimanches et jours fériés, l'accès n'est autorisé que pendant la saison officielle de hockey sur gazon, telle que définie chaque année par les fédérations compétentes, c'est-à-dire de septembre à novembre et de mars à juin.
Dans ces périodes-là, l'ouverture est également possible de 8h à minuit.
Mais cette ouverture dominicale n'est possible qu'à deux conditions cumulatives, et c'est important de le souligner.
La première condition est que les conventions de mise à disposition des parkings — conclues depuis 2024 avec l'école Schaller et la Haute École Bruxelles-Brabant — soient étendues aux dimanches et jours fériés, avec des horaires stricts, de 9h à 22h, durant la saison de hockey.
La seconde condition est que le Park Hockey Club rende cette information publique et visible, notamment sur son site internet, en précisant clairement les parkings disponibles et leurs horaires d'ouverture.
Autrement dit, la Cour encadre strictement l'usage de cet accès, en évitant tout effet d'appel incontrôlé, tout en garantissant l'accessibilité du site lorsqu'elle est réellement nécessaire.
Et je tiens à le préciser clairement : la solution retenue par la Cour correspond à une piste qui avait été explorée lors des tentatives de conciliation par la Bourgmestre, précisément dans une logique de recherche d'équilibre entre la qualité de vie des riverains et l'accessibilité du centre sportif. La Cour aboutit aujourd'hui à une solution très proche de cette approche pragmatique.
La saison de hockey ne dure pas toute l'année, et encore moins de manière intensive. Cette solution permet aux riverains de retrouver une qualité de vie en période estivale, tout en permettant aux sportifs et à leurs familles, en période hivernale, d'éviter des trajets de vingt à vingt-cinq minutes à pied, parfois tard le soir et dans des conditions difficiles. C'est une solution pragmatique, proportionnée, et équilibrée.
Sur les actions entreprises par la commune, ensuite.
Depuis de nombreuses années, la commune suit ce dossier avec attention et agit partout où ses compétences le lui permettent, en participant à l'ensemble des phases de la procédure et en assumant son rôle institutionnel.
Il est exact que l'initiative judiciaire est venue de riverains, ce qui est leur droit le plus strict. Cela n'enlève rien au fait que, tout au long de la procédure, la commune n'est jamais restée en retrait : elle a pris part aux échanges, accepté les tentatives de conciliation — qui, à un moment, ont d'ailleurs été proches d'aboutir — et n'a cessé de rechercher un équilibre entre la qualité de vie des riverains et l'accessibilité d'un équipement sportif d'intérêt public.
Concrètement, plusieurs mesures ont été mises en œuvre parallèlement au contentieux : le quartier a été placé en zone bleue à horaire décalé, les pavés ont été remplacés par des pavés sciés pour réduire les nuisances sonores, des équipements supplémentaires en faveur de la mobilité douce ont été installés, et d'autres adaptations ont encore été apportées.
Les conclusions finales déposées par la Commune avant l'arrêt allaient précisément dans ce sens, et la décision de la Cour montre que ce travail sérieux, patient et cohérent a porté ses fruits.
Enfin, sur la question de l'accessibilité, qui dépasse le seul accès Schaller.
Malgré les demandes répétées de la commune visant à améliorer l'accessibilité de la zone via la STIB, aucune perspective concrète d'augmentation des fréquences de la ligne 72 n'a, à ce stade, été confirmée par l'opérateur.
Le PAD Herrmann-Debroux prévoit, quant à lui, la réalisation d'une ligne de tram jusqu'à l'ADEPS, ce qui permettrait d'améliorer de manière significative la desserte de ce secteur.
Il faut toutefois rester lucide : la STIB comme la Région sont aujourd'hui confrontées à des contraintes budgétaires importantes, et toute augmentation de l'offre de transport public implique des investissements lourds. Ce sont des arbitrages qui relèvent du niveau régional et qui dépendront très clairement des décisions qui seront prises par les futurs négociateurs régionaux.
En ce qui concerne l'accessibilité cycliste, la Commune a bien interpellé la Région. À ce stade, nous sommes en attente de réponses, dans un contexte où les infrastructures concernées sont régionales et situées dans un environnement particulièrement sensible.
Pour conclure, ce dossier illustre très bien la méthode que nous défendons à Auderghem : une méthode faite

de rigueur juridique, de dialogue, d'expertise, et de recherche d'équilibre, plutôt que de solutions simplistes ou de postures.
L'arrêt de la Cour vient confirmer que cette approche était la bonne.
J'espère avoir pu répondre à vos différentes questions.
Matthieu Pillois

Le Conseil prend acte.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire communal,
(s) Etienne Schoonbroodt

Le Président,
(s) Didier Gosuin

POUR EXTRAIT CONFORME
Auderghem, le 13 février 2026

Le Secrétaire communal,

Etienne Schoonbroodt

La Bourgmestre,

Sophie de Vos

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
GEMEENTE OUDERGEM

Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de Gemeenteraad

Aanwezig Didier Gosuin, *Voorzitter* ;
Sophie de Vos, *Burgemeester* ;
Eloïse Defosset, Matthieu Pillois, Florence Couldrey, Martine Maelschalck, Stéphanie Paulissen, Michel Blampain, Philippe Adriaenssens, *Schepenen* ;
Jeannine Crucifix, Elise Willame, Marc Vandame, Didier Molders, François Lebovy, Vincianne Lerate, Cécile Henrard, Martin Willemart, Emmanuelle Poznanski, Zora Molenberg Clerbaux, Mathieu Poma, Noémie Dekoninck, Valérie Locatelli, Valérie Lowagie, Alodie De Poorter, Laure Henvard, Gabriela Banu, Jean-François Noël, Alan Lenglet, Edouard Brainis, Pierre Blackman, *Gemeenteraadsleden* ;
Etienne Schoonbroodt, *Gemeentesecretaris*.

Verontschuldigd Valérie Glatigny, Ingrid Venier, Victor Kanyanzira, *Gemeenteraadsleden*.

Zitting van 12.02.26

#Onderwerp : Mondelinge vraag van de heer Mathieu Poma en mevrouw Valérie Lowagie (Liste de la Bourgmestre): Toegang tot het sportcentrum van het Zoniënwoud via de Schallerlaan #

Openbare zitting

Secretariaat

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de burgemeester, beste collega's,
De poort aan de Schallerlaan, een van de toegangen tot het sportcentrum van het Zoniënwoud, is sinds de opening van het Sportcentrum een herhaald bron van spanningen tussen buurtbewoners en gebruikers. Zij is bovendien het voorwerp van een gerechtelijke procedure die door buurtbewoners werd ingesteld en waarvoor reeds in 2017 een eerste vonnis werd uitgesproken.
Ik zal hier niet de volledige saga herhalen: de beroepsprocedure, de mislukte verzoeningspogingen, de studies uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen om de hinder objectief vast te stellen en de partijen in het geding te informeren, het arrest van het hof van beroep dat voorlopige maatregelen oplegde, en zo verder…
Wij verwachtten in de loop van dit eerste trimester het definitieve arrest van het hof, en daar wil ik op inhaken met de volgende vragen:

1. Kunt u ons een actuele stand van zaken geven in dit dossier?
2. Kunt u ons herinneren aan de acties die de gemeente in dit kader heeft ondernomen? Hebben deze vruchten afgeworpen?
3. In aansluiting op een vraag die in januari werd gesteld over de toegankelijkheid van de Adeps-infrastructuren: is er een dialoog opgestart met de MIVB om de bereikbaarheid van deze voorzieningen te versterken, met name via buslijn 72? Wat is de stand van zaken van uw tussenkomst bij het Gewest met betrekking tot de fietstoegankelijkheid van deze wijk?

Ik dank u voor uw antwoorden.

- **Antwoord van de heer Matthieu Pillois, Schepen :**

Mevrouw de Raadslid,
Mijnheer de Raadslid,
Dank u voor deze vraag, die toelaat een stand van zaken te geven over een oud, gevoelig en soms karikaturaal voorgesteld dossier.
Eerst en vooral, wat betreft de stand van het dossier.

Het Hof van Beroep heeft op 29 januari jongstleden zijn definitief arrest uitgesproken, waarmee een procedure wordt afgesloten die enkele jaren geleden werd ingezet. Dit arrest schept eindelijk duidelijkheid en biedt een stabiele, juridisch sluitende oplossing.
Het Hof beveelt de sluiting van de toegang via de Schallerlaan tot het Sportcentrum van het Zoniënwoud voor alle gebruikers, met uitzondering van openbare diensten en hulpdiensten, die uiteraard permanent toegang moeten behouden.
Maar — en dit is een essentieel punt — het Hof voorziet uitzonderingen die het mogelijk maken de verschillende belangen te verzoenen.
Ten eerste mag de toegang van maandag tot zaterdag geopend worden van 8u tot middernacht, met uitzondering van feestdagen.
Ten tweede, op zondagen en feestdagen is toegang enkel toegestaan tijdens het officiële veldhockeyseizoen, zoals jaarlijks bepaald door de bevoegde federaties, namelijk van september tot november en van maart tot juni. In deze periodes is opening eveneens mogelijk van 8u tot middernacht.
Deze zondagse opening is echter slechts mogelijk onder twee cumulatieve voorwaarden, wat benadrukt moet worden.
De eerste voorwaarde is dat de gebruiksovereenkomsten voor de parkings — die sinds 2024 bestaan met de École Schaller en de Haute École Bruxelles-Brabant — worden uitgebreid naar zondagen en feestdagen, met strikte uren van 9u tot 22u tijdens het hockeyseizoen.
De tweede voorwaarde is dat de Park Hockey Club deze informatie publiek en zichtbaar maakt, onder meer via zijn website, met duidelijke vermelding van de beschikbare parkings en hun openingsuren.
Met andere woorden: het Hof omlijst het gebruik van deze toegang zeer strikt, om elk ongecontroleerd aantrekkingseffect te vermijden, terwijl het de toegankelijkheid van de site garandeert wanneer dat echt nodig is.
En ik wil dit duidelijk zeggen : de oplossing die door het Hof werd gekozen, sluit aan bij een piste die door de Burgemeester werd onderzocht tijdens eerdere verzoeningspogingen, precies in het kader van een evenwicht tussen de levenskwaliteit van de buurtbewoners en de toegankelijkheid van het sportcentrum. Het Hof komt vandaag uit bij een oplossing die sterk lijkt op deze pragmatische aanpak.
Het hockeyseizoen duurt niet het hele jaar, en nog minder intensief. Deze oplossing laat de buurtbewoners toe opnieuw levenskwaliteit te vinden in de zomerperiode, terwijl sporters en hun families in de wintermaanden geen wandeltochten van twintig tot vijfentwintig minuten moeten maken, soms laat op de avond en in moeilijke omstandigheden. Het is een pragmatische, evenwichtige en proportionele oplossing.
Dan, wat betreft de acties van de gemeente.
Al vele jaren volgt de gemeente dit dossier nauwgezet op en handelt telkens wanneer haar bevoegdheden dit toelaten, door deel te nemen aan alle fasen van de procedure en haar institutionele rol op te nemen.
Het klopt dat de gerechtelijke procedure werd gestart door buurtbewoners, wat geheel hun recht is. Dat doet echter niets af aan het feit dat de gemeente tijdens de hele procedure nooit afwezig is geweest: zij nam deel aan de uitwisselingen, aanvaardde de verzoeningspogingen — die op een bepaald moment trouwens bijna tot een akkoord leidden — en heeft voortdurend gezocht naar een evenwicht tussen de levenskwaliteit van de buurtbewoners en de toegankelijkheid van een sportinfrastructuur van publiek belang.
Concreet zijn er parallel aan de procedure verschillende maatregelen genomen: de wijk werd in een blauwe zone met aangepaste uren geplaatst, de kasseien werden vervangen door gezaagde kasseien om de geluidshinder te verminderen, bijkomende voorzieningen voor zachte mobiliteit werden toegevoegd, en andere aanpassingen werden doorgevoerd.
De eindconclusies die de gemeente vóór het arrest indiende, gingen precies in die richting, en de beslissing van het Hof toont aan dat dit ernstige, geduldige en coherente werk zijn vruchten heeft afgeworpen.
Tot slot, wat betreft de toegankelijkheid, die verder gaat dan enkel de toegang via de Schallerlaan.
Ondanks herhaalde verzoeken van de gemeente om de MIVB-lijn 72 beter te bedienen, is tot op heden geen concrete verhoging van de frequenties bevestigd door de operator.
Het RPA Herrmann-Debroux voorziet wel de aanleg van een tramlijn tot aan de ADEPS, wat de bereikbaarheid van deze zone aanzienlijk zou kunnen verbeteren.
Maar we moeten realistisch blijven: zowel de MIVB als het Gewest kampen momenteel met belangrijke budgettaire beperkingen, en elke uitbreiding van het openbaar vervoer vraagt zware investeringen. Deze beslissingen vallen onder het regionale niveau en zullen afhangen van de keuzes van de toekomstige onderhandelaars.

Wat de fietstoegankelijkheid betreft, heeft de Gemeente het Gewest inderdaad aangeschreven. Voorlopig wachten wij nog op antwoorden, in een context waarin de betrokken infrastructuur gewestelijk is en in een bijzonder gevoelige omgeving ligt.
Ter afsluiting: dit dossier illustreert perfect de methode die wij in Oudergem verdedigen: een methode gebaseerd op juridische precisie, dialoog, expertise en het zoeken naar evenwicht, eerder dan op simplistische oplossingen of houdingen.
Het arrest van het Hof bevestigt dat deze aanpak de juiste was.
Ik hoop hiermee uw vragen voldoende te hebben beantwoord.
Matthieu Pillois

De Raad neemt akte.

ALDUS GEDAAN EN BERAADSLAAGD IN ZITTING.

De Gemeentesecretaris,	De Voorzitter,
(g) Etienne Schoonbroodt	(g) Didier Gosuin

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT
Oudergem, 13 februari 2026

De Gemeentesecretaris,	De Burgemeester,
Etienne Schoonbroodt	Sophie de Vos

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE D'AUDERGHEM

Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

Présents Didier Gosuin, *Président* ;
Sophie de Vos, *Bourgmestre* ;
Eloïse Defosset, Matthieu Pillois, Florence Couldrey, Martine Maelschalck, Stéphanie Paulissen, Michel Blampain, Philippe Adriaenssens, *Échevin·e·s* ;
Jeannine Crucifix, Elise Willame, Marc Vandame, Didier Molders, François Lebovy, Vincianne Lerate, Cécile Henrard, Martin Willemart, Emmanuelle Poznanski, Zora Molenberg Clerbaux, Mathieu Poma, Noémie Dekoninck, Valérie Locatelli, Valérie Lowagie, Alodie De Poorter, Laure Henvard, Gabriela Banu, Jean-François Noël, Alan Lenglet, Edouard Brainis, Pierre Blackman, *Conseillers communaux* ;
Etienne Schoonbroodt, *Secrétaire communal.*

Excusés Valérie Glatigny, Ingrid Venier, Victor Kanyanzira, *Conseillers communaux*.

Séance du 12.02.26

#Objet : Question orale de Madame Noémie Dekoninck et Monsieur Pierre Blackman (Ecolo-Groen) : Les nuisances sonores causées par le métro sur sa partie aérienne #

Séance publique

Secrétariat

Monsieur le Président,
Madame la Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevines et Echevins,
Chers Collègues,
Pour ma première intervention au sein de notre conseil, je souhaiterais partager un sujet qui interpelle près de chez moi, dans le quartier de Demey, à savoir le sujet des nuisances sonores causées par le métro sur sa partie aérienne et la manière dont il a été pris en considération.
Le sujet n'est pas neuf. Le collège avait d'ailleurs déjà été interpellé par deux conseillères communales MR-Open VLD lors de la séance du 22 décembre 2022, pour des nuisances similaires sur le tronçon entre les stations Petillon et Hankar.
Depuis, la cause a été identifiée : un défaut de fabrication sur les métros M7, qui entraîne une déformation de la partie des roues en contact avec les rails. Cette déformation génère des vibrations perceptibles dans certaines habitations proches, parfois amplifiées par la nature du sol ou des fondations. La solution est elle-aussi connue : remplacer le matériel défectueux par un matériel respectant les spécifications techniques de la STIB. Cette solution est d'ailleurs en cours d'implémentation. La fin des travaux est prévue fin septembre 2026.
A l'époque, la commune avait opté pour une approche collaborative avec la STIB, ce qui nous semble tout à fait justifié, d'autant plus que cette dernière semble avoir réagi relativement rapidement au vu de l'ampleur du projet nécessaire pour corriger la situation. Tout comme vous, nous ne sommes pas pour l'introduction intempestive d'actions en justice, lorsque les parties prenantes sont ouvertes au dialogue.
Cependant, conciliation ne doit pas rimer avec passivité. Il reste en effet un sentiment de la part des résidents que la commune n'a pas pris le sujet à bras le corps et n'a pas défendu suffisamment leurs intérêts pendant les quatre années de nuisances qu'ils et elles ont subies.
La situation des tronçons aériens semble en effet être passée complètement sous les radars, alors que pour Auderghem, ce sont précisément ces tronçons qui ont été à l'origine des premières plaintes.
L'étude des secteurs concernés par des actions de mitigations, comme le meulage des voies, montre une concentration bien plus importante des actions en dehors d'Auderghem, et principalement pour les portions enterrées. Ainsi, le secteur Thieffry à Delta est tout simplement exclu du plan de meulage 2025-2026. De

même, toutes les portions sur le territoire Auderghemois ont été et seront moins meulées que celles situées chez nos voisines plus proactives, à l'exception de la section Delta-Beaulieu, dont le meulage plus intensif ne serait dû qu'à des considérations techniques.
Cela pourrait s'expliquer par le fait qu'il y ait eu peu de plaintes émises à Auderghem depuis l'interpellation de décembre 2022. Cependant, considérer que ce sont les secteurs pour lesquels il y a le plus de plaintes qui sont les plus impactés est un mauvais raccourci. Le fait qu'il n'y ait pas de personnes pour monter au créneau ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas une masse silencieuse qui souffre quotidiennement de la situation. A partir du moment où la STIB a reconnu l'existence d'une nuisance, il était possible de demander à ce que le nécessaire soit fait pour objectiver l'impact, et prendre des mesures aux endroits les plus exposés.
Dans une optique d'amélioration continue du service aux citoyens, mes questions sont donc les suivantes :

- Quelles ont été les demandes concrètes qui ont été formulées par la commune dans ce dossier, dans le cadre de la collaboration avec la STIB, pour s'assurer qu'une mitigation des nuisances sonores et vibratoires soient effectives à Auderghem, le temps de corriger la situation ?
- Y a-t-il eu une concertation entre les communes concernées par ces nuisances ?
- Est-il prévu de demander une campagne de mesure avant/après actions correctives pour s'assurer de l'atteinte des objectifs du remplacement des roues en termes de réduction de nuisance sonores et vibratoires ?
- Est-il prévu de tenir proactivement les riverains informés de l'avancement de la situation et des résultats après action corrective ?

Je vous remercie,
Pierre Blackman - Conseiller Communal Ecolo-Groen

- **Réponse de Monsieur Matthieu Pillois, Échevin**

Monsieur le Conseiller,
Votre question touche une problématique sensible pour les riverains et ma réponse sera la plus complète possible car ce sujet mérite mieux que des raccourcis.
D'abord, je veux être très clair : la commune n'a jamais minimisé les nuisances sonores liées au métro. Elles sont réelles, elles sont pénibles, et nous les relayons systématiquement auprès de la STIB. Chaque plainte reçue est transmise, chaque signalement est suivi. C'est le cas depuis plusieurs années et cela continue aujourd'hui.
Sur la question précise du meulage, il faut apporter une clarification importante. Un meulage annuel n'est pas la norme sur l'ensemble du réseau métro. Dans le contexte actuel des problèmes d'ovalisation des roues, un meulage annuel constitue déjà une fréquence renforcée, mise en place spécifiquement pour limiter les nuisances. Autrement dit, le tronçon Beaulieu–Demey bénéficie déjà d'un traitement plus fréquent que des parties du réseau qui ne sont pas touchées par cette problématique.
La comparaison avec la courbe très serrée entre Delta et Beaulieu, qui revient régulièrement, n'est pas pertinente. Les interventions plus fréquentes sur ce tronçon répondent à des contraintes techniques propres à la géométrie de la voie, indépendantes de l'ovalisation des roues. Ce sont donc deux situations distinctes, qui ne peuvent pas être mises en parallèle sans fausser l'analyse.
Il faut aussi expliquer pourquoi il n'est pas possible d'augmenter indéfiniment la fréquence des meulages. Le train meuleur est utilisé à pleine capacité sur l'ensemble du réseau métro. Il avance à très basse vitesse, ne peut traiter qu'un seul tronçon par nuit, génère lui-même des nuisances lors de son passage, et surtout, le meulage consiste à retirer une fine couche de métal du rail. Meuler davantage aujourd'hui, c'est accélérer demain des remplacements lourds de voies, sans résoudre la cause du problème. La STIB est très claire sur ces limites.
La solution durable, et c'est un point central, n'est donc pas le meulage.
La solution structurelle, identifiée depuis longtemps, est le remplacement progressif des roues, qui a commencé, en priorité sur les rames les plus problématiques, et qui se poursuivra jusqu'en septembre 2026. C'est cette mesure, et uniquement celle-là, qui permettra une amélioration réelle et durable des nuisances. Le meulage ne peut offrir qu'un effet très temporaire.
Concernant les rames particulièrement bruyantes en début de service, notamment autour de 5h30, la STIB nous a répondu de manière très claire. Dès l'ouverture du service, la fréquence du métro est déjà élevée, ce

qui impose de mobiliser l'ensemble des rames disponibles sur le réseau. Il n'est donc pas possible de retirer certaines rames ou d'adapter leur circulation de manière ciblée sans mettre en difficulté l'exploitation du métro, déjà fortement sollicitée à ces horaires.

Je souhaite aussi être très précis sur le rôle réel de la commune.

Les décisions relatives au meulage, au matériel roulant, à l'exploitation du réseau métro relèvent exclusivement de la STIB, sur base de critères techniques précis : état et usure mesurée des rails, contraintes d'exploitation, limites physiques du matériel. La commune ne peut ni imposer un calendrier, ni exiger des interventions supplémentaires au cas par cas. Cette approche est d'ailleurs celle qui est partagée par la Ministre de la Mobilité, comme rappelé récemment en commission parlementaire.

À Auderghem, nous avons fait le choix d'un travail de fond, concret et continu.

Des réunions d'information ont été organisées avec les riverains en présence de la STIB. La Bourgmestre a rencontré la direction générale de la STIB avec un représentant des riverains. Suite à cette réunion de 2024, des meulages plus fréquents ont été obtenus sans action judiciaire. La communication de la STIB a été renforcée, et les données techniques ainsi que les mesures de bruit sont accessibles en ligne. Ce travail est moins visible médiatiquement, mais il produit des avancées concrètes.

S'agissant de la concertation entre les communes concernées, la question a bien été abordée en Conférence des Bourgmestres. Il y a donc eu un échange à ce niveau. En revanche, les communes n'ont pas toutes retenu la même approche pour agir. Certaines ont privilégié des démarches plus médiatiques ou contentieuses, d'autres — dont Auderghem — ont fait le choix d'un travail technique et institutionnel de long terme avec la STIB. Ces approches différentes expliquent en partie les discours divergents que l'on entend aujourd'hui.

Sur la question des mesures avant et après actions correctives, la STIB réalise des mesures depuis le début du dossier. Ces mesures de bruit et de vibrations existent, elles sont suivies dans le temps et elles sont communiquées. Oui, il y aura donc des mesures permettant d'évaluer l'impact du remplacement progressif des roues, puisque c'est précisément sur cette base que la STIB suit l'efficacité des solutions mises en œuvre.

Enfin, concernant l'information des riverains, là aussi, les choses sont claires.

La STIB dispose d'une page internet dédiée, régulièrement mise à jour, qui détaille l'état d'avancement du dossier, les solutions techniques et le calendrier. Lors de chaque contact avec des riverains sur ce sujet, la commune transmet systématiquement le lien vers cette page. À ce stade, l'ensemble des informations utiles est public et accessible. Si le calendrier devait être modifié ou si de nouveaux éléments devaient intervenir, ils seraient évidemment communiqués, tant par la STIB que par la commune.

Et c'est ici que je souhaite faire un petit recadrage politique.

L'approche collaborative avec la STIB n'est pas un choix isolé ni récent. Elle a été validée lors de la législature précédente, au sein du Collège, dont votre groupe faisait partie. Il est donc pour le moins paradoxal de venir aujourd'hui remettre en cause une méthode qui a été collectivement assumée.

Par ailleurs, la Ministre de la Mobilité appartient à votre groupe politique. Si vous estimez que le pouvoir régional n'agit pas assez rapidement, n'hésitez pas à interpeller votre propre Ministre, par exemple, au parlement bruxellois. À ce stade, aucune décision contraignante n'a été imposée à la STIB par la Ministre de la Mobilité, et il n'y a pas eu d'accélération du calendrier décidée au niveau politique.

J'ajoute un élément factuel important. Le remplacement des roues sur l'ensemble des rames sera intervenu avant même qu'une éventuelle décision de justice puisse être rendue. À ce stade, aucune commune ne constate d'amélioration notable, y compris celles qui ont introduit une action judiciaire. Les riverains de l'ensemble du tracé expriment la même lassitude, ce qui montre que ces démarches n'ont, jusqu'ici, produit aucun effet tangible sur les nuisances.

Par ailleurs, il n'existe aucune certitude qu'un jugement intervienne avant septembre 2026 soit avant la fin du remplacement complet de toutes les roues. Notre conseil juridique nous a confirmé que les chances d'obtenir gain de cause étaient quasi nulles et qu'une procédure ne ferait ni arrêter les métros, ni accélérer le calendrier des solutions techniques déjà en cours.

Je terminerai par un point essentiel.

Dans ce dossier, le bruit médiatique ne réduit pas le bruit du métro. Les propositions de résolution, les annonces publiques ou les menaces judiciaires n'ont, à ce jour, produit aucun effet concret sur les nuisances. Les solutions avancent par le travail technique, par le suivi rigoureux et par des décisions prises au bon niveau de pouvoir.

À Auderghem, nous continuerons à faire ce que nous faisons depuis le début : relayer chaque plainte, suivre l'évolution du dossier, informer les riverains et travailler avec la STIB, sans démagogie, sans promesses

irréalistes, et dans le respect strict des compétences de chacun.

Le Conseil prend acte.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire communal,
(s) Etienne Schoonbroodt

Le Président,
(s) Didier Gosuin

POUR EXTRAIT CONFORME
Auderghem, le 13 février 2026

Le Secrétaire communal,

Etienne Schoonbroodt

La Bourgmestre,

Sophie de Vos

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
GEMEENTE OUDERGEM

Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de Gemeenteraad

Aanwezig Didier Gosuin, *Voorzitter* ;
Sophie de Vos, *Burgemeester* ;
Eloïse Defosset, Matthieu Pillois, Florence Couldrey, Martine Maelschalck, Stéphanie Paulissen, Michel Blampain, Philippe Adriaenssens, *Schepenen* ;
Jeannine Crucifix, Elise Willame, Marc Vandame, Didier Molders, François Lebovy, Vincianne Lerate, Cécile Henrard, Martin Willemart, Emmanuelle Poznanski, Zora Molenberg Clerbaux, Mathieu Poma, Noémie Dekoninck, Valérie Locatelli, Valérie Lowagie, Alodie De Poorter, Laure Henvard, Gabriela Banu, Jean-François Noël, Alan Lenglet, Edouard Brainis, Pierre Blackman, *Gemeenteraadsleden* ;
Etienne Schoonbroodt, *Gemeentesecretaris*.

Verontschuldigd Valérie Glatigny, Ingrid Venier, Victor Kanyanzira, *Gemeenteraadsleden*.

Zitting van 12.02.26

#Onderwerp : Mondelinge vraag van Mevrouw Noémie Deconick en de Heer Pierre Blackman (Ecolo-Groen): De geluidsoverlast veroorzaakt door de metro op het bovengrondse traject #

Openbare zitting

Secretariaat

Mijnheer de voorzitter,
Mevrouw de burgemeester,
Mevrouwen en heren schepenen,
Beste collega's,
Voor mijn eerste tussenkomst binnen onze raad wil ik graag een onderwerp aankaarten dat dicht bij mij speelt, in de wijk Demey, namelijk de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de metro op haar bovengrondse gedeelte, en de manier waarop hiermee rekening werd gehouden.
Het probleem is niet nieuw. Het college werd overigens al geïnterpelleerd door twee gemeenteraadsleden van MR-Open VLD tijdens de zitting van 22 december 2022, voor gelijkaardige hinder op het traject tussen de stations Pétillon en Hankar.
Sindsdien werd de oorzaak geïdentificeerd: een fabricagefout bij de M7-metrostellen, die leidt tot een vervorming van het deel van de wielen dat in contact komt met de rails. Deze vervorming veroorzaakt trillingen die in sommige nabijgelegen woningen voelbaar zijn, soms versterkt door de aard van de bodem of de funderingen. De oplossing is eveneens bekend: het defecte materiaal vervangen door materiaal dat voldoet aan de technische specificaties van de MIVB. Deze oplossing wordt momenteel geïmplementeerd. De werken zouden afgerond zijn tegen eind september 2026.
Destijds koos de gemeente voor een samenwerkingsgerichte aanpak met de MIVB, wat ons volledig gerechtvaardigd lijkt, zeker aangezien deze laatste relatief snel lijkt te hebben gereageerd gezien de omvang van het project dat nodig is om de situatie te verhelpen. Net zoals u zijn wij geen voorstanders van overhaaste gerechtelijke stappen wanneer de betrokken partijen bereid zijn tot dialoog.
Echter, verzoening mag geen synoniem zijn voor passiviteit. Bij de bewoners leeft immers het gevoel dat de gemeente het probleem niet voldoende ernstig heeft opgenomen en hun belangen de voorbije vier jaar – waarin zij de hinder hebben ondergaan – onvoldoende heeft verdedigd.
De situatie van de bovengrondse trajecten lijkt volledig onder de radar te zijn gebleven, terwijl het voor Oudergem precies deze bovengrondse stukken zijn die aanleiding gaven tot de eerste klachten.
De analyse van de zones waarvoor mitigerende maatregelen werden genomen, zoals het slijpen van de sporen, toont aan dat er veel vaker werd ingegrepen buiten Oudergem, en vooral op ondergrondse delen. Zo is de sector Thieffry–Delta eenvoudigweg uitgesloten van het slijpplan 2025–2026. Eveneens zijn alle delen

op Audergems grondgebied minder vaak geslepen dan die bij onze proactievere buurgemeenten, met uitzondering van het gedeelte Delta–Beaulieu, waar het intensievere slijpen enkel aan technische overwegingen te wijten zou zijn.
Dit zou kunnen worden verklaard door het lage aantal klachten in Oudergem sinds de interpellatie van december 2022. Maar ervan uitgaan dat de zones met de meeste klachten ook de meest getroffen zijn, is een gevaarlijke simplificatie. Het feit dat niemand naar voren treedt, betekent niet dat er geen stille meerderheid bestaat die dagelijks hinder ondervindt. Vanaf het moment dat de MIVB de aanwezigheid van hinder heeft erkend, was het mogelijk om te vragen om de impact objectief te meten en maatregelen te nemen op de zwaarst getroffen plaatsen.
In het kader van een continue verbetering van de dienstverlening aan de burgers heb ik dan ook de volgende vragen:

- Welke concrete verzoeken heeft de gemeente in dit dossier geformuleerd in het kader van de samenwerking met de MIVB, om te verzekeren dat de geluids- en trillingsoverlast in Oudergem effectief wordt beperkt zolang de structurele oplossing nog niet volledig is uitgevoerd?
- Heeft er overleg plaatsgevonden tussen de verschillende gemeenten die door deze hinder worden getroffen?
- Is het de bedoeling om een meetcampagne vóór en na de corrigerende maatregelen te vragen, om te verzekeren dat de vervanging van de wielen effectief leidt tot een vermindering van de geluids- en trillingsoverlast?
- Is het gepland om de bewoners proactief te informeren over de voortgang van de situatie en over de resultaten na de corrigerende maatregelen?

Ik dank u,
Pierre Blackman – Gemeenteraadslid Ecolo-Groen

- **<u>Antwoord van de heer Matthieu Pillois, Schepen</u>**

Mijnheer de Raadslid,
Uw vraag raakt aan een gevoelig probleem voor de omwonenden, en mijn antwoord zal zo volledig mogelijk zijn, want dit onderwerp verdient meer dan simplificaties.
Eerst wil ik heel duidelijk zijn: de gemeente heeft de geluidshinder veroorzaakt door de metro nooit geminimaliseerd. Die hinder is reëel, ze is lastig, en wij brengen ze systematisch onder de aandacht van de MIVB. Elke ontvangen klacht wordt doorgestuurd, elke melding wordt opgevolgd. Dat is al jaren zo, en dat blijft vandaag het geval.
Wat de specifieke kwestie van het slijpen van de rails betreft, is een belangrijke verduidelijking nodig. Jaarlijks slijpen is geen standaard op het hele metronet. In de huidige context van de ovalisatieproblemen van de wielen vormt een jaarlijkse slijpbeurt al een verhoogde frequentie, die specifiek werd ingevoerd om de hinder te beperken. Met andere woorden: het traject Beaulieu–Demey krijgt al een regelmatiger behandeling dan delen van het net die niet met deze problematiek te maken hebben.
De vergelijking met de zeer scherpe bocht tussen Delta en Beaulieu, die regelmatig terugkomt, is niet relevant. De frequentere interventies op dat traject zijn te wijten aan technische beperkingen die verband houden met de geometrie van de sporen, en staan los van de ovalisatie van de wielen. Het gaat dus om twee verschillende situaties, die niet met elkaar kunnen worden vergeleken zonder de analyse te vertekenen.
Het is ook belangrijk uit te leggen waarom het niet mogelijk is de slijpfrequentie onbeperkt op te voeren. De slijptrein wordt op volle capaciteit ingezet op het hele metronet. Hij rijdt aan zeer lage snelheid, kan slechts één traject per nacht behandelen, veroorzaakt zelf hinder tijdens zijn passage, en vooral: slijpen betekent dat een dunne laag metaal van de rail wordt verwijderd. Meer slijpen vandaag betekent sneller zware spoorvervangingen morgen, zonder dat de oorzaak van het probleem wordt aangepakt. De MIVB is hierover zeer duidelijk.
De duurzame oplossing – en dit is een essentieel punt – is dus niet het slijpen.De structurele oplossing, al lang geïdentificeerd, is de geleidelijke vervanging van de wielen. Die is al gestart, in prioriteit op de meest problematische metrostellen, en loopt door tot september 2026. Dit is de maatregel – en de enige – die een echte en duurzame vermindering van de hinder zal opleveren. Slijpen kan slechts een zeer tijdelijk effect bieden.

Wat betreft de bijzonder lawaaierige metrostellen bij het begin van de dienst, rond 5u30, heeft de MIVB zeer duidelijk geantwoord. Vanaf de start van de dienst is de frequentie van de metro al hoog, wat vereist dat alle beschikbare metrostellen in dienst worden gesteld. Het is dus niet mogelijk om bepaalde stellen uit roulatie te nemen of de dienstregeling aan te passen zonder de exploitatie van het metronet in het gedrang te brengen, die op die uren al sterk wordt belast.

Ik wil ook zeer precies zijn over de rol van de gemeente.De beslissingen over het slijpen, het rollend materieel en de exploitatie van het metronet behoren uitsluitend toe aan de MIVB, op basis van technische criteria: toestand en gemeten slijtage van de rails, exploitatiebeperkingen, fysieke limieten van het materieel. De gemeente kan noch een kalender opleggen, noch bijkomende interventies eisen. Deze aanpak wordt overigens gedeeld door de Minister van Mobiliteit, zoals recent nog in de parlementaire commissie werd bevestigd.

In Oudergem hebben we gekozen voor een grondige, concrete en voortdurende aanpak.Er werden infovergaderingen georganiseerd met de omwonenden in aanwezigheid van de MIVB. De Burgemeester heeft de directie van de MIVB ontmoet, samen met een vertegenwoordiger van de bewoners. Na die vergadering in 2024 werden frequentere slijpbeurten bekomen, zonder gerechtelijke stappen. De communicatie van de MIVB werd versterkt, en de technische gegevens en geluidsmetingen zijn online beschikbaar. Dat werk is minder mediageniek, maar leidt wel tot concrete vooruitgang.

Wat de samenwerking tussen de betrokken gemeenten betreft, werd de kwestie inderdaad besproken in de Conferentie van Burgemeesters. Er heeft dus overleg plaatsgevonden. Niet alle gemeenten hebben echter dezelfde aanpak gekozen. Sommige gaven de voorkeur aan meer mediatieke of gerechtelijke strategieën, andere – waaronder Oudergem – kozen voor langdurig technisch-institutioneel werk met de MIVB. Deze uiteenlopende benaderingen verklaren voor een deel de verschillende discours die men vandaag hoort.

Wat de metingen vóór en na de corrigerende maatregelen betreft: de MIVB voert sinds het begin van dit dossier metingen uit. Deze geluids- en trillingsmetingen bestaan, worden in de tijd opgevolgd en worden meegedeeld. Ja, er zullen dus metingen zijn om de impact van de geleidelijke vervanging van de wielen te evalueren, want precies daarop baseert de MIVB haar opvolging van de doeltreffendheid van de genomen maatregelen.

Wat de informatie aan de bewoners betreft, ook daar is de situatie duidelijk.De MIVB beschikt over een specifieke webpagina, die regelmatig wordt bijgewerkt en het verloop van het dossier, de technische oplossingen en de kalender toelicht. Bij elk contact met bewoners bezorgt de gemeente systematisch de link naar deze pagina. Alle nuttige informatie is op dit moment openbaar en toegankelijk. Mocht de kalender worden aangepast of mochten nieuwe elementen opduiken, dan zullen die uiteraard worden meegedeeld, zowel door de MIVB als door de gemeente.

En op dit punt wil ik een kleine politieke rechtzetting maken.De samenwerkingsaanpak met de MIVB is geen recent of alleenstaand initiatief. Ze werd gevalideerd tijdens de vorige legislatuur, binnen het College, waarin uw groep was vertegenwoordigd. Het is dus op zijn minst paradoxaal om vandaag een methode in vraag te stellen die toen collectief werd gedragen.

Bovendien behoort de Minister van Mobiliteit tot uw politieke familie. Als u vindt dat het Gewest niet snel genoeg handelt, aarzel dan niet om uw eigen Minister te interpelleren, bijvoorbeeld in het Brussels parlement. Tot op heden heeft de Minister van Mobiliteit geen enkele bindende beslissing opgelegd aan de MIVB, noch een versnelling van de kalender beslist.

Ik voeg nog een belangrijk feit toe.De vervanging van de wielen op alle metrostellen zal voltooid zijn nog vóór een eventueel gerechtelijk vonnis kan worden uitgesproken. Tot dusver stelt geen enkele gemeente een noemenswaardige verbetering vast, ook niet diegenen die een gerechtelijke procedure hebben opgestart. De bewoners langs het hele traject uiten dezelfde vermoeidheid, wat aantoont dat deze procedures tot nu toe geen enkel tastbaar effect hebben gehad op de hinder.

Bovendien is er geen enkele garantie dat een uitspraak zal volgen vóór september 2026, dus vóór de voltooiing van de volledige vervanging van de wielen. Onze juridische adviseur heeft bevestigd dat de kans op succes quasi onbestaande is en dat een procedure noch de metro’s zou doen stoppen, noch het technisch geplande kalender zou versnellen.

Ik sluit af met een essentieel punt.In dit dossier vermindert mediatiek lawaai het lawaai van de metro niet. Resolutievoorstellen, publieke verklaringen of gerechtelijke dreigingen hebben tot op vandaag geen enkel concreet effect gehad op de hinder. De oplossingen komen er door technisch werk, nauwgezette opvolging en beslissingen op het juiste bevoegdheidsniveau.

In Oudergem blijven we doen wat we vanaf het begin gedaan hebben: elke klacht doorgeven, het dossier nauwgezet opvolgen, de omwonenden informeren en samenwerken met de MIVB — zonder demagogie, zonder onrealistische beloften, en met strikt respect voor ieders bevoegdheden.

De Raad neemt akte.

ALDUS GEDAAN EN BERAADSLAAGD IN ZITTING.

De Gemeentesecretaris,
(g) Etienne Schoonbroodt

De Voorzitter,
(g) Didier Gosuin

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT
Oudergem, 13 februari 2026

De Gemeentesecretaris,

Etienne Schoonbroodt

De Burgemeester,

Sophie de Vos