PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commissie voor de Mobiliteit,

belast met het Openbaar Vervoer, de Openbare Werken en de Verkeersveiligheid

VERGADERING VAN

DINSDAG 17 DECEMBER 2019

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Commission de la mobilité,

chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière

RÉUNION DU

MARDI 17 DÉCEMBRE 2019

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. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
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. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

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

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

INHOUD

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele 6

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

betreffende "het beleid inzake het beheer van vrije vloot autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 24

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

betreffende "de automatisering van de metro".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, 24

betreffende "de automatisering van de metro".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 30

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

SOMMAIRE

Interpellation de M. Julien Uyttendaele 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 "la politique de gestion du carsharing en free floating en Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. David Weytsman (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 24

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'automatisation du métro".

Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter, 24

concernant "l'automatisation du métro".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 30

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 "de schoolstraten".		concernant "les rues scolaires".	
Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	34	Question orale de M. Jamal Ikazban	34
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 reclame voor Uber Eats op de trams van de MIVB".		concernant "la publicité pour Uber Eats sur les trams de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	37	Question orale de M. David Weytsman	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 vraag en het toekomstig aanbod inzake mobiliteit in, naar en vanuit Haren in verband met de door de gemeentelijke en gewestelijke overheden geplande verdichting".		concernant "la demande et l'offre future de mobilité dans, vers et de Haren en lien avec la densification planifiée par les autorités communales et régionales".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	41	Question orale de M. Marc Loewenstein	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het rijden van ecocombi's over het Brusselse gedeelte van de Ring rond Brussel".		concernant "la circulation d'écocombis sur la partie bruxelloise du ring de Bruxelles".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	44	Question orale de M. Marc Loewenstein	44
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 invoering van "Gas to Liquid"-brandstof (GLT) om de milieuprestaties van de bussen van de MIVB te verbeteren".		concernant "l'introduction du carburant "gas to liquid" (GTL) aux fins d'améliorer les performances environnementales des bus de la STIB".	

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 49

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

betreffende "een systeem voor de detectie van dode hoeken voor zware voertuigen".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 51

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

betreffende "de Brussels Mobility Store".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul, 52

betreffende "de Brussels Mobility Store".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 58

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

betreffende "de invoering van waterstof als brandstof bij de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 61

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

betreffende "de opleidingen voor het behalen van het Europese brevet inzake eerste hulp door het personeel van de MIVB en de Brusselse taxichauffeurs".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 49

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "un système de détection des angles morts pour les véhicules lourds".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 51

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 Brussels Mobility Store".

Question orale jointe de M. Jonathan de Patoul, 52

concernant "le Brussels Mobility Store".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 58

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'introduction de l'hydrogène au sein de la STIB".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 61

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 formations suivies par le personnel de la STIB et les chauffeurs de taxis bruxellois pour l'obtention du brevet européen de premier secours".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

TOT MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "het beleid inzake het beheer van vrije vloot autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Autodelen is een interessant alternatief voor individueel autobezit. Een deelauto zou acht tot tien individuele auto's vervangen. Dat neemt niet weg dat er nog werk aan de winkel is om tot een volgroeid en toegankelijk autodeelsysteem te komen. Het aantal aanbieders, de zones waar ze actief zijn en de tarieven blijken immers sterk te schommelen.*

Volgens het plan Good Move moeten er in 2020 800 deelauto's beschikbaar zijn in het Brussels Gewest voor 25.000 klanten. Dat betekent dat de aanbieders hun vloot moeten uitbreiden en dat meer automobilisten moeten kiezen voor het gebruik in plaats van het bezit van een auto.

Als we de huidige autodeelbedrijven in Brussel willen houden, moeten ze er hun activiteiten kunnen uitbreiden en tegelijkertijd alle Brusselaars in alle wijken goede service bieden. Het is onaanvaardbaar dat ze hun activiteiten niet uitbreiden tot het hele gewestelijke grondgebied. De Brusselse overheid mag er niet voor terugdeinzen om haar eisen aan die bedrijven op te leggen.

Hoeveel deelauto's zijn er momenteel beschikbaar in het Brussels Gewest? Hebt u ook cijfers per brandstoftype?

Welke actieve aanbieders hebben een licentie voor het Brussels Gewest? Lopen er momenteel

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 de gestion du carsharing en free floating en Région de Bruxelles-Capitale".

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'autopartage (car sharing) représente une solution alternative intéressante à la détention d'un véhicule individuel. Une seule voiture partagée remplacerait huit à quinze voitures individuelles. Il n'en demeure pas moins que les défis sont encore importants à relever pour qu'un écosystème mature et accessible à tous puisse voir le jour. Ce marché demeure particulièrement mouvant tant au niveau des opérateurs présents que des zones d'activités et de leur tarification.

Selon le plan Good Move, l'objectif affiché par notre Région est de disposer de 800 véhicules pour 25.000 clients en 2020. Pour ce faire, il est nécessaire que les opérateurs développent leur flotte et que les automobilistes fassent le pas entre la possession et l'utilisation d'un véhicule.

La question de la rentabilité ne doit pas non plus être mise de côté. Il est important que les acteurs présents restent à Bruxelles et qu'ils puissent s'y développer, tout en offrant un service de qualité à tous les Bruxellois, dans tous les quartiers. En effet, et je le dénonce depuis l'arrivée de ces opérateurs, il n'est pas acceptable que, dans un délai raisonnable, ces opérateurs ne couvrent pas progressivement l'ensemble du territoire régional. Nous ne devons pas avoir peur d'imposer nos exigences, notamment sur le plan légal et réglementaire, afin que nos intérêts soient satisfaits par ces acteurs.

licentieaanvragen van nieuwe aanbieders?

Hoe worden aardgasauto's volgetankt en elektrische auto's opgeladen?

Welke gemeenten hebben een tekort of helemaal geen deelauto's?

Hebben de free-floatingbedrijven bij het begin van het jaar hun jaarverslag overgemaakt?

Krijgt de administratie een beeld van de gebruiksuren, de gemiddelde afstand, de gemiddelde gebruiksduur, de gebruikte wegen, het gebruik naar gelang van het geslacht en de leeftijd van de gebruikers?

Kent u de belangrijkste redenen waarom mensen voor een free-floatingauto kiezen?

Hoeveel parkeergeld wordt er voor deelauto's betaald? Hebt u plannen om het parkeren van deelauto's duurder te maken? Waarom betalen bedrijven die deelfietsen, -scooters en -steps verhuren meer dan autodeelbedrijven?

Welke tarieven hanteren free-floatingbedrijven? Hebben ze een tarief gebaseerd op een combinatie van tijd en afstand, in overeenstemming met artikel 19/2 van het besluit?

Artikel 19/3 bepaalt dat de MIVB een gecombineerd aanbod van openbaar vervoer en deelauto's moet organiseren. Het is duidelijk dat de MIVB daar weinig voor voelde. Wat is de stand van zaken?

Artikel 19/2, § 1, bepaalt dat autodeelbedrijven over tien parkeerplekken moeten beschikken voor hun auto's. Hoe wordt nagegaan of die voorwaarde is vervuld?

Tijdens de vorige regeerperiode heb ik protest aangetekend tegen het feit dat het inmiddels verdwenen Zipcar zijn volledige vloot in het Waals Gewest had ingeschreven en tegelijkertijd hier een uitgebreide vrijstelling van parkeergelden genoot. Daardoor liep het Brussels Gewest inkomsten uit zowel de verkeersbelasting als parkeergelden mis. Waar waren de deelauto's ingeschreven die in 2019 in Brussel beschikbaar

Mme la ministre, disposez-vous d'une analyse quantitative des véhicules en autopartage actuellement disponibles sur notre territoire ? Connaissez-vous la répartition par type de carburant au sein de la flotte globale ?

Quels sont les opérateurs actifs disposant d'une licence dans notre Région ? Les demandes d'octroi de licence introduites par de nouveaux opérateurs sont-elles en cours d'analyse ?

Comment les véhicules roulant au gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG) ou à l'électricité sont-ils rechargés ?

Le territoire régional est-il entièrement couvert par les opérateurs dans leur ensemble ? Dans la négative, quelles sont les portions de territoires qui ne sont pas couvertes ? Quelles sont les communes les moins bien desservies et celles qui ne le sont pas du tout ?

Les opérateurs de libre-service intégral ont-ils remis leur rapport annuel à Bruxelles Mobilité ou à parking.brussels au début de l'année ? J'ai un doute sur l'agence concernée.

Quelles sont les principales données communiquées par les opérateurs à votre administration concernant les heures d'utilisation, la distance moyenne, le temps moyen d'utilisation, les voiries utilisées, la répartition genrée des utilisateurs et la répartition par âge ?

Connaissez-vous les raisons principales justifiant l'utilisation de voitures en libre-service intégral : choix personnel, raisons professionnelles, festives et culturelles, transport de marchandises, absence de transports en commun dans une zone particulière… ?

Quel est le montant de la redevance de stationnement pour les véhicules partagés ? Une augmentation de cette redevance est-elle prévue ?

Par ailleurs, il semble que le montant demandé pour les vélos, scooters et trottinettes en cyclopartage est plus important que pour les voitures en libre-service intégral. Quelle en est la raison ?

Quels sont les tarifs appliqués par les opérateurs

waren?

Na een eerste evaluatie van het free-floatingsysteem moest onderzoeksgroep MOBI samen met Brussel Mobiliteit een formeel projectvoorstel doen om toekomstige analyses wetenschappelijk te onderbouwen. Hoe zit het daarmee? Wat moeten we onder wetenschappelijk onderbouwen begrijpen?

In december 2017 kondigde uw voorganger aan dat parking.brussels in samenwerking met Brussel Mobiliteit en MOBI besprekingen zou voeren. Hoe zit het daarmee? Wie doet wat?

Zijn er trouwens plannen om de Brussel'Air-premie uit te breiden naar deelauto's en -fietsen?

Mogen personen met een beperkte mobiliteit een free-floatingauto op een parkeerplaats voor gehandicapten parkeren? Hebben ze daar een specifieke kaart voor nodig? Als ze dat niet mogen, welke oplossing overweegt u dan voor hen?

d'autopartage en libre-service intégral ? Respectent-ils l'exigence d'un tarif "horokilométrique" (soit la combinaison de deux critères : minute et kilomètre) ? L'article 19/2, § 1er, de l'arrêté prévoit une telle exigence.

L'article 19/3 de l'arrêté prévoit aussi que les opérateurs et la STIB doivent développer une offre combinée "autopartage + STIB". Je n'ai cessé de demander au précédent ministre de la mobilité ce qu'il en était du respect de cette exigence. Force est de constater que la STIB freinait des quatre fers face à cette obligation. Où en est-on aujourd'hui, près de quatre ans après l'adoption de ces règles ?

L'article 19/2, § 1er, de l'arrêté prévoit que les opérateurs mettent à disposition dix parkings privés pour le stationnement de leurs véhicules. Cette exigence est-elle respectée ? Comment le respect de celle-ci est-il contrôlé ?

Lors de la législature précédente, je m'étais insurgé en apprenant que l'opérateur Zipcar, disparu aujourd'hui, avait immatriculé l'ensemble de sa flotte en Région wallonne, tout en bénéficiant, on le sait, d'une exonération considérable en matière de stationnement, ce qui engendrait un manque à gagner évident pour la Région, tant sur le plan des taxes de circulation que des taxes de mise en circulation. Pourriez-vous me fournir les lieux d'immatriculation de l'ensemble des véhicules mis à disposition par les opérateurs en 2019 ou au moins me confirmer que l'ensemble des opérateurs ont immatriculé leurs véhicules dans notre Région, ce qui me paraît logique à partir du moment où ces véhicules roulent 99 % du temps sur notre territoire.

La première évaluation du libre-service intégral a été réalisée par le groupe de recherche MOBI, qui devait ensuite élaborer une proposition formelle de projet avec Bruxelles Mobilité pour donner une validité scientifique aux futures analyses. Qu'en est-il ? Que devons-nous entendre par "validité scientifique" ?

En décembre 2017, votre prédécesseur a annoncé que parking.brussels effectuerait les consultations en collaboration avec Bruxelles Mobilité puis avec MOBI. Qu'en est-il précisément ? Qui fait quoi ?

Est-il par ailleurs prévu d'élargir la prime Bruxell'air à l'offre d'autopartage et de cyclopartage en libre-service intégral ? Il me semble que c'était encore dans les cartons, il y a plusieurs mois. Sous quelles modalités ?

Enfin, pourriez-vous nous préciser si les personnes à mobilité réduite (PMR) peuvent garer le véhicule en libre-service sur des stationnements réservés aux PMR ? Dans l'affirmative, doivent-elles disposer d'une carte spécifique ? Qu'en feraient-elles car elles ne peuvent pas l'abandonner dans le véhicule ? Il me semble qu'il y a, à ce sujet, une question à se poser. Dans la négative, quelle solution prévoyez-vous pour offrir à ce public la possibilité d'utiliser le réseau en libre-service ?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Het nieuwe aanbod komt hoofdzakelijk van privébedrijven. Nieuwe regels en uitgebreide samenwerking met die bedrijven zijn noodzakelijk. Hoe zit het met uw contacten over die kwestie?*

Winst is belangrijk voor autodeelbedrijven, maar het is normaal dat de wetgever regels oplegt. Onredelijke regels kunnen de rendabiliteit echter in het gedrang brengen, wat dan weer tot het vertrek van bedrijven kan leiden.

Waarom zijn de autodeelbedrijven niet op het volledige Brusselse grondgebied actief? Heeft dat te maken met rendabiliteit, het sociaal-economische profiel van de gebruikers of het aanbod?

Als bepaalde buurten populair blijken, is het misschien aangewezen om eerder voor klassiek autodelen dan voor free-floating te gaan.

M. David Weytsman (MR).- Ce sont essentiellement des acteurs privés qui ont mis cette nouvelle offre sur le marché bruxellois. La nouvelle donne appelle un encadrement accru et une collaboration étroite avec ces opérateurs dans un esprit de partenariat gagnant-gagnant entre le public et le privé. Pouvez-vous faire état des contacts que vous avez noués avec ces acteurs ?

La question de la rentabilité est importante pour ces entreprises, mais il est également normal que le législateur fixe des balises. Bien entendu, si les exigences sont disproportionnées, cela pourrait affecter la rentabilité et entraîner le départ de certains acteurs.

Les questions posées sont complexes et vous manquez peut-être de chiffres. Pourquoi ces entreprises ne couvrent-elles pas l'ensemble du territoire bruxellois ? Est-ce lié à la rentabilité, au profil socio-économique des utilisateurs, à l'offre ?

Si des destinations sont privilégiées, il serait peut-être opportun d'en revenir à un modèle d'autopartage plus classique que le libre-service intégral.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ecolo is voorstander van autodelen als alternatief voor individueel autobezit om bepaalde trajecten af te leggen of zware ladingen te vervoeren als dat onmogelijk blijkt met het openbaar vervoer of actieve verplaatsingsvormen.*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Notre groupe est favorable à l'autopartage, puisqu'il offre une alternative à la possession d'une voiture individuelle pour effectuer certains trajets qui, en raison de leur destination ou du transport de charges lourdes, ne peuvent se faire en transports en commun ou par un mode de transport actif.

Zoals onze socialistische collega al zei, vervangt een deelauto acht tot vijftien individuele auto's. We mogen ook niet vergeten dat privéauto's 95% van de tijd stilstaan.

Privéauto's worden dus weinig gebruikt en nemen tegelijkertijd openbare ruimte in beslag. We weten allemaal hoeveel beter we die ruimte kunnen gebruiken. Ecolo wil trouwens dat alle deelauto's elektrische of eventueel aardgasauto's worden.

Ik ben het dus met mijn collega eens dat de wagens van autodeelbedrijven en meer bepaald free-floatingbedrijven overal in het gewest beschikbaar moeten zijn. Een free-floatingbedrijf moet zich daartoe verbinden om een licentie te krijgen.

Ik ben het ook eens met de eis dat deelauto's die in het Brussels Gewest rijden, hier moeten zijn ingeschreven, zodat we de bedragen uit de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling kunnen gebruiken om ons mobiliteits- en luchtkwaliteitsbeleid vorm te geven.

Welke maatregelen neemt u om deelautobedrijven naar milieuvriendelijkere wagens te laten overstappen? Het inherente risico van free-floatingauto's is dat mensen ze als bijkomend transportmiddel gaan gebruiken, waardoor het aantal privéauto's niet afneemt. Uit een studie bleek echter dat Cambiogebruikers vaak geen auto hebben. Daaruit blijkt dat deelauto's wel degelijk een alternatief kunnen vormen voor privéauto's.

Free-floatinggebruikers hebben daarentegen vaak een of zelfs twee auto's. Ze gebruiken een deelauto zoals ze andere transportmiddelen gebruiken. In dat geval beantwoordt het model niet aan de doelstellingen van het plan Good Move.

Hoe wilt u dat probleem met het toekomstige mobility as a service (MaaS) voorkomen? Vooral in het geval van free-floating is die vraag aan de orde.

Ik begrijp trouwens niet hoe je een free-floatingsysteem met elektrische auto's kunt organiseren, want die moeten aan een laadpaal

J'insiste bien : dans ces cas-là, et pas de façon générale.

Comme le rappelle notre collègue socialiste, une voiture en autopartage remplace en moyenne huit à quinze voitures individuelles. Rappelons d'ailleurs que les voitures individuelles restent inutilisées en moyenne 95 % du temps. Ma collègue Isabelle Pauthier interrogera d'ailleurs prochainement le gouvernement sur la question des voitures ventouses.

Il s'agit donc, d'une part, d'un gaspillage lié à la sous-utilisation de ces véhicules et, d'autre part, d'un gaspillage d'espace public, puisqu'ils restent bien souvent garés sur la voirie. Or, chacun sait combien nous avons besoin de cet espace en voirie pour des utilisations beaucoup plus intelligentes.

Par ailleurs, nous souhaitons une évolution de l'ensemble du parc des véhicules en autopartage vers des véhicules propres, électriques ou éventuellement au gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG). Cela aura pour avantage complémentaire de ne pas polluer l'air que respirent les Bruxellois.

Je rejoins donc la demande de mon collègue sur le fait que ces services d'autopartage, et le libre-service intégral en particulier, doivent être disponibles dans l'ensemble de notre Région. Nous avons déjà eu ce débat au sujet des vélos en libre-service intégral. Nous considérons que cette exigence de couvrir l'ensemble du territoire dans un délai raisonnable doit faire partie des conditions d'octroi des licences accordées aux opérateurs.

Je rejoins également la demande visant à ce que les véhicules actifs sur notre territoire y soient aussi immatriculés. Outre les rentrées financières, cela nous permet d'utiliser les taxes de circulation et de mise en circulation comme des leviers pour favoriser nos politiques de mobilité et de qualité de l'air.

Quelles sont les mesures prises pour faire évoluer progressivement toutes les flottes de véhicules partagés vers des véhicules propres ? L'usage des véhicules en libre-service intégral étant très peu contraignant, le risque existe qu'ils soient utilisés comme un moyen de transport supplémentaire,

kunnen staan.

sans compensation par une diminution de nombre de véhicules possédés par leurs utilisateurs. Une étude a montré que, dans le cas de Cambio, les utilisateurs n'avaient bien souvent pas de voiture. Le véhicule partagé sert donc vraiment à l'usage dont j'ai parlé, à savoir permettre de se passer d'une voiture.

Le libre-service intégral, lui, est souvent utilisé par des gens qui ont tout de même une ou deux voitures et qui utilisent en fait ce service comme ils utiliseraient n'importe quel moyen de transport. Dans ce cas, les objectifs recherchés dans le plan Good Move et celui de la diminution de la possession d'une voiture individuelle ne sont pas atteints.

Quelles sont les pistes envisagées, notamment dans le futur système de mobilité à la demande (MaaS), afin d'éviter ces biais ? Comment être sûr que la voiture est utilisée quand nous en avons vraiment besoin et qu'elle ne devient pas simplement une solution de confort ou de facilité supplémentaire ? Cette question se pose principalement pour le libre-service intégral.

Par ailleurs, je ne comprends pas comment il est possible de faire du libre-service intégral avec des véhicules électriques, puisqu'il faut les recharger. Je suis curieuse de savoir comment cela peut être organisé concrètement. Cela ne me paraît pas si évident !

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- De regering wil de betrokken bedrijven verplichten om met een opendatasysteem te werken, zodat alle mobiliteitsgegevens centraal beschikbaar worden voor het publiek. Hebt u daar al contacten over met de free-floatingbedrijven?*

Wanneer denkt u dat een MaaS-systeem beschikbaar wordt?

In verband met de volledige bediening van het hele grondgebied lijken stimuleringsmaatregelen me meer aangewezen dan een deadline. In plaats van bedrijven te dwingen tot een bepaalde werkwijze, kunt u beter de omstandigheden creëren waarin ze daar spontaan voor kiezen.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Concernant le système de MaaS, l'accord de gouvernement prévoit d'imposer aux opérateurs une politique d'ouverture des données afin, j'imagine, de développer une vaste plate-forme publique intégrant l'ensemble des services et offres de mobilité. Dans cette perspective, des contacts sont-ils en cours avec des opérateurs privés de véhicules en libre-service intégral ?

Dans quels délais pensez-vous arriver à développer un tel système de MaaS ?

Par ailleurs, sur le problème de la couverture du territoire, je partage assez bien l'approche de mon collègue M. Weytsman. En effet, il est moins question de fixer les délais dans lesquels les opérateurs privés de véhicules en libre-service

seront obligés de couvrir l'ensemble du territoire bruxellois que de réfléchir à ce que la Région peut mettre en place pour les inciter à couvrir tout le territoire.

Avant d'en arriver à la contrainte, il paraît plus judicieux de créer les conditions pour que ce développement se fasse de manière naturelle. C'est là l'une des missions du service public.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Meer dan ooit ben ik ervan overtuigd dat autodelen een essentieel onderdeel wordt in de transitie die we moeten maken. Vandaag zitten heel veel gezinnen immers vast aan hun auto. Ze bezitten een wagen, waarmee ze zich dagelijks verplaatsen. Die mensen vragen om daar van de ene op de andere dag mee te stoppen, is ondoenbaar. Veel haalbaarder is de overgang van autobezit naar autogebruik. Je hoeft geen auto te bezitten om ermee te kunnen rijden. Dat is precies de essentie van autodelen.

Zodra iemand die overstap heeft gemaakt, wordt hij of zij vanzelf veel flexibeler. Bij elke verplaatsing zal de persoon in kwestie zich immers afvragen wat de beste manier is om zich te verplaatsen. Als hij toch een auto nodig heeft, kan hij nog kiezen welk model, afhankelijk van de verplaatsing.

Autodelen heeft heel veel potentieel. In het verleden heb ik mogen meewerken aan het vormgeven van de regels die vandaag gelden. Een van onze grootste zorgen toen betrof free-floating. We vreesden dat de voetgangers en openbaarvervoergebruikers massaal zouden overstappen op de auto, als er zomaar overal wagens ter beschikking zouden staan. Die vrees heeft geleid tot de huidige regelgeving. Nu moeten we terugkijken en ons afvragen of die vrees gegrond was. Is er inderdaad een negatieve modal shift door free-floatingauto's? Zijn er opnieuw meer autogebruikers? Of was onze vrees onterecht?

De vragen die ook de heer Uyttendaele stelt, betreffen de regelgeving vandaag. Is die gepast? Zo niet, wat zijn de problemen en wat moet eventueel aangepast worden? Is er al een analyse gemaakt of staat zo'n analyse gepland in het kader

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Je suis plus que jamais convaincu que l'autopartage deviendra un élément essentiel de la transition qui s'impose à nous. De nombreux ménages possèdent une voiture et l'utilisent quotidiennement. Il est impossible de leur demander de changer leurs habitudes du jour au lendemain.*

La transition de la possession à l'utilisation d'une voiture est beaucoup plus facile à réaliser. C'est là l'essence même de l'autopartage. Dès qu'un usager a fait le pas, il devient beaucoup plus flexible. Pour chaque déplacement, il se demandera quel est le meilleur moyen à utiliser. Et s'il a réellement besoin d'une voiture, il peut toujours choisir le modèle, selon le déplacement.

L'autopartage a un potentiel énorme. Lorsque j'ai contribué à l'élaboration des règles actuellement en vigueur, l'une de nos principales préoccupations était le libre-service. Nos craintes étaient-elles fondées ? Observons-nous effectivement un transfert modal négatif dû aux voitures en libre-service ?

La réglementation actuelle est-elle appropriée ? Dans la négative, quels sont les problèmes et que pourrions-nous changer ? Une analyse a-t-elle déjà été réalisée ou est-elle prévue dans le cadre du plan Good Move ?

Le gouvernement considère-t-il l'autopartage comme un élément essentiel de la stratégie globale de mobilité ? Pensez-vous que nous devrions décourager la possession d'une voiture au profit de l'autopartage ? Le plan Iris 2 partait du principe qu'une voiture partagée pouvait remplacer six ou sept voitures personnelles. Ce chiffre a-t-il évolué ?

van Good Move? Wat zijn de belangrijkste lessen?

Is de regering van mening dat deelauto's een belangrijk onderdeel zullen zijn van de globale mobiliteitsstrategie? Vindt u bijgevolg ook dat we autobezit zo veel mogelijk moeten ontraden en autodelen zo veel mogelijk stimuleren?

In het Iris 2-plan werd ervan uitgegaan dat één deelauto zes tot zeven persoonlijke auto's kan vervangen. Is dat cijfer nog steeds hetzelfde of is dat geëvolueerd?

Een klassieke auto staat 96% van de tijd stil. Een gedeelde auto wordt veel vaker gebruikt en is dus duidelijk interessanter. Bovendien zijn deelauto's sneller afgeschreven, waardoor ze sneller kunnen worden vervangen door een milieuvriendelijker model. Om al die redenen verdienen deelautosystemen te worden gesteund.

Bij elke nieuwe drempel in de lage-emissiezone (LEZ) zijn er Brusselaars die hun auto niet langer kunnen gebruiken. Stimuleert de regering die mensen om op een deelautosysteem over te stappen? Niet alle Brusselaars zullen immers vanzelf aan die formule denken.

Volgens het regeerakkoord zou ook het autodelen onder particulieren worden gestimuleerd. In een aantal gemeenten werden verschillende formules uitgetest, maar dat is niet evident gebleken. Heeft de regering al concrete perspectieven omtrent autodelen onder particulieren of zal ze daar later werk van maken in het kader van Good Move?

Une voiture partagée est utilisée beaucoup plus souvent qu'une voiture "classique", elle est amortie plus rapidement et peut donc plus vite être remplacée par un modèle plus respectueux de l'environnement.

Chaque nouveau seuil dans la zone de basse émission (LEZ) a pour effet de réduire le nombre de véhicules autorisés à entrer dans Bruxelles. Le gouvernement encourage-t-il les usagers concernés à opter pour l'autopartage ?

Selon l'accord de gouvernement, l'autopartage entre particuliers serait lui aussi stimulé. Le gouvernement a-t-il déjà des projets concrets à cet égard ou abordera-t-il la question plus tard dans le cadre du plan Good Move ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Weet u hoe vaak de vloot van Cambio wordt vernieuwd?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- À quelle fréquence la flotte de Cambio est-elle renouvelée ?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De gewestelijke administratie krijgt de gegevens van autodeelbedrijven slechts eenmaal per jaar. Mijn antwoord is dus op de gegevens van 2018 gebaseerd. Omdat de sector aan snelle veranderingen onderhevig is, lijkt het me interessant om volgend jaar de cijfers voor 2019 te overlopen.*

Volgens de recentste cijfers zijn er 620 free-

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais commencer par répondre aux questions plus factuelles pour poursuivre ensuite avec les questions d'ordre plutôt politique.

En ce qui concerne l'analyse quantitative des véhicules en libre-service intégral actuellement disponibles sur notre territoire, il faut savoir que, conformément à la réglementation en matière de partage des véhicules, les chiffres et données

floatingdeelauto's. Poppy en DriveNow zijn de twee erkende bedrijven die die service aanbieden. Zipcar is niet meer actief in Brussel.

Momenteel hebben we geen overzicht van die auto's volgens het brandstoftype. De vloot evolueert snel en gegevens over de verbruikte brandstof worden niet verzameld voor het jaarverslag. We zien echter dat er almaar meer elektrische auto's of aardgasauto's bijkomen. Vanaf 2020 moeten stadsauto's van deelautobedrijven een ecoscore van ten minste 75 hebben.

De vloot bestaat momenteel vooral uit hybride auto's die niet hoeven te worden opgeladen. Dat neemt niet weg dat we laadpalen nodig hebben in het Brussels Gewest.

Er loopt geen erkenningsaanvraag voor bedrijven die de concurrentie met Poppy en DriveNow willen aangaan.

Uit de praktijk blijkt dat er in gemeenten in het westen en het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, namelijk Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem, Laken, Jette en Neder-Over-Heembeek, minder of geen deelauto's zijn, al is de situatie stilaan aan het veranderen.

Als we willen weten waarom er in sommige delen van het Brussels Gewest minder deelauto's zijn, kunnen we die vraag beter tot de betrokken bedrijven richten dan er een lange studie aan wijden. Vaak heeft het te maken met de economische haalbaarheid. Er moeten immers voldoende auto's beschikbaar zijn en het economische model moet leefbaar zijn.

Het vergt tijd om het aanbod uit te breiden, maar we moeten nagaan hoe we deelauto's over het hele grondgebied beschikbaar kunnen maken. Dat geldt overigens ook voor deelfietsen, -steps en het gewestelijk expresnet (GEN). Mijn kabinet en vooral Brussel Mobiliteit hebben regelmatig contact met de operatoren.

Naast Zipcar, dat zijn Brusselse activiteiten in het begin van het jaar stopzette, hebben de verschillende aanbieders parking.brussels de gegevens bezorgd die het vroeg. Die gegevens

statistiques ne sont transmis qu'annuellement à l'administration régionale. Mes réponses se basent donc sur les chiffres du dernier rapport publié, à savoir celui portant sur les activités de 2018. Étant donné qu'il s'agit d'un secteur évoluant rapidement, il me semblerait intéressant de refaire l'exercice en 2020 avec les chiffres portant sur 2019. Peut-être faudrait-il envisager une actualisation plus fréquente des chiffres.

Les derniers chiffres connus font donc état d'une flotte de 620 véhicules en libre-service intégral. Poppy et DriveNow sont les deux services de partage de voitures en libre-service intégral disposant aujourd'hui d'un agrément. Zipcar n'est plus opérationnel sur le territoire bruxellois.

Nous ne disposons pas, pour l'instant, d'une répartition de la flotte par type de carburant. Les flottes des opérateurs évoluent rapidement, et ces données ne sont actuellement pas collectées dans le cadre du rapport annuel. La tendance est toutefois aux véhicules fonctionnant à l'électricité ou au gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), afin de se conformer aux prescriptions de la réglementation. À partir de 2020, les véhicules de type citadin mis en service par les opérateurs doivent afficher un écoscore d'au moins 75.

Concernant la recharge des voitures électriques, il faut préciser que les flottes sont actuellement surtout constituées de véhicules hybrides que l'on ne doit pas recharger. Quoi qu'il en soit, il est nécessaire d'équiper la Région de bornes de recharge.

Aucune autre demande d'agrément n'a, pour l'instant, été introduite par une société qui voudrait proposer des véhicules partagés en libre-service aux côtés de Poppy et DriveNow.

En ce qui concerne la surface du territoire bruxellois couverte par les opérateurs, il est à constater que les communes de l'ouest et du nord de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Laeken, Jette et Neder-Over-Heembeek, sont moins bien desservies que les autres, voire pas du tout. Mais il y a aussi une évolution dans ce domaine.

hebben onder meer betrekking op de vestiging van de dienst, het aantal auto's, klanten en reservaties, de afgelegde trajecten, de reservatie-uren, de omvang van de activiteitenzone enzovoort. Het rapport omvat een vijftigtal geanalyseerde criteria.

Wat de voornaamste redenen betreft waarom mensen een free-floatingauto gebruiken, heb ik me gebaseerd op een enquête van DriveNow bij zijn gebruikers.

Zo'n 54% van de DriveNow-gebruikers noemt een deelauto flexibeler dan het openbaar vervoer, terwijl 39% zelf geen auto zegt te hebben. 34% zegt voor free-floating te kiezen om geen parkeerplaats te moeten betalen en 21% noemt het een alternatief voor de aankoop van een tweede auto.

(verder in het Nederlands)

Het zijn cijfers die men moet nemen voor wat ze zijn. Het gaat om een analyse van DriveNow gedurende een welbepaalde periode. Het lijkt me interessant om een grondigere studie uit te voeren wanneer het aanbod, dat momenteel in volle ontwikkeling is, wat meer ingeburgerd is.

Mensen die hun auto van de hand doen, willen ook graag de garantie op een alternatief dat voldoende betrouwbaar is. Cambio, dat al jaren bestaat, biedt dan ook veel meer stabiliteit en garantie. Naar andere initiatieven voor autodelen en free-floating wordt misschien wat afstandelijker gekeken. Dat zou ook de grote verschillen in het gebruik van de bestaande systemen verklaren.

We moeten deze evolutie opvolgen en erover waken dat deze systemen niet te hard concurreren met het openbaar vervoer. Dat zou immers een stap terug betekenen. Dit aanbod moet een argument zijn om de eigen wagen op te geven en als tussenstap fungeren naar een modal shift. We moeten deze evolutie op tijd en stond evalueren.

(verder in het Nederlands)

Om een deelauto te parkeren betalen de aanbieders 25 euro per voertuig per jaar. Daarvoor krijgen ze een gewestelijke kaart die in

Au sujet des zones couvertes et des raisons pour lesquelles certaines sont moins desservies, il sera plus judicieux de prendre contact directement avec les opérateurs afin d'éviter la réalisation d'une longue étude.

Les raisons de l'étendue de la couverture relèvent souvent de la faisabilité : il s'agit, d'une part, de disposer d'un nombre suffisant de véhicules pour rendre l'offre accessible et, d'autre part, de veiller à ce que le modèle économique soit viable.

L'augmentation de l'offre prend du temps, mais une réflexion portant sur la couverture de tout le territoire doit être réalisée.

La même question se pose au sujet du cyclopartage et des trottinettes, des voitures et du RER. Nous pourrions même imaginer porter la question au-delà de la zone bruxelloise, bien qu'il ne s'agisse pas ici d'ouvrir ce débat. Quoi qu'il en soit, c'est bien l'objectif poursuivi, mais il s'agit de trouver les méthodes les plus appropriées pour l'atteindre. Mon cabinet et plus encore Bruxelles Mobilité entretiennent des contacts réguliers avec les opérateurs.

Hormis Zipcar, qui a cessé ses activités à Bruxelles au début de l'année, les différents opérateurs ont bien répondu au formulaire de collecte de données envoyé par l'agence régionale de stationnement parking.brussels. Cette agence est chargée de récolter les données ainsi que les rapports des opérateurs et de rédiger le rapport annuel. La collaboration est donc optimale entre parking.brussels et les opérateurs.

Les données collectées sont nombreuses : implantation du service, nombre de véhicules, de clients et de réservations, etc. De nombreuses questions portent également sur les trajets effectués sur l'ensemble de l'année avec les heures des réservations, les coordonnées géographiques des trajets, l'étendue de la zone desservie, etc. Pour chaque affilié, un questionnaire portant sur des éléments comme l'identifiant unique ou la commune d'origine est proposé. La cinquantaine de critères analysés figure au rapport.

Évoquons à présent les raisons principales justifiant l'utilisation de voitures en libre-service. Je me base sur une enquête réalisée par DriveNow

alle gemeenten geldig is, behalve in de rode zones. Fietsdeelbedrijven betalen helemaal geen parkeergeld voor fietsen die niet op de weg geparkeerd staan.

De tarieven van Poppy en DriveNow vindt u op de website van beide bedrijven. Ze zijn grotendeels gebaseerd op de trajecttijd in minuten. Een van de aanbieders heeft een aanvullend tarief per afgelegde kilometer boven een afstand van 200 km.

De regering heeft in april 2019 de MIVB en Brussel Mobiliteit opgedragen om MaaS voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te bouwen. Het project is erop gericht om met zo veel mogelijk openbare en privéaanbieders van mobiliteitsoplossingen een overeenkomst te sluiten, met als doel de duurzame mobiliteit in Brussel te stimuleren.

(verder in het Nederlands)

Het is een proefproject dat de MIVB momenteel uitwerkt. Zoals u weet, willen we Wenen als voorbeeld nemen voor MaaS. Dat moet een gewestelijk backendkader opleveren voor de behandeling en de uitwisseling van gegevens. Dat is dus een overheidskwestie.

De frontend daarentegen kan door meerdere openbare of private partijen worden ingevuld, maar het is belangrijk dat de MIVB al met het proefproject bekijkt wat de praktische mogelijkheden zijn en dat we vooruitgang boeken. De MIVB neemt daarmee duidelijk het voortouw.

(verder in het Frans)

Gegevens over de plaats van inschrijving zijn niet beschikbaar omdat we ze niet opvragen. We kunnen dat overwegen, maar ik weet niet of het echt nodig is.

Het jaarlijkse verslag van parking.brussels is voorgesteld, maar er stonden geen formele projectvoorstellen in. Met wetenschappelijke onderbouwing bedoelen we dat de cijfers en gegevens volgens een wetenschappelijke en statistische methode zijn geanalyseerd.

Het is erg interessant om een uitbreiding van de

auprès de ses usagers de janvier à mars 2019. Ces données sont relatives et doivent être envisagées comme telles.

Quelque 54 % des usagers de DriveNow citent l'accès à un mode de transport plus flexible que les transports en commun comme raison de leur affiliation, tandis que 39 % évoquent le fait de pas disposer d'un véhicule particulier, 34 %, l'assurance de ne pas devoir payer pour stationner et enfin 21 %, l'alternative à l'achat d'un second véhicule.

(poursuivant en néerlandais)

Ces chiffres sont le résultat d'une analyse réalisée par DriveNow sur une période de temps spécifique. Il pourrait être intéressant de réaliser une étude plus approfondie lorsque l'offre sera mieux ancrée dans les mœurs.

Les usagers qui renoncent à leur voiture veulent également avoir la garantie d'une alternative suffisamment fiable, ce que leur offre Cambio. D'autres initiatives d'autopartage et de libre-service sont peut-être envisagées avec davantage de distance.

Nous devons veiller à ce que ces systèmes ne concurrencent pas trop les transports publics : cette offre doit être un argument pour renoncer à sa propre voiture et servir d'étape intermédiaire vers un transfert modal.

(poursuivant en français)

Quant à la question relative au montant de la redevance de stationnement pour les véhicules partagés, celle-ci s'élève à 25 euros par an et par véhicule. Il s'agit d'une carte régionale, valable dans toutes les communes, dans les zones bleues, vertes et grises, mais pas dans les zones rouges. Aucune redevance de stationnement n'est demandée aux opérateurs de cyclopartage pour leur flotte de véhicules stationnés en dehors de la voirie. Cela répond à votre question relative à la différence avec les vélos.

Je vous invite à consulter les sites web des opérateurs concernés (Poppy et DriveNow) pour ce qui concerne les tarifs appliqués par les opérateurs. La tarification est essentiellement

Brussel'Air-premie te overwegen, maar u mag niet vergeten dat een wijziging van de premie op stapel staat en dat hij misschien in een MaaS voor het Brussel Gewest wordt geïntegreerd.

Onder MaaS zouden we de Brusselaars een mobiliteitsbudget kunnen toekennen in plaats van hen tot een keuze tussen verscheidene opties te dwingen.

Parkeerkaarten voor personen met een beperkte mobiliteit horen niet bij een auto, maar bij een persoon. Ze kunnen hun kaart dus ook in een free-floatingauto gebruiken.

(verder in het Nederlands)

De studie voor Good Move gaat ervan uit dat elke wagen van Cambio ongeveer dertien privéwagens vervangt. Dat getal kan nog evolueren, maar het blijft natuurlijk zo dat een deelwagen minder plaats inneemt dan wanneer iedereen zijn eigen auto heeft. We moeten er wel over waken dat ook de deelwagens voldoende gebruikt worden, want het mogen geen extra wagens zijn. Ze moeten het wagenpark in Brussel ook daadwerkelijk verminderen.

Ik weet niet of we over de nodige gegevens beschikken over de vernieuwing van de vloot van Cambio, maar u mag zeker een schriftelijke vraag daarover stellen.

Alleen door in dialoog te treden met de aanbieders van deelwagens, kunnen we ervoor zorgen dat die wagens op het volledige grondgebied van het gewest beschikbaar zijn. Die dialoog is aan de gang.

proportionnelle au temps de parcours en minutes. Une tarification supplémentaire par kilomètre parcouru est prévue par un des opérateurs pour une distance supérieure à 200 km.

Une question intéressante concerne la collaboration entre la STIB et les services d'autopartage. C'est dans le cadre du système de MaaS que la collaboration entre la STIB et les services d'autopartage est appelée à se développer. Le gouvernement a décidé en avril dernier de confier à la STIB et à Bruxelles Mobilité le développement et la mise en œuvre d'un système de MaaS pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Ce projet prévoit de se connecter et de passer des accords avec un bon nombre de fournisseurs de solutions relatives à la mobilité, tant publics que privés - autopartage, cyclopartage, scooters électriques, vélos en libre-service, etc. - en collaboration avec Bruxelles Mobilité, et ce selon un principe d'égalité de traitement, tout en veillant à la promotion de la mobilité durable à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

Il s'agit d'un projet pilote en cours d'élaboration par la STIB. Comme vous le savez, nous voulons prendre Vienne comme modèle pour le projet MaaS, afin de disposer d'un cadre d'action régional pour le traitement et l'échange de données. Cette question concerne donc le gouvernement.

Il est important que la STIB examine déjà les possibilités pratiques offertes par le projet pilote et que nous fassions des progrès. La STIB prend clairement les devants à cet égard.

(poursuivant en français)

Les données concernant les lieux d'immatriculation ne sont pas disponibles, car elles ne sont pas demandées. Nous pourrions envisager de le faire, mais j'ignore s'il existe de véritables difficultés en la matière. Il est préférable de poser la question aux acteurs concernés et de voir s'il faut rendre systématique l'intégration de ce type d'informations.

Le rapport annuel de l'agence du stationnement parking.brussels a été présenté, mais pas les

propositions formelles de projets. Concernant sa validité scientifique, il est entendu que les chiffres et données résultant d'une enquête effectuée auprès des utilisateurs ont été analysés au moyen d'une méthode scientifique et statistique.

Il est très intéressant de débattre de l'élargissement de la prime Bruxell'air, mais il importe aussi de souligner que cette prime fera l'objet d'une refonte et que l'intégration de ce type de service peut s'envisager, notamment dans le contexte du déploiement d'un système de MaaS en Région bruxelloise.

La prime peut vraiment être profondément modifiée dans le cadre d'un système de MaaS avec une tarification intégrée. Nous pourrions envisager d'attribuer aux Bruxellois un budget de mobilité plutôt que de les contraindre à choisir entre différentes options comme c'est le cas à l'heure actuelle. Il faut donc prendre en compte les évolutions et il est bon de considérer tous les paramètres dans le cadre de ce débat.

Les cartes de stationnement pour personnes à mobilité réduite (PMR) ne sont pas liées à un véhicule spécifique, mais à un bénéficiaire. Ces cartes peuvent donc être utilisées également à bord des véhicules en libre-service. Il suffit de les apposer sur le pare-brise du véhicule. En d'autres termes, une même carte PMR peut être utilisée par le titulaire de la carte pour différents véhicules empruntés.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude réalisée pour Good Move suppose que chaque voiture Cambio remplace environ treize voitures particulières. Ce chiffre peut encore évoluer, et nous devons veiller à ce que les voitures partagées entraînent une réelle diminution du nombre de véhicules à Bruxelles.

J'ignore si nous disposons des données nécessaires sur le renouvellement de la flotte Cambio.

Nous avons établi un dialogue avec les fournisseurs de voitures partagées afin de garantir la disponibilité de ces voitures sur l'ensemble du territoire régional.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik begrijp dat privébedrijven winst moeten maken. We hadden het over incentives, maar de belangrijkste is dat de aanbieders slechts 25 euro parkeergeld per jaar en per auto betalen in het hele gewest.*

Het blijft helaas wachten op beterschap, kijk maar naar de apps van Poppy en DriveNow. Op wat kleine aanpassingen na, valt er niets te zien. De bedrijven hebben geen duidelijk plan om naar het hele gewest uit te breiden, wat neerkomt op geografische en zelfs sociale segregatie. Volgens mij moeten we die uitbreiding dan ook opleggen.

Uw voorganger stuurde aan op een hervorming van het autodeelbesluit, waardoor autodeelbedrijven, net als deelfietsbedrijven, driemaandelijks gegevens zouden moeten delen. Als u daar werk van maakt, krijgen we zicht op het hele deelmobiliteitsaanbod.

U zegt dat er om een deelauto te parkeren 25 euro per jaar wordt betaald en dat steps, fietsen en elektrische scooters gratis parkeren. Misschien heb ik me verkeerd uitgedrukt, maar voor steps, fietsen en elektrische scooters wordt wel degelijk een heffing betaald. Dat is inderdaad geen parkeergeld, omdat ze niet op autoparkeerplekken staan, maar ze kan volgens mijn informatie oplopen tot 100 euro. Voor een step die op het gewestelijk grondgebied wordt gedeeld, zou dan 100 euro betaald moeten worden, tegen slechts 25 euro voor een wagen. Ik begrijp dat we autodeelbedrijven willen stimuleren, maar in dit geval is de juiste verhouding zoek.

Slechts een aanbieder voldoet aan het principe van het gecombineerde uur- en kilometertarief voor trajecten langer dan 200 km. Het besluit bepaalt nochtans duidelijk dat het tarief gebaseerd moet zijn op het aantal afgelegde kilometers en de gebruiksduur.

U hebt geen antwoord gegeven over een gezamenlijk aanbod van de MIVB en de autodeelbedrijven.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous remercie pour vos réponses. En ce qui concerne la couverture géographique, je comprends tout à fait que les opérateurs privés soient soumis à un impératif de rentabilité. On parle d'incitants. Mais le premier d'entre eux, qui me paraît monumental, tient au fait que ces opérateurs ne paient que 25 euros par an et par véhicule pour le stationnement dans toute la Région. Ce n'est pas insignifiant. L'importance de cet incitant a d'ailleurs bien été soulignée lors de nos débats en commission.

Je regrette l'absence d'évolution positive. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter les applications Poppy et DriveNow (ShareNow). Hormis des modifications marginales, comme l'ajout ou le retrait d'une rue, aucune amélioration significative n'est en vue. Il n'existe aucune volonté et aucun plan clair visant à couvrir l'ensemble du territoire. À mon avis, cela s'assimile à de la ségrégation géographique, voire sociale. Il me semble donc impératif de créer un rapport de forces, même si cela doit se faire dans un contexte de compréhension mutuelle.

En ce qui concerne les données, je me souviens que votre prédécesseur souhaitait réformer l'arrêté relatif à l'autopartage afin d'aboutir à la même logique de transmission de données que pour le cyclopartage, pour lequel les règles et les dispositions applicables sont beaucoup plus précises, la transmission de données se faisant à échéance trimestrielle et non pas annuelle.

Sachant que nous sommes dans cette logique pour l'autopartage, je crois qu'il serait intéressant de réformer l'arrêté portant sur ce sujet, afin de demander les mêmes données à la même fréquence. Cela nous permettrait d'avoir une vue d'ensemble de l'offre de mobilité partagée.

En ce qui concerne la redevance, je souhaiterais ici éclaircir un malentendu : il s'agit de 25 euros par an et par véhicule pour l'autopartage, mais vous me dites que c'est gratuit pour les trottinettes, les vélos et les scooters électriques. En fait, je ne voulais pas parler de redevance de stationnement - peut-être me suis-je mal exprimé - mais il n'en demeure pas moins que les trottinettes, les vélos et les scooters électriques sont bien soumis à une redevance. Il ne s'agit certes pas d'une redevance de stationnement, puisque ces véhicules ne

stationnent pas sur les places de parking prévues pour les voitures, mais la redevance s'imposant à ces véhicules peut, de mémoire, atteindre 100 euros.

Cela signifie donc qu'une trottinette électrique circulant sur le territoire serait soumise à une redevance de 100 euros par an, contre 25 euros seulement pour un véhicule à moteur. Je crois qu'une telle situation pose problème. Je comprends la nécessité de stimuler les opérateurs d'autopartage dans la Région, mais une redevance adéquate doit être imposée.

Concernant le tarif horokilométrique, seul un opérateur respecte ce principe pour des trajets supérieurs à 200 km. Or, l'arrêté est clair, puisqu'il impose à tous les opérateurs l'application d'un tarif horokilométrique. Certains opérateurs n'ont cependant pas intérêt à appliquer un tel tarif, puisque, lorsque le territoire est congestionné, il est plus avantageux d'appliquer un tarif à la minute.

En ce qui concerne l'offre conjointe de la STIB et de l'autopartage, je n'ai pas entendu votre réponse.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ze werken samen aan de uitwerking van MaaS.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ils collaborent dans le cadre de la mise en œuvre d'un système de MaaS.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik ben tevreden met uw antwoord over de tien parkeerplekken en de inschrijving.*

Ik betreur echter dat de hervorming van de Brussel'Air-premie op zich laat wachten. Vanaf 2020 zijn Euro 3-motoren immers verboden en er zijn nog altijd geen begeleidingsmaatregelen voor de bezitters van zo'n auto.

Mag iemand die minder mobiel is, zijn free-floatingauto op een parkeerplek voor mensen met een beperking achterlaten? Die persoon kan zijn kaart niet in de auto achterlaten. Is er een oplossing voor dit probleem?

M. Julien Uyttendaele (PS).- Par rapport aux dix parkings et aux immatriculations, je suis satisfait.

En ce qui concerne la prime Bruxell'air, je trouve le calendrier regrettable. Nous allons avoir un passage important en 2020 avec l'interdiction des moteurs Euro 3 et nous n'avons toujours pas de mesure d'accompagnement et de soutien à l'abandon de ces véhicules. Je trouve cette attente dommageable.

En ce qui concerne les PMR, une personne à mobilité réduite qui souhaite utiliser ce système va aller du point A au point B, puis elle souhaitera abandonner la voiture sur une place de stationnement pour personne handicapée. Elle ne va logiquement pas laisser sa carte dans la voiture. Comment peut-on permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser ces véhicules pour les abandonner, le cas échéant, sur une place de

parking réservée à cet effet ? Je peux comprendre le problème inverse, lorsque la voiture devient une voiture ventouse sur une place de stationnement, mais je souhaite savoir si nous pouvons trouver une solution à ce problème.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Ik ben voorstander van free-floatingsystemen omdat ze de grootst mogelijke vrijheid bieden om voor rationelere mobiliteit te kiezen. Ik zou graag het onderzoek inkijken waaraan Ecolo refereert.*

Ik begrijp dat het om een fragiele markt gaat en dat dwang ertoe zou kunnen leiden dat bedrijven afhaken, maar ik deel de mening dat alle Brusselaars dezelfde diensten moeten kunnen gebruiken. Het verheugt me dat de minister en de administratie het voortouw nemen in de contacten. We mogen niet vergeten dat 620 auto's bij twee bedrijven een aanzienlijke investering vergen.

Er zijn meerdere formules mogelijk. Misschien kan een bedrijf het hele gewest bestrijken, zonder de andere daartoe te dwingen. Het parlement zou incentives kunnen geven. Dat zou ook meer concurrentie opleveren en dat kan ik als liberaal alleen maar toejuichen.

M. David Weytsman (MR).- Je suis favorable à ces mécanismes, qui me semblent offrir un maximum de liberté pour opter pour des comportements de mobilité plus rationnels et qui contribuent au transfert modal. Si le groupe Ecolo dispose d'une étude montrant que c'est complémentaire à la voiture et que cela ne contribue pas au transfert modal, je serais intéressé d'en prendre connaissance.

Je comprends les réponses de la ministre que ce marché est assez fragile, qu'il s'agit de nouveaux acteurs et qu'un mécanisme de contrainte pourrait nous faire perdre ces opérateurs, même si je partage l'idée qu'une offre devrait être proposée à tous les Bruxellois, offre qui pourrait être organisée de diverses façons. Je remercie d'ailleurs la ministre et son administration d'avoir pris ces contacts, qui prouvent bien qu'il n'y a pas de mauvaise volonté. Il existe des problèmes de sécurité dans certains quartiers mais, par ailleurs, 620 voitures, cela représente un investissement considérable pour deux opérateurs. Il convient d'apprécier le risque financier qu'ils prennent.

Il existe différentes formules auxquelles le législateur peut réfléchir. Une offre pourrait couvrir l'ensemble du territoire sans être imposée à tous les opérateurs. Le parlement pourrait réfléchir aux endroits qui ne disposent pas encore d'un tel service et encourager la venue de nouveaux candidats par des incitants, des appels d'offres ou des soumissions. Il faut être un peu créatif. Cela améliorerait également la concurrence, ce qui, pour moi, en tant que libéral, est toujours une bonne chose.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ik ga op zoek naar het onderzoek en bezorg het u.*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je vais retrouver cette étude et vous l'envoyer.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- We moeten een onderscheid maken tussen al die prioriteiten. Volgens mij is de eerste prioriteit

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Selon moi, la priorité est d'encourager un maximum de propriétaires de*

vandaag dat we zo veel mogelijk autobezitters stimuleren om naar autogebruik over te stappen. Andere kwesties, zoals de geografische dekking van deelauto's en de tarieven, zijn daaraan ondergeschikt. Uiteraard is een optimale geografische spreiding ideaal, maar mijn voorkeur gaat er toch naar uit om het autodelen in eerste instantie te faciliteren en te stimuleren en de vraag ernaar verder te ontwikkelen.

Zo is de dichtheid in de tweede kroon rond Brussel lager en beschikken veel meer mensen er over een eigen auto die ze voor de deur parkeren. Die personen zijn veel moeilijker te overhalen om naar deelauto's over te stappen. Als er geen vraag naar is, staat daar dan een verlieslatend, werkloos autootje, wat de prijs voor gebruikers in het centrum alleen maar opdrijft. Dat mag niet gebeuren.

Daarom moet de regering autobezitters zo veel mogelijk stimuleren om afstand te doen van hun eigen wagen. De invoering van de lage-emissiezone (LEZ) is het belangrijkste momentum om die overstap de komende jaren aan te moedigen. Op dat punt ga ik akkoord met de heer Uyttendaele. We moeten alles op alles zetten om mensen te stimuleren de stap nu te zetten.

Wat was de precieze inhoud van de communicatie daarover? Werden mensen geïnformeerd over de mogelijkheid om een Brussel'Air-premie te krijgen voor een jaarabonnement voor autodelen als ze afzien van hun eigen wagen? Zo niet, zou het dan geen goed idee zijn dat alsnog te doen?

U zei dat een deelauto dertien wagens vervangt. Dat is een indrukwekkend cijfer. Dat houdt een enorm potentieel in voor een stad die kreunt onder de ruimte die geparkeerde wagens in beslag nemen. Het gaat om honderdduizenden auto's, die daar 96% van de tijd gewoon stilstaan. Als we erin zouden slagen om dat aantal door twee of zelfs door tien te delen, zou er ongelooflijk veel ruimte vrijkomen voor het openbaar vervoer en allerlei andere interessantere initiatieven dan geparkeerde auto's. Ik kijk alvast uit naar wat de regering concreet doet om dat enorme potentieel verder te benutten.

voitures à opter pour l'autopartage. La couverture géographique de l'autopartage et les tarifs sont secondaires, même s'il va sans dire qu'une répartition géographique optimale est idéale.

Ainsi, la densité dans la deuxième couronne autour de Bruxelles est plus faible, et beaucoup plus d'usagers ont leur propre voiture garée devant chez eux. Ces personnes sont beaucoup plus difficiles à convaincre d'opter pour l'autopartage. L'absence de demande ne fait qu'augmenter le prix pour les usagers du centre-ville, ce qui est inacceptable.

Le gouvernement doit donc encourager un maximum de propriétaires à renoncer à leur propre voiture. L'introduction de la zone de basse émission (LEZ) est l'impulsion la plus importante pour encourager cette transition dans les années à venir.

Les citoyens ont-ils été informés de la possibilité d'obtenir une prime Bruxell'air pour un abonnement annuel à l'autopartage s'ils renonçaient à leur propre voiture ?

À Bruxelles, des centaines de milliers de voitures restent immobiles 96 % du temps. En divisant ce chiffre par deux voire par dix, nous libérerions énormément d'espace pour les transports publics et autres initiatives plus intéressantes que les voitures en stationnement. J'attends avec impatience de voir quelles mesures concrètes le gouvernement envisage afin d'exploiter au mieux ce potentiel.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het zou nuttig zijn om de regels voor fietsen en steps gelijk te schakelen.*

De tarieven en de parkeerkaart voor mensen met een beperkte mobiliteit (PBM) moeten we nog bespreken.

(verder in het Nederlands)

Nu er een nieuwe fase van de LEZ ingaat, krijgen alle autobezitters met een voertuig dat niet langer aan de toegangsnormen van de LEZ voldoet, een brief met daarin alle uitleg rond de Brussel'Air-premie. Momenteel houdt die premie in dat mensen die beslissen hun wagen op te geven, kunnen kiezen tussen verschillende opties. Het gaat dan bijvoorbeeld om een abonnement op het openbaar vervoer, een Cambio-abonnement of een aankoopcheque voor een fiets.

In het regeerakkoord staat dat de Brussel'Air-premie opnieuw zal worden geëvalueerd. We zullen nagaan of de premie het beoogde effect heeft en of we er eventueel opties aan moeten toevoegen. Zolang de premie niet hervormd is, behouden we ze, maar als we een hervorming doorvoeren, zullen we rekening moeten houden met nieuwe ontwikkelingen.

We werken naar MaaS en tariefintegratie toe. In dat opzicht is het wellicht interessanter om te kiezen voor een globaal mobiliteitsbudget, in plaats van nog een extra optie toe te voegen zoals een abonnement of de keuze voor Poppy of DriveNow. Rest dan nog de vraag of dat mobiliteitsbudget binnen MaaS past of niet.

Die evaluatie zal geen drie jaar duren. In het voorjaar moet er meer duidelijkheid zijn en zullen we kunnen nagaan of de Brussel'Air-premie tot gedragswijzigingen leidt. Ondertussen blijft de premie in haar huidige vorm bestaan.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- U zei dat de gevraagde gegevens in het verslag staan, maar over welk verslag hebt u het?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het verslag is beschikbaar op de website*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant le rapport trimestriel et l'harmonisation des tarifs pour les vélos et trottinettes, j'estime qu'il serait utile d'étudier les possibilités d'harmonisation des règles en vigueur. Nous pouvons donc nous atteler à cette tâche.

Sur les tarifs et les cartes pour les personnes à mobilité réduite (PMR), cette question doit être débattue.

J'en viens à la question de M. Verstraete sur les primes Bruxell'air.

(poursuivant en néerlandais)

Maintenant qu'une nouvelle phase de la LEZ prend effet, tous les propriétaires de véhicule ne répondant plus aux normes d'accès de la LEZ recevront une lettre contenant les explications relatives à la prime Bruxell'air et aux options qui leur sont offertes.

L'accord de gouvernement mentionne une réévaluation de la prime Bruxell'air. Nous serons bientôt en mesure de vérifier si la prime Bruxell'air entraîne des changements de comportement et s'il faut y ajouter des options. Dans l'intervalle, la prime est maintenue sous sa forme actuelle.

Nous travaillons au projet MaaS et à l'intégration tarifaire. À cet égard, il pourrait être plus intéressant d'opter pour un budget global de mobilité, plutôt que d'ajouter une option telle qu'un abonnement ou le choix de Poppy ou DriveNow. Il reste à savoir si ce budget de mobilité s'inscrira dans le cadre du projet MaaS.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Vous m'avez répondu que les données que je vous demandais se trouvaient dans le rapport. De quel rapport s'agit-il ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce rapport est disponible sur le site internet de

van parking.brussels. Ik kan u de link bezorgen.

- Het incident is gesloten.

parking.brussels. Je peux aussi vous transmettre le lien.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de automatisering van de metro".

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'automatisation du métro".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de automatisering van de metro".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'automatisation du métro".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- In 2018 vervoerden de Brusselse bussen, trams en metro's 417 miljoen mensen. Dat is 4% meer dan in 2017 of zelfs 45% meer dan in 2008. De MIVB is tegenwoordig het meest gebruikte vervoersmiddel in Brussel.*

In de tevredenheidsbarometer van de MIVB gaat alleen de metro erop achteruit. Vooral de overvolle stellen tijdens de spitsuren zijn daar de oorzaak van. De MIVB moet het groeiende aantal reizigers opvangen om een voldoende niveau van comfort te behouden. Dat zal er niet op beteren als de MIVB haar streefdoel haalt van 475 miljoen ritten tegen 2023. Voor de metro is er maar één oplossing: een hogere frequentie.

Het Brusselse netwerk wordt gekenmerkt door korte afstanden tussen de stations, hoge snelheden en scherpe bochten. Optrekken en remmen moet dus heel precies gebeuren. Momenteel stopt in de stations (op het centrale gedeelte van het netwerk) om de tweeënhalve minuut een metrostel, wat kan worden versneld tot twee minuten met een modernere signalisatie of tot anderhalve minuut

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- En 2018, nos bus, trams et métros ont réalisé 417 millions de voyages, soit une hausse de 4 % par rapport à 2017. Cette hausse entre dans la tendance générale observée lors des dix dernières années, avec une progression de 45 % entre 2008-2018, faisant de la STIB le transport le plus utilisé par les Bruxellois.

Selon le baromètre de satisfaction de la STIB, le métro est le seul mode de transport à perdre des plumes. Cette perte, certes légère, constitue néanmoins un signal envoyé par des navetteurs à la STIB. On y apprend ainsi que la saturation des lignes en heure de pointe est le point noir de notre métro. Le nombre croissant de voyageurs est le défi que la STIB doit relever afin de maintenir un niveau de confort satisfaisant. Cette situation ne risque pas de s’améliorer vu l’ambition salutaire de la STIB d’atteindre 475 millions de voyages à l’horizon 2023, soit une augmentation de plus de 10 % en quatre ans. Si le métro veut prendre sa part, il n’y a qu’une solution : augmenter la fréquence.

Notre réseau, caractérisé par de courtes distances entre les stations, des vitesses élevées et des

via een automatisering. Dat is een groot verschil.

In haar beleidsverklaring streeft de regering naar een wachttijd van maximaal twee minuten, wellicht op het centrale gedeelte. Welke technische ingrepen zijn daarvoor nodig? Wat zijn de timing en de kostprijs van het project? Hoeveel nieuw personeel en nieuw materieel is er nodig?

Hoever staat de automatisering van de metro? Hoe staat de regering daartegenover? Welke instructies kreeg de MIVB? Hoe prioritair is de automatisering in vergelijking met andere grote projecten, zoals de verlenging en de modernisering van de signalisatie?

Er zou een proefproject rond automatisering komen tussen de stations Erasmus en Beekkant. Hoever staat de inrichting van de stations? Wanneer zullen ze operationeel zijn?

Welke middelen zijn al geïnvesteerd in het automatiseringsproject Pulsar?

Hoeveel zou een volledige automatisering kosten? Welke besparing zou die opleveren?

Welke capaciteit heeft het net als de metrostellen elkaar opvolgen om de anderhalve minuut, om de twee minuten en om de tweeënhalve minuut? Volstaat de aangekondigde frequentie van een stel om de twee minuten om het verwachte aantal reizigers op te vangen?

virages serrés, exige un contrôle précis des accélérations et des freinages. Ainsi, d'un passage actuel de rame en station toutes les deux minutes et demi - sur le tronçon central du réseau -, il est possible de passer à deux minutes grâce à une modernisation de la signalisation et à une minute et demi avec l'automatisation. Il s'agit là d'un enjeu majeur.

Selon la déclaration de politique générale (DPG), l'objectif est de parvenir à un temps d'attente qui n'excède pas deux minutes entre deux rames de métro. On suppose qu'il s'agit du tronçon central.

Sur quelle option technique travaillez-vous pour passer de deux minutes et demie à deux minutes ? Sans doute s'agit-il de moderniser la signalisation. Quel est le calendrier de sa mise en œuvre ? Quel est le coût total et ventilé de ce projet ? Quel est l'impact sur l'engagement de personnel et sur le matériel, notamment le nombre de rames supplémentaires ?

Où en est le projet d'automatisation du métro ? Quelle est la position du gouvernement sur ce projet ? Quelles instructions sont-elles données à la STIB à cet égard ? Quelle est sa priorité par rapport aux autres grands projets, notamment en ce qui concerne la prolongation et modernisation de la signalisation ? La non-présence de l'automatisation dans la DPG signifie-t-elle sa mise au frigo ?

Selon mes informations, un projet pilote d'automatisation était prévu, entre Érasme et Beekkant, si je ne me trompe. Où en est l'aménagement des stations pilotes ? Quand seront-elles opérationnelles ?

Quels sont les moyens - humains, financiers, études, etc. - déjà investis dans ce projet d'automatisation baptisé Pulsar ?

Quel serait le coût total d'investissement pour l'automatisation complète ? Quel serait le surcoût de fonctionnement ou l'économie réalisée ?

Quelle est la différence de capacité du réseau pour un passage de rame toutes les deux minutes et demi, toutes les deux minutes et toutes les minutes et demi ? Le passage annoncé à deux minutes coïncide-t-il avec la hausse attendue de la

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De automatisering van de metro, meer bepaald van de lijnen 1 en 5, is al bijna een decennium het onderwerp van een sterk staaltje uitstelgedrag. In 2011 al presenteerde de MIVB haar Pulsarproject, met als doelstelling de start van de automatisering van lijnen 1 en 5 tegen 2016 en van het volledige netwerk tegen 2018. Het principe van automatisering stond ook ingeschreven in het regeerakkoord 2014-2019. We schrijven intussen 2019 en van enige automatisering op het metronetwerk is nog altijd geen sprake.

Zoals wel vaker bij grote projecten in dit gewest raakte in de loop van de vorige regeerperiode al bekend dat de oplevering werd uitgesteld naar 2023. Begin 2019, het laatste werkjaar van de vorige regering, stelde uw voorganger in de commissie dat de regering nog geen definitieve beslissing over de algemene automatisering van lijnen 1 en 5 had genomen. Hij wist wel te melden dat de MIVB werk maakte van de installatie van een nieuw beheersysteem op de metrolijnen 1 en 5, dat een automatisering mogelijk zou moeten maken.

In het nieuwe regeerakkoord staat een wat vreemde passage: “De verhoging van de frequentie op het bestaande metronet, met een doelstelling van 120 seconden tussen twee metrostellen, zal worden voortgezet door de mogelijkheid te analyseren het uurrooster ‘s avonds en in het weekend uit te breiden.” Het is mij een raadsel wat de dienstregeling 's avonds of tijdens de weekends te maken heeft met een doelstelling van 120 seconden tussen twee metro's, maar dat kunt u ons ongetwijfeld uitleggen. In de eerste versie van Good Move staat dan weer dat er een gedeeltelijke automatisering van de metrolijnen 1 en 5 komt.

Een automatisering van het netwerk zou betekenen dat men het interval tussen twee metro’s gevoelig zou kunnen inkorten, van 150 tot 90 seconden. Dat zou dan weer leiden tot een gevoelige verhoging van de commerciële snelheid van het metronetwerk van de stad.

Ik kan niet anders dan vaststellen dat de ambities

fréquentation des lignes ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Le projet d'automatisation des lignes 1 et 5 du métro ne cesse d'être reporté depuis 2011 et a même été inscrit dans l'accord de gouvernement pour 2014-2019. Nous sommes aujourd'hui en 2019 et l'automatisation n'est toujours pas une réalité.*

On nous a annoncé que la réception du projet était reportée à 2023. Début 2019, votre prédécesseur a déclaré que le gouvernement n'avait pas encore pris de décision finale concernant l'automatisation précitée, mais que la STIB planchait sur l'installation d'un nouveau système de gestion sur les lignes 1 et 5, qui devrait permettre l'automatisation.

Le nouvel accord de gouvernement contient un passage quelque peu étrange : "L'augmentation de la fréquence sur le réseau de métro existant, avec un objectif de 120 secondes entre deux rames de métro, sera poursuivie en analysant la possibilité d'allonger les horaires en soirée et le week-end." Pouvez-vous nous fournir de plus amples explications à ce sujet ?

La première version du plan Good Move prévoyait déjà une automatisation partielle des lignes 1 et 5. Cette automatisation permettrait de réduire de 150 à 90 secondes l'intervalle entre deux métros et, partant, d'augmenter sensiblement la vitesse commerciale du réseau.

Je ne peux que conclure que les ambitions ont été sérieusement revues à la baisse. Il reste à voir si le réseau du métro bruxellois sera un jour automatisé. L'objectif de 90 secondes entre deux rames semble avoir été écarté, et l'automatisation complète du réseau a apparemment fait place à une automatisation partielle des lignes 1 et 5.

Où en est le projet Pulsar ? Qu'en est-il du nouveau système de gestion des lignes de métro 1 et 5, censé permettre leur automatisation ? Quand notre réseau de métro sera-t-il automatisé ? Une phase de test est-elle prévue ? Si oui, quand ?

Quelle est la vision du gouvernement en la matière ? L'intervalle de 120 secondes est-il

en de deadline van 2011 ernstig teruggeschroefd zijn. Het is nog maar de vraag of het Brusselse metronetwerk überhaupt ooit geautomatiseerd zal worden. De ambitie van 90 seconden tussen twee metro's lijkt opgeborgen en een volledige automatisering van het net heeft klaarblijkelijk plaatsgemaakt voor een gedeeltelijke automatisering van lijnen 1 en 5.

Wat is de huidige stand van zaken van het Pulsarproject? Hoe is het gesteld met het nieuwe beheersysteem op de metrolijnen 1 en 5 dat de automatisering mogelijk moet maken? Wanneer zal ons metronetwerk geautomatiseerd zijn? Is er in een testfase voorzien, en zo ja, wanneer?

Volgens welke visie wil de regering het netwerk automatiseren? Blijven de vooropgestelde 120 seconden behouden? Betreft het een gedeeltelijke automatisering? Zal het netwerk in de toekomst volledig geautomatiseerd zijn?

Welke concrete frequentieverhoging heeft de regering op het oog voor avonden en weekends?

Hoeveel bedragen de kosten voor de huidige projecten en hoe ziet de raming voor de toekomst eruit?

conservé ? S'agira-t-il d'une automatisation partielle ou complète ?

Quelle augmentation de la fréquence le gouvernement envisage-t-il le soir et le week-end ?

Combien coûtent les projets actuels et quelles sont les estimations pour l'avenir ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Tijdens de begrotingsbesprekingen en bij eerdere vragen is het al een paar keer aan bod gekomen, maar ik geef u toch een stand van zaken mee.

De modernisering van de metrolijnen 1 en 5 omvat zowel nieuwe signalisatie en 22 nieuwe metrostellen als de bouw van een nieuwe stelplaats. Het klopt dus niet dat er niets is gebeurd, mevrouw Van Achter. Tussen een beslissing en de eerste zichtbare resultaten moeten nu eenmaal een aantal fasen worden doorlopen.

Door de signalisatie en vijf extra metrostellen zal de frequentie op die lijnen kunnen worden verhoogd van een interval van 2,5 naar 2 minuten. Het signalisatiesysteem wordt momenteel ontwikkeld en geïnstalleerd. De metrobouwer voert op dit moment ook fabriekstests uit op de metrostellen. Het depot, dat vlakbij de halte Erasmus ligt, zal al ten dele in gebruik worden genomen in 2020 om de aankomst van de eerste

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Ce sujet a déjà été abordé lors des discussions budgétaires et à l'occasion d'autres questions, mais je vais vous faire un point de la situation.*

La modernisation des lignes de métro 1 et 5 implique une nouvelle signalisation, 22 nouvelles rames et la construction d'un nouveau dépôt. Tout cela se déroule en plusieurs phases.

Grâce à la signalisation et à cinq rames supplémentaires, la fréquence sur ces lignes pourra passer de 2,5 à 2 minutes. Actuellement, le système de signalisation est développé et installé, tandis que les rames sont testées par le constructeur. Le dépôt, situé près d'Érasme, sera mis partiellement en service en 2020 pour accueillir les premières nouvelles rames. Il sera pleinement opérationnel en 2021. Les premières nouvelles rames seront mises en service fin 2020, avec la signalisation existante. La nouvelle

nieuwe stellen op te vangen. In 2021 wordt het dan volledig in gebruik genomen. Eind 2020 worden de eerste nieuwe stellen in dienst genomen, met de bestaande signalisatie. De nieuwe signalisatie wordt in 2022 eerst ingevoerd aan de Erasmus-antenne. De frequentieverhoging naar 2 minuten op de volledige lijnen 1 en 5 staat gepland voor 2023.

Om de automatisering van het Brusselse netwerk mogelijk te maken, wordt bij wijze van test een gedeeltelijke automatisering doorgevoerd bij Erasmus, met nieuwe signalisatie, nieuwe stellen en perronwanden in drie stations. De plaatsing en ingebruikname van de perronwanden staat tegen eind 2023 op de planning. Dan kunnen zowel de voertuigen als de nieuwe signalisatie uitgetest worden en kunnen we nagaan of ze beantwoorden aan alle vereisten om in de toekomst een volledig automatische besturing in te voeren.

Over de automatisering van de lijnen 1 en 5 moet de Brusselse regering nog wel een aantal beslissingen nemen, maar het proces loopt en de MIVB is ermee bezig. Binnenkort zal deze commissie het nieuwe depot bezoeken. Dat is het uitgelezen moment om de werkwijze van de MIVB nader te bekijken.

Metrolijn 3 zou in 2030 geautomatiseerd worden.

(verder in het Frans)

Volgens de huidige ramingen zullen er 32 bijkomende personeelsleden nodig zijn voor de technische dienst, drie voor de opleidingen en een vijftigtal bestuurders.

Op de lijnen 1 en 5 rijden de metrostellen momenteel met een interval van 2,5 minuut. Er rijden dus 24 stellen per uur, met een capaciteit van 17.000 reizigers per uur in elke richting. Op de lijnen 2 en 6 is het interval drie minuten. Daar rijden dus 20 stellen per uur, met een capaciteit van ongeveer 14.000 reizigers in elke richting.

Door de komende jaren nieuwe metrostellen in te voeren op de lijnen 1 en 5 en de oude te gebruiken om de lijnen 2 en 6 te versterken, kan het interval op die laatste verkort worden tot 2,5 minuut (met een capaciteit van 17.000 reizigers per uur in elke richting) en op de lijnen 1 en 5 tot twee minuten signalisation sera d'abord introduite en 2022 à l'antenne Érasme. Le passage de la fréquence à 2 minutes sur l'ensemble des lignes 1 et 5 est prévu en 2023.

Afin de permettre l'automatisation du réseau, une automatisation partielle est réalisée à Érasme, avec une nouvelle signalisation, ainsi que de nouvelles rames et façades de quai dans trois stations. Le placement et la mise en service des façades de quai sont prévus fin 2023. Tant les véhicules que la nouvelle signalisation pourront alors être testés, pour voir s'ils répondent à toutes les exigences pour introduire une automatisation totale à l'avenir.

Le processus d'automatisation suit donc son cours au sein de la STIB. Votre commission visitera bientôt le nouveau dépôt. Ce sera l'occasion d'examiner de plus près le fonctionnement de la société.

La ligne de métro 3 devrait être automatisée en 2030.

(poursuivant en français)

Le programme d'harmonisation du métro nécessitera évidemment des engagements supplémentaires. Selon les prévisions dont nous disposons à ce stade, 32 personnes sont appelées à rejoindre le département technique, en plus de trois personnes pour le service de formation et une cinquantaine pour la conduite.

Concernant l'impact et l'amélioration des fréquences sur le nombre de passagers transportés, sur les lignes 1 et 5, les rames se suivent actuellement à une fréquence de deux minutes trente, soit 24 trains par heure, ce qui représente une capacité de transport de 17.000 places par heure dans chaque direction. Sur les lignes 2 et 6, l'intervalle correspond à trois minutes, soit vingt trains par heure, pour une capacité de transport de quelque 14.000 places par heure dans chaque sens.

D'ici quelques années, la mise en service de nouvelles rames de métro sur les lignes 1 et 5 permettra de libérer des rames circulant sur ces lignes pour les réaffecter aux lignes 2 et 6, ce qui portera les fréquences à deux minutes d'intervalle entre les rames sur les lignes 1 et 5 (30 trains par

(30 stellen per uur, met een capaciteit van zo'n 21.000 reizigers per uur in elke richting).

In een later stadium zouden de intervallen nog verder verkort kunnen worden: op de lijnen 2 en 6 tot twee minuten (dus bijna 21.000 reizigers per uur in elke richting) en op de lijnen 1 en 5 tot anderhalve minuut (40 stellen per uur, met een capaciteit van bijna 28.000 reizigers per uur in elke richting). Daarvoor zijn echter wel aanzienlijke investeringen nodig en dus ook politieke keuzes.

(verder in het Nederlands)

Wat de vraag in verband met de frequentie betreft, wil ik zeggen dat het hier over het verhogen van de frequentie tijdens de piekuren gaat. Ik neem ook elke ochtend de metro. Met het oog op het comfort van de reiziger is het inderdaad belangrijk om iets aan de overbezetting te doen.

De metro langer laten rijden tijdens de avonduren staat los van de automatisering. Dat kunnen we nu al doen. Dat staat ook in de beleidsverklaring, maar daar hangt natuurlijk een prijskaartje aan vast. De komende jaren maken we daar zeker werk van.

Ik geef nog even mee dat de frequentie in 2018 is verhoogd. Voor deze regeerperiode moeten we de prioriteiten nog vastleggen. In de beleidsverklaring staat wel dat we daar een debat over willen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH).- Ik heb dus goed begrepen dat we vanaf 2023 op de lijnen 1 en 5 naar een frequentie van 2 minuten gaan.

heure), pour une capacité horaire de près de 21.000 places dans chaque sens, soit une hausse de 23,5 %, et, sur les lignes 2 et 6, à un intervalle de deux minutes trente entre les rames (24 trains par heure), pour une capacité de 17.000 places par heure dans chaque sens, soit une augmentation de 21,4 %.

Une fois le programme d'harmonisation du métro parvenu à un stade plus avancé, les fréquences s'établiront comme suit - sachant que des investissements seront nécessaires à cet égard, liés à des aspects budgétaires en fonction des priorités et possibilités existantes : sur les lignes 1 et 5, l'intervalle serait ramené à une minute trente (40 trains par heure), pour une capacité de transport de près de 28.000 places par heure dans chaque sens, avec une hausse de 33 % par rapport à deux minutes (64 % par rapport à la situation actuelle). Et sur les lignes 2 et 6, un intervalle de deux minutes entre les rames (30 trains par heure), pour une capacité de 21.000 places par heure dans chaque sens. La hausse est alors de 23 % par rapport à deux minutes trente (50 % par rapport à la fréquence en 2019).

Il s'agit là des possibilités, celles-ci imposant toutefois certains choix.

(poursuivant en néerlandais)

Au sujet des fréquences, je signale qu'il s'agit de les augmenter aux heures de pointe. Les métros bondés ne favorisent pas le confort des usagers !

Nous pourrions déjà étendre les horaires de fonctionnement du métro en soirée, indépendamment de son automatisation. Cela figure également dans la déclaration de politique générale, mais a évidemment un coût. Nous y travaillerons dans les prochaines années.

La fréquence a été augmentée en 2018. Nous devons encore débattre des priorités pour cette législature.

M. Christophe De Beukelaer (cdH) *(en néerlandais).- J'ai donc bien compris qu'à partir de 2023, nous passerons à une fréquence de 2 minutes sur les lignes 1 et 5.*

(verder in het Frans)

Het cdH verheugt zich alvast over die positieve evolutie.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De nieuwe signalisatie die enkel op de lijnen 1 en 5 wordt geïnstalleerd, maakt het dus mogelijk om in de toekomst tot een volledige automatisering te komen. Voor een volledige automatisering zijn er nieuwe metrostellen nodig. Dan zijn er nog de schermen en de wanden die in de drie stations worden geplaatst. Heb ik dat goed begrepen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- We beginnen met een testfase op de lijn in Erasmus. Daar worden drie stations met alle noodzakelijke technologie uitgerust. De huidige signalisatie blijft behouden, maar op dat stuk van de antenne van de metrolijn kan de nieuwe signalisatie worden getest. Het idee is om op die manier gefaseerd de overstap te maken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wordt de signalisatie op het volledige netwerk aangepast of alleen op de lijnen 1 en 5? Dat is niet duidelijk. Zal de nieuwe lijn 3 van bij de start in 2030 een automatische lijn zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De nieuwe metrolijn 3 is op een volledige automatisering voorzien. De signalisatie moet op het hele netwerk worden aangepast en niet alleen op de lijnen 1 en 5. In mijn antwoord ben ik alleen ingegaan op de eerste proefprojecten en de eerste ingebruiknames.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

(poursuivant en français)

Je relirai les réponses. En tout cas, nous nous réjouissons de cette évolution positive.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- La nouvelle signalisation, uniquement installée sur les lignes 1 et 5, permettra donc une automatisation complète à l'avenir. Celle-ci nécessite l'acquisition de nouvelles rames de métro. À cela s'ajoute le placement des écrans et des façades dans les trois stations. Est-ce correct ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Nous commençons par une phase de test sur la ligne à Érasme. Trois stations y seront équipées de la nouvelle signalisation. La transition vers cette dernière se fera ainsi de manière progressive.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- La signalisation sera-t-elle adaptée sur l'ensemble du réseau ou seulement sur les lignes 1 et 5 ? Ce n'est pas clair. La nouvelle ligne 3 sera-t-elle automatisée dès son ouverture en 2030 ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- La ligne 3 est prévue pour être complètement automatisée. La signalisation doit être adaptée sur l'ensemble du réseau, et donc pas uniquement sur les lignes 1 et 5. Ma réponse ne concernait que les premiers projets pilotes et les premières mises en service.*

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

betreffende "de schoolstraten".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- De schoolstraat is een nieuw concept in Brussel. Daarbij wordt een straat met een school tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer bij het begin en het einde van de schooldag. Dat is goed voor de veiligheid, de luchtkwaliteit en de contacten tussen kinderen, ouders en onderwijzend personeel.*

Kunt u ons een lijst bezorgen van de bestaande en geplande schoolstraten?

In welke fase van uitvoering zijn die straten (testfase, evaluatiefase en straten waar het concept definitief ingevoerd is)?

Hoe evalueert u de schoolstraten tot nu toe?

Welke impact hebben de schoolstraten op het verkeer in de omliggende straten? Hoe wordt dat geëvalueerd?

Een van de problemen lijkt te zijn om voldoende vrijwilligers te vinden om het verkeersverbod te doen naleven. Klopt dat en hoe wilt u dat oplossen?

Het gewest kende een subsidie van 1,5 miljoen toe aan de gemeenten, wat blijkbaar herhaald zou worden in 2020. Wordt die volledig gebruikt? Wanneer komt er een oproep voor projecten?

concernant "les rues scolaires".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- La rue scolaire est un concept novateur à Bruxelles. La rue scolaire permet de fermer temporairement à la circulation des véhicules motorisés une rue dans laquelle se situe une école. Visant à bannir de l'entrée de l'école les voitures aux moments où il y a la plus grande concentration d'élèves, cette fermeture contribue à la sécurité routière, à améliorer la qualité de l'air et à favoriser des contacts plus conviviaux entre élèves, parents et personnel enseignant.

Soucieux de voir se répandre ce genre d'initiatives, je souhaite disposer d'un tableau d'ensemble des rues scolaires. Pouvez-vous me donner, à cet effet, la liste des rues scolaires qui ont déjà vu le jour et celles qui sont, à votre connaissance, prévues, même si cela se décide principalement au niveau communal ? Pour chaque rue, quelles sont les écoles concernées ?

Où en est le calendrier de l'étude de ces rues (en phase de test, d'évaluation et rues implémentées définitivement) ?

Quel bilan dressez-vous de ces rues scolaires, avec le recul, les premières ayant vu le jour il y a quelque temps déjà ?

Quel est l'impact des fermetures de rues sur le trafic et les rues aux alentours ? Disposez-vous d'une méthode d'évaluation de cet élément ? Dans l'affirmative, quelle est-elle ?

Un des problèmes rencontrés semble être de trouver le personnel et/ou les bénévoles pour faire respecter la limitation de la circulation. Le confirmez-vous ? Quelles solutions envisagez-vous ?

La Région a octroyé une subvention de 1,5 million aux communes. De mémoire, il me semble qu'un budget similaire est prévu pour 2020. Où en est l'utilisation de ce budget ? Comptez-vous le renouveler ? Dans l'affirmative, quand l'appel à projets est-il prévu ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De lijst van schoolstraten vraagt u het best schriftelijk op.*

Elke nieuwe schoolstraat wordt eerst drie maanden lang getest. Daarna evalueren de school en de gemeente samen de werking ervan. Doorgaans geven ook ouders, leraren, omwonenden en soms de kinderen zelf hun mening, net als de politie.

Tot nu toe zijn alle geteste schoolstraten nadien blijven bestaan. De evaluaties zijn dus positief.

Qua verkeersveiligheid hebben de schoolstraten natuurlijk slechts een effect op een beperkt terrein en gedurende een korte periode. Drie vierde van de ongevallen met kinderen op weg van en naar school, gebeurt echter verder weg van school.

Ook de ruimere omgeving van de school moet dus verder beveiligd worden, met kortere oversteekplaatsen, een betere verlichting en een betere controle op fout parkeren en te snel rijden.

De schoolstraat is slechts een van de vele maatregelen in dit verband.

In andere steden met schoolstraten blijken die ook een invloed te hebben op de manier waarop ouders zich met hun kinderen verplaatsen.

Veel schepenen klagen inderdaad dat er te weinig personeel is om het tijdelijke verbod te doen naleven. Vaak zijn het stadswachten die dat doen, soms ook ouders of leraren.

Er zijn twee mogelijke oplossingen. Sinds januari 2019 bestaat er een subsidie voor infrastructuurwerken in het kader van de schoolstraten. Die maakt deel uit van een bestaande projectoproep voor de beveiliging van schoolomgevingen. In 2020 komt daar een nieuwe projectoproep bij, waarbij gemeenten subsidies kunnen aanvragen voor personeel om de sluiting van schoolstraten te begeleiden.

In 2019 ging ongeveer een derde van een totaal budget van 1,5 miljoen euro naar projecten rond schoolstraten. De regering zet die aanpak voort in 2020. De globale enveloppe voor de nieuwe projectoproep zal vier miljoen euro bedragen,

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne vais pas vous lire toute la liste des rues scolaires à Bruxelles, qui date de juin 2019. Il vous est loisible de demander une actualisation par écrit quand vous le souhaitez.

Même si la rue scolaire constitue une politique assez nouvelle, il est important d'en dresser le bilan. Chaque nouvelle rue scolaire est d'abord testée pendant une période de trois mois. Vers la fin de cette période de test, l'école et la commune organisent ensemble une évaluation de la rue scolaire. En général, l'avis des parents, des professeurs, des riverains, et parfois aussi des élèves est demandé. Souvent, les communes demandent également un avis de la police et des gardiens de la paix, si ceux-ci s'occupent de la fermeture de la rue.

À notre connaissance, toutes les rues scolaires qui ont été testées jusqu'à présent ont continué à exister après la phase de test. Cela signifie que les évaluations ont été assez positives. En effet, la rue scolaire a un effet immédiat d'apaisement juste avant l'école.

En termes de sécurité routière, les rues scolaires ne constituent toutefois qu'un maillon pour assurer la sécurité des enfants dans leurs déplacements, puisqu'elles n'ont de l'effet que sur un périmètre très limité et durant une courte période de temps. Or, diverses études en Belgique et à l'étranger mentionnent que, pour la grande majorité des enfants victimes d'accident de la route pendant les heures d'école, à savoir 75 % d'entre eux, l'accident se produit dans une zone périphérique de 300 mètres en dehors de la zone 30 des écoles.

Il est donc important de poursuivre en parallèle la sécurisation plus large des zones d'abords d'écoles par des aménagements qui, en tout temps, permettront de réduire la longueur des traversées piétonnes, d'éclairer celles-ci, d'y empêcher les stationnements gênants et de garantir la vitesse imposée.

Il s'agit ici donc d'une mesure parmi d'autres pour protéger nos enfants aux alentours des écoles.

Dans les autres villes où ont été testées des rues scolaires, on constate qu'outre la sécurisation des abords des écoles, celles-ci ont également un

waarvan een miljoen voor de schoolstraten.

impact sur les déplacements des parents avec leurs enfants et sur leur manière de les déposer à l'école.

La question du personnel pouvant faire respecter ces limitations est un enjeu exprimé par plusieurs échevins et échevines. La gestion des fermetures n'est en effet pas toujours facile. Dans la pratique, elle est aujourd'hui souvent assurée par des gardiens de la paix, voire des parents ou des professeurs.

Nous avons deux pistes de solution. Depuis janvier 2019 existe une subvention pour des travaux d'infrastructure dans le cadre des rues scolaires. Cette nouvelle possibilité pour les communes d'être subventionnées fait partie d'un appel à projets autour de la sécurisation des abords des écoles existant depuis plusieurs années. En 2020, un nouvel appel a été créé pour permettre aux communes de demander des subventions afin d'assumer les coûts de personnel liés à la gestion de la fermeture des rues scolaires.

Au niveau du budget, en 2019, une enveloppe de 1,5 million d'euros a été allouée pour l'appel dans sa globalité, incluant la pérennisation des rues scolaires, des projets de simple sécurisation des abords d'écoles et des projets de sécurisation de zones accidentogènes. Un tiers environ de cette enveloppe est destiné aux projets de rues scolaires.

Au vu de ce succès et de l'intérêt de ces initiatives en matière de sécurité routière, le gouvernement a décidé de poursuivre cette dynamique en 2020. Un nouvel appel à projets a, sauf erreur, été lancé fin novembre, sur la base d'une enveloppe budgétaire globale de 4 millions d'euros, dont un million d'euros pour de nouveaux projets de rues scolaires.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Dat miljoen euro moet dus ook voor de personeelskosten dienen?*

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Ai-je bien compris que le coût du personnel sera inclus dans ce million d'euros ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Dat is een van de mogelijkheden.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela pourrait faire partie d'une demande, mais c'est aux communes de la faire. Une demande peut aussi émaner des parents et nous pouvons attribuer l'argent à d'autres projets.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Waarvoor dient dat geld anders? Voor de*

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- À quoi sert cet argent, s'il ne sert pas au personnel ? À la

beveiliging van een straat of een parking?

(Instemming van de minister)

Is er een lijst van de schoolstraten die toegankelijk is voor het publiek?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik kan u die bezorgen. Ze dateert van juni 2019.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de reclame voor Uber Eats op de trams van de MIVB".

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- De reclame voor Uber Eats op de trams van de MIVB zorgde de voorbije weken voor beroering. Niet alleen staat Uber voor een economisch model dat ten koste gaat van stabiele en kwaliteitsvolle jobs, maar het platform blijkt ook niet in staat om misbruiken tegen te gaan, zoals de uitbuiting van minderjarigen of mensen zonder papieren.*

De zogenaamde moderne economie van Uber is niets anders dan een vorm van slavernij, die zich noch van het milieu noch van de werknemers iets aantrekt. Bovendien draagt Uber ook bij tot een hogere autoverkeersdruk.

Om te overleven met het toepassen van lage prijzen en om marktaandeel te behouden, moet Uber nieuwe klanten aantrekken, investeren in andere technologieën, zoals elektrische steps, en doordringen in nieuwe markten, zoals de levering aan huis van voedsel, via Uber Eats. Daarom

sécurisation d'infrastructures comme l'aménagement d'une rue ou d'un parking ?

(Acquiescement de la ministre)

Vous avez évoqué une liste de toutes les rues scolaires. Est-elle accessible au public ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux vous la transmettre si vous m'en faites la demande. Elle date de juin 2019.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la publicité pour Uber Eats sur les trams de la STIB".

M. Jamal Ikazban (PS).- Il ne vous a sans doute pas échappé que l'affichage publicitaire pour Uber Eats sur les trams de la STIB a suscité quelques remous ces dernières semaines. Au-delà de la promotion d'un modèle économique se développant au détriment du salariat, d'emplois stables et de qualité, cette plate-forme de services a notamment été pointée du doigt pour s'être révélée incapable d'encadrer la sous-location de compte, la prestation de mineurs ou de sans-papiers exploités pour un salaire indigne.

Depuis 2014, je tire la sonnette d'alarme sur la pseudo-modernité de l'économie de plate-forme que met en avant Uber, qui n'est rien d'autre qu'une sorte d'esclavagisme moderne ne se souciant, en réalité, ni de l'environnement, ni des travailleurs. Avec plus de 2.000 véhicules roulant pour la plate-forme, Uber participe plutôt à augmenter considérablement la pression automobile.

Pour durer en pratiquant des prix bas, conserver

moet het heel wat investeren in promotie.

Het verbaast me dat de MIVB promotie voert voor een internationale mastodont die overal zorgt voor oneerlijke concurrentie, de sociale verworvenheden afbreekt en geen belastingen betaalt. Helemaal zorgwekkend is dat Uber in andere landen partnerschappen probeert aan te gaan met openbaarvervoermaatschappijen.

Uber heeft ook een app die alle vervoersvormen centraliseert, van fiets tot motorfiets, via de helikopter, de auto, het openbaar vervoer, de step en zelfs de auto zonder bestuurder.

De MIVB heeft in haar reclamehandvest seksistische reclame geweerd. Nu stelt zich ook de vraag naar de sociale en maatschappelijke verantwoordelijkheid van de onderneming.

Wat is er veranderd in het reclamehandvest van de MIVB? Wordt er verwezen naar de sociale en maatschappelijke verantwoordelijkheid van de adverteerders?

Hoeveel inkomsten levert de reclame de MIVB op?

Heeft de multinational de MIVB benaderd in het kader van een partnerschap?

ses parts de marché, Uber se doit d'attirer de nouveaux clients, d'investir dans d'autres technologies comme les trottinettes électriques, et de pénétrer de nouveaux marchés comme la livraison de plats préparés avec Uber Eats. Pour y parvenir, il faut multiplier promotions et investissements.

Je m'étonne cependant que notre STIB fasse la promotion d'un mastodonte international qui fait subir une concurrence déloyale partout où il sévit, détricote nos acquis sociaux et ne paie pas l'impôt. En juin dernier, une quarantaine de chauffeurs de taxi ont manifesté devant le dépôt de la STIB à Haren pour dénoncer la mise en avant de la plate-forme américaine de transport Uber lors de la présentation de son rapport d'activité 2018.

La STIB avait démenti une telle intention, mais cette publicité sur les trams pose question. Telle une araignée qui tisse sa toile, Uber cherche à s'étendre à tous les modes de transport. En France et aux États-Unis, il tente des partenariats avec les régies de transport public. Comme le dit le grand patron de la plate-forme : "Tout comme Amazon qui vend des produits tiers, nous voulons offrir des services de transport tiers".

Dernièrement, Uber a présenté une application centralisant tous les types de transport, du vélo à la moto en passant par l'hélicoptère, la voiture, les transports publics et la trottinette, sans parler des véhicules sans chauffeur.

Alors que la STIB a révisé sa charte publicitaire, notamment pour proscrire les publicités sexistes, se pose la question des responsabilités sociale et sociétale de l'entreprise dès lors qu'elle fait la promotion de fournisseurs de services qui s'en préoccupent très peu.

Quelles sont les nouvelles dispositions adoptées par la STIB à l'occasion de la révision de sa charte publicitaire ? Prévoit-elle des dispositions relatives aux responsabilités sociale et sociétale des annonceurs ?

Quel est le montant des recettes commerciales de la STIB générées par la publicité ?

La STIB a-t-elle été approchée par la

multinationale dans le cadre d'un partenariat ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het ethische handvest inzake reclame van de MIVB werd in 2018 gewijzigd. Voortaan zijn ook verboden:*

- reclame voor kansspelen die onder de wet van 17 mei 1999 vallen;

- reclame voor dranken met een hoger alcoholpercentage dan 22%;

- reclame voor alcoholische dranken die op minderjarigen gericht zijn;

- reclame voor auto's of autodistributeurs, tenzij het gaat om mobiliteitsevenementen of wanneer de complementariteit met andere vervoersmodi benadrukt wordt.

De reclame moet ook in regel zijn met de wetgeving en de aanbevelingen van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) en mag geen schade toebrengen aan de waarden van de MIVB of haar imago.

Het handvest heeft drie basisprincipes: transparantie, verantwoordelijkheid en goed bestuur.

Op grond van dat handvest moet reclame voor Uber dus geweigerd worden. Reclame voor Uber Eats daarentegen wordt op dezelfde manier behandeld als reclame voor gelijkaardige diensten, zoals Takeaway of Deliveroo.

In 2018 haalde de MIVB 4,2 miljoen euro inkomsten uit reclame en in 2019 zal dat waarschijnlijk een gelijkaardig bedrag zijn.

De MIVB is nooit benaderd voor een partnerschap met Uber en zou daar wellicht ook niet op ingaan.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La charte éthique publicitaire de la STIB, que tout annonceur est tenu de respecter scrupuleusement, a été revue en 2018. De nouvelles restrictions ont été ajoutées le 1er janvier 2019. Sont désormais également interdites :

- les publicités pour les jeux de hasard qui relèvent du champ d'application de la loi du 17 mai 1999 sur les jeux de hasard, les paris, les établissements de jeux de hasard et la protection des joueurs ;

- les publicités pour des boissons d'une teneur en alcool supérieure à 22 % ;

- les publicités pour des boissons alcoolisées représentant ou ciblant des mineurs d'âge ;

- les publicités pour des automobiles ou des distributeurs automobiles, hormis celles visant à promouvoir des événements de mobilité, moyennant un accord préalable sur les visuels par la STIB, ou celles s'inscrivant dans la logique de complémentarité avec le transport public ou le partage de voitures ou de vélos.

La charte éthique publicitaire de la STIB prévoit que la publicité doit être conforme à la législation, respecter les règles et recommandations énoncées par le jury d'éthique publicitaire, ne pas nuire directement ou indirectement aux valeurs de la STIB et ne pas porter atteinte à son image de service public et de société de transport.

De même, la charte repose sur trois principes de base clairs : la transparence, la responsabilité et la bonne gouvernance.

Conformément à cette charte, toute publicité pour le service de taxi Uber sera donc refusée. Par contre, une publicité pour Uber Eats sera traitée comme n'importe quelle publicité pour tout autre service de livraison de type Takeaway ou Deliveroo.

En 2018, les recettes publicitaires de la STIB s'élevaient à 4,2 millions d'euros et elles devraient être du même ordre en 2019.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- Het verheugt me dat het ethische handvest met een aantal elementen is uitgebreid en ook dat de MIVB geen reclame zal maken voor de fake taxi's van Uber.*

Uber Eats is echter een gelijkaardig systeem, dat gebaseerd is op schijnzelfstandigen en de sociale verworvenheden ondergraaft. De MIVB zou tegenover Uber Eats dan ook dezelfde logica moeten hanteren.

Heel wat van dergelijke ondernemingen hangen trouwens rechtszaken boven het hoofd voor overtredingen van de sociale wetgeving. Overheidsbedrijven mogen daar geen reclame voor maken.

- Het incident is gesloten.

La STIB n'a jamais été approchée directement dans le cadre d'un partenariat avec Uber. Et si cela avait été le cas, je ne crois pas que la réponse eût été positive.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je remercie la ministre pour son historique expliquant que cette charte éthique, au fur et à mesure, a inclus des éléments qui n'y étaient pas inclus auparavant, tels que les jeux de hasard. Une telle progression est très positive, vu le besoin constant de plus d'éthique.

Je suis ravi d'entendre que le transport en faux taxis proposé par Uber est proscrit dans la communication de la STIB. C'est une bonne chose. Il n'en reste pas moins qu'Uber Eats est un système identique qui utilise les mêmes méthodes, la même façon de contourner les acquis sociaux et le salariat en faisant travailler de faux indépendants et même des jeunes de moins de quinze ans ou encore des sans-papiers par le biais de comptes ouverts par des gens sur internet.

Je reste sur ma faim car la logique suivie dans le cadre de la concurrence déloyale faite par Uber aux taxis devrait être la même à suivre à l'égard d'Uber Eats. D'ailleurs, vous avez cité d'autres opérateurs qui ne respectent pas la législation et qui la contournent en faisant travailler des faux indépendants. À ce sujet, des plaintes ont été déposées et des décisions de justice sont imminentes.

La Commission administrative de règlement de la relation de travail planche justement sur la redéfinition de cette relation entre ces travailleurs précaires et ces multinationales et leurs applications qui ne mettent pas le public en contact avec des salariés ou de vrais indépendants. De la même façon, il me semble que les entreprises publiques ne peuvent l'accepter.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-

REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de vraag en het toekomstig aanbod inzake mobiliteit in, naar en vanuit Haren in verband met de door de gemeentelijke en gewestelijke overheden geplande verdichting".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Haren is een van de weinige wijken in het Brussels Gewest die nog een dorps karakter hebben. Het gewest en de stad Brussel moeten dan ook stoppen met er projecten door te drukken die op de levenskwaliteit van de inwoners wegen.*

Zowel de stad Brussel als het Brussels Gewest streven helaas naar een hogere bouwdichtheid in het groene Haren. Dat heeft vooral te maken met de nog beschikbare, gemakkelijk te ontwikkelen openbare gronden.

Er is een nieuwe wijk met 800 woningen gepland, goed voor 2.500 nieuwe inwoners. Dat past niet bij het landelijke karakter van de omgeving.

Ik betreur die politieke keuze, maar vanuit de oppositie kan ik niet meer doen dan hopen dat de verdichting op zijn minst met een beter dienstenaanbod voor de inwoners gepaard zal gaan.

Het busaanbod naar Haren werd onlangs uitgebreid, ook al moet dat nog worden geëvalueerd. Vanuit Neder-Over-Heembeek rijdt er echter nog steeds geen bus naar Haren.

Ook de noordelijke metrolijn tussen het Noordstation en station Bordet tot Haren kan met 800 m worden verlengd door ze door te trekken over het terrein van de MIVB. Het is bovendien mogelijk op aanvaardbare wandelafstand van de twee stations in Haren en de toekomstige gevangenis een nieuw station te bouwen.

Bestudeert u de verlenging van de metro tot Haren? Dat zou de wijk uit zijn isolement kunnen halen.

Welke maatregelen neemt u om Haren en Neder-

CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la demande et l'offre future de mobilité dans, vers et de Haren en lien avec la densification planifiée par les autorités communales et régionales".

M. David Weytsman (MR).- Il s'agit d'une question écrite qui a été requalifiée en question orale.

Haren doit rester un quartier à caractère villageois au sein de notre Région. Le gouvernement bruxellois, tout comme la Ville de Bruxelles, doivent cesser d'utiliser cette commune pour y imposer des projets pénibles pour la qualité de vie de ses habitants.

Aujourd'hui, tant la Ville de Bruxelles que la Région ont, hélas, décidé de densifier ce quartier vert de notre capitale. Ce choix politique émane moins d'une volonté de créer un projet de ville pour Haren que d'une gestion trop facile du foncier public disponible à Haren ou à Neder-Over-Heembeek.

Parmi les projets communaux, régionaux et privés en cours ou à venir, il est prévu de construire un total de huit îlots résidentiels regroupant plus de 800 habitations et 2.500 nouveaux habitants. Nous serons alors bien loin du caractère villageois que nous souhaitons pour cette partie de Bruxelles.

Je déplore ces choix politiques, mais étant dans l'opposition tant à la Ville de Bruxelles qu'à la Région, je souhaite que cette densification s'accompagne au moins d'une augmentation de l'offre de services à ces habitants.

Je me réjouis que l'offre de bus ait été récemment renforcée vers Haren, même si elle devra être évaluée. Il reste cependant de graves lacunes problématiques à ce niveau entre Neder-Over-Heembeek et Haren, deux quartiers particulièrement enclavés n'ayant pas de liaison entre eux.

En outre, la question de la prolongation de la ligne

Over-Heembeek beter met elkaar te verbinden? Met het openbaar vervoer duurt het vandaag immers meer dan een uur om de 5 km tussen de twee te overbruggen.

Met de komst van de nieuwe wijk en de gevangenis zullen er bovendien duizenden wagens bij komen op de Haachtsesteenweg. Bestaan er studies over de toekomstige verzadiging van die verkeersas? Met welke maatregelen wilt u die problemen oplossen?

de métro entre les stations Gare du Nord et Bordet vers Haren mérite votre attention. À partir de Bordet, cette prolongation sur une distance de 800 mètres pourrait se réaliser sur les terrains des dépôts de la STIB à Haren. De même, il est possible de construire une station qui se trouverait à une distance raisonnable à pied des deux gares de Haren situées sur les lignes 36 (Bruxelles-Liège) et 26 (Hal-Malines) et de la future prison.

Étudiez-vous l'extension du métro nord vers Haren ? Nous savons que vous l'examinez, puisque nous en avons discuté dans le cadre des débats budgétaires. Vous vous y êtes même engagée. Sachez qu'une petite extension permettrait de grandement désenclaver ce quartier.

Quelles mesures avez-vous prévues afin d'augmenter l'offre entre Haren et Neder-Over-Heembeek ? Ces deux quartiers sont distants de 5 kilomètres, mais pour connaître beaucoup de personnes qui doivent les parcourir régulièrement, je peux vous dire que ces 5 kilomètres prennent plus d'une heure en transports en commun. Il faut en effet se rendre dans le centre-ville et repartir. C'est tout le problème des liaisons transversales.

En ce qui concerne la mobilité automobile, plusieurs milliers de voitures supplémentaires devront emprunter la chaussée de Haecht à l'avenir en raison des nouveaux projets immobiliers et de l'installation de la nouvelle prison. Disposez-vous d'études sur la congestion future de cet axe régional ? Quels types d'aménagements sont-ils prévus afin de répondre à ces problèmes ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- In de effectenstudie voor metrolijn 3 tot het station van Bordet wordt de verlenging van de metrolijn ook onderzocht. Als we achteraf beslissen om dat inderdaad te doen, dan kunnen die werken zonder al te grote hinder voor de metro worden uitgevoerd.*

Neder-Over-Heembeek en Haren liggen op een steenworp van elkaar, maar een verplaatsing tussen de twee vergt inderdaad veel tijd. Een betere bovengrondse verbinding met het openbaar vervoer is moeilijk haalbaar, aangezien de

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude d'incidences du projet de métro 3 jusqu'à hauteur de la gare de Bordet prévoit explicitement d'étudier l'intérêt de réaliser l'infrastructure projetée à Bordet et de la raccorder au nouveau dépôt de métro. Ainsi, s'il était décidé ultérieurement de procéder à un prolongement, celui-ci serait réalisable sans devoir interrompre significativement l'exploitation du métro.

Les centres de Neder-Over-Heembeek et de Haren sont effectivement proches à vol d'oiseau, mais bien plus éloignés si l'on emprunte des réseaux de

terreinen van Schaarbeek-Vorming en het kanaal alleen via de Van Praetbrug en de Budabrug kunnen worden overgestoken.

Uit gegevens van Brussel Mobiliteit over 2017 betreffende de verbindingen met Haren blijkt dat 5% van de reizigers van en naar Neder-Over-Heembeek ging. Op de lijnen naar de andere omliggende gemeenten liggen de percentages hoger.

Uit het onderzoek Census 2011 blijkt bovendien dat het aantal woon-werkverplaatsingen tussen Haren en Neder-Over-Heembeek relatief laag ligt.

Perspective.brussels en Brussel Mobiliteit zullen samen instaan voor een richtplan van aanleg voor de sector Bordet. De aanbesteding loopt momenteel, ik verwacht dat er in maart met het opstellen van het richtplan van aanleg kan worden gestart. Het zal minstens een jaar duren voor het in eerste lezing aan de regering wordt voorgelegd.

In het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan is de Haachtsesteenweg tussen Bordet en de Kleine Ring als een plaatselijke weg ingekleurd. De grote verkeersstromen zouden naar de Leopold III-laan worden geleid. De stad Brussel heeft zich daar bij het openbaar onderzoek niet tegen gekant.

Over welk statuut de Haachtsesteenweg ten noorden van Bordet krijgt, is nog niets beslist. Ook eventuele wijzigingen aan de verkeerswisselaars op de Ring worden nog bekeken.

transports, que ceux-ci soient routiers ou en commun. La mauvaise connexion en transport en commun ne traduit pas un problème de fréquence ou de vitesse commerciale, mais bien un problème de faisabilité. Les présences de Schaerbeek-Formation et du canal entre les centres des deux anciennes communes ne permettent pas d'imaginer une solution en surface qui améliorerait significativement la situation actuelle. En effet, les ponts Van Praet et Buda sont les deux seuls passages possibles.

Nous disposons de quelques chiffres sur les déplacements effectués entre Haren et Neder-Over-Heembeek. Les données téléphoniques acquises par Bruxelles Mobilité en 2017 nous permettent d'estimer les liens, tous modes et tous motifs confondus, entre les différentes sous-communes. Nous constatons que, bien avant Neder-Over-Heembeek, où les flux s'élèvent à 5 %, les déplacements liés avec Haren, en dehors des flux internes à la sous-commune, sont dirigés vers et depuis Evere pour 12,5 %, Zaventem pour 8,5 %, Machelen pour 7 %, Woluwe-Saint-Lambert pour 6 % et Schaerbeek pour 6 %.

Les données du recensement Census 2011 nous donnent des paires domicile-emploi pour les travailleurs résidents, au nombre de 1.500, ou les employés, au nombre de 13.500 à Haren. Nous remarquons que les liens entre Haren et Neder-Over-Heembeek sont relativement faibles. La situation est la même si l'on ne prend en considération que le centre de Haren, avec 800 résidents et 200 employés.

La rédaction d’un plan d'aménagement directeur (PAD) sur le secteur de Bordet va être entamée par perspective.brussels avec l’appui de Bruxelles Mobilité. L'appel d'offres a été lancé fin novembre, la remise des offres est prévue en janvier, et le démarrage du PAD, début mars. Il faut compter au moins un an d’élaboration avant un passage en première lecture au gouvernement.

Dans le projet de plan régional de mobilité, la chaussée de Haecht, entre Bordet et la Petite ceinture, est vouée à un rôle de voirie de quartier et n’a pas pour vocation d’accueillir les flux de transit. Ceux-ci seraient encouragés à emprunter le boulevard Léopold III. Lors de l’enquête publique, la Ville de Bruxelles ne s’est pas prononcée contre

ce principe.

Au nord de Bordet, le statut de la voirie est encore en réflexion, en lien avec les plans d'aménagement directeurs Bordet et OTAN. Les éventuelles modifications de fonctionnement des échangeurs du ring qui découleraient du programme "Werken aan de Ring" sont encore en réflexion également.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Is de 5 % verplaatsingen tussen Haren en Neder-Over-Heembeek onvoldoende om een rechtstreekse lijn in te leggen?*

M. David Weytsman (MR).- Cet échange oral en commission m'aura tout de même permis de vous poser quelques questions complémentaires.

Les 5 % de déplacement entre Haren et Neder-Over-Heembeek sont donc insuffisants pour avoir une liaison directe ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- We moeten een manier zoeken om Schaarbeek-Vorming met het kanaal te verbinden. Met mijn cijfers heb ik gewoon het verkeer tussen beide gemeenten willen schetsen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En fait, il faut trouver un moyen de relier Schaerbeek-Formation et le canal. Les chiffres que je vous ai donnés n'avaient d'autre but que de montrer le flux entre les deux communes.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Zou een bus dan niet het traject van de auto's kunnen volgen?*

M. David Weytsman (MR).- Ne pourrait-il y avoir un bus qui suit un parcours identique à celui des voitures ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De MIVB zou dat kunnen onderzoeken in haar volgende busplan, dat in 2022 ingaat.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB pourrait examiner cette idée dans le prochain plan directeur du réseau bruxellois de bus qui suivra celui appliqué jusqu'en 2022.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

(De heer Christophe De Beukelaer, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

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,

betreffende "het rijden van ecocombi's over het Brusselse gedeelte van de Ring rond Brussel".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ruim een jaar geleden vroegen de andere gewesten het Brussels Gewest om ecocombi's toe te laten op de Ring rond Brussel. Het gaat om extra lange, moduleerbare vrachtwagens. In Vlaanderen liep daarrond een proefproject tussen 2014 en 2018 en het Vlaams Gewest wil dat nu uitbreiden. Ook het Waals Gewest zet stappen in die richting.*

Voor de distributie binnen het Brussels Gewest zijn dergelijke voertuigen uiteraard niet inzetbaar, maar voor sommige ondernemingen aan de rand van het Brusselse grondgebied, zoals de Audi-fabriek, zouden ze nuttig kunnen zijn.

De voorstanders van de ecocombi's wijzen op het economische nut (twee ecocombi's vervangen drie vrachtwagens), de voordelen voor de mobiliteit en de lagere uitstoot van CO_2 en fijnstof.

Op mijn vraag van 16 juli 2018 antwoordde uw voorganger dat Brussel Mobiliteit de impact zou analyseren van een toelating voor ecocombi's om te rijden op de Ring en in bepaalde zones aan de rand van het gewest. Wat heeft die analyse opgeleverd?

Hoe hebt u gereageerd op de vraag van Vlaanderen en Wallonië? Wat is het standpunt van de regering over de ecocombi's?

concernant "la circulation d'écocombis sur la partie bruxelloise du ring de Bruxelles".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La Région bruxelloise a été sollicitée il y a plus d'un an par les deux autres Régions pour autoriser le passage des écocombis sur le ring de Bruxelles.

Après un premier projet pilote mené entre 2014 et 2018, la Région flamande a prévu d'étendre le projet à partir du 1er juillet 2018. La Région wallonne a, pour sa part, également avancé pour permettre le recours à des camions modulables de quelque 25m de long, ajoutant ainsi 7m à la longueur d'un camion normal. Aux Pays-Bas, plus de 1.000 écocombis circulent depuis quelques années.

Bruxelles n'a évidemment pas un territoire comparable à celui de la Wallonie, de la Flandre ou des Pays-Bas. La question de l'utilisation de ce type de véhicules pour la distribution urbaine au cœur de la Région ne se pose donc pas. Il n'en demeure pas moins que la demande de circulation d'un tel charroi pourrait être justifiée, compte tenu de la présence de certaines entreprises, en particulier à la limite de son territoire. Je pense à la sortie 17 du ring, à proximité de l'usine Audi, où une bretelle a été récemment construite.

Les défenseurs des écocombis mettent en avant l'intérêt économique - deux écocombis remplacent trois camions -, l'intérêt environnemental avec la diminution consécutive des émissions de CO_2 et des particules fines ou encore celui pour la mobilité, puisque cela réduit le nombre de camions.

En réponse à ma question du 16 juillet 2018, votre prédécesseur a demandé à Bruxelles Mobilité d'analyser l'impact d'une autorisation de la circulation de ces véhicules sur le ring et dans certaines zones périphériques. Quelles sont les conclusions de cette analyse ?

Quelles suites ont-elles été données aux demandes de la Flandre et de la Wallonie, notamment pour que les écocombis puissent circuler sur la partie bruxelloise du ring ? Quelle est la position du gouvernement quant à la circulation d'un tel

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit heeft inderdaad de impact geanalyseerd van extra lange voertuigen op de Brusselse Ring, nadat de andere gewesten die hadden toegelaten in het kader van een proefproject. Als dergelijke voertuigen het land doorkruisen, moeten ze immers via de Ring.*

Brussel Mobiliteit heeft in eerste instantie een negatief advies gegeven in verband met de capaciteit van de bruggen nrs. 34 (over de Hallestraat in Vorst) en 30 (over het kanaal in Anderlecht).

Een toelating zou eventueel mogelijk zijn voor het noordelijke gedeelte van de Ring, tussen afrit 6 Koningslo en het viaduct van Vilvoorde, maar daarvoor zijn bijkomende studies nodig.

Een eventuele toelating om in bepaalde industriegebieden te rijden, kwam niet aan bod in de studie.

Brussel Mobiliteit heeft wel de goede praktijken in Vlaanderen, Wallonië en Nederland onderzocht.

Kortom, het gewest heeft nog geen beslissing genomen omdat de analyses een aantal potentiële pijnpunten aan het licht hebben gebracht die nader onderzoek vereisen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Kunt u meer details geven over het negatieve advies van Brussel Mobiliteit? Als er*

charroi sur le ring et au sein de certaines zones industrielles dans sa bordure ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité a analysé les impacts principaux d'une éventuelle circulation de véhicules plus longs et plus lourds (VLL) sur le territoire de la Région. Cette analyse fait suite à la demande des deux autres Régions ayant autorisé les VLL dans le cadre de projets pilotes, ainsi que d'entreprises ne pouvant pas rallier la Belgique d'un côté à l'autre, faute de pouvoir emprunter le tronçon bruxellois du ring. En ce qui concerne la circulation sur le ring, une analyse effectuée par les services de Bruxelles Mobilité a rendu un premier avis négatif quant à la capacité des deux ouvrages d'art, à savoir les ponts n°34 au-dessus de la rue de Halle et n°30 au-dessus du canal. Ces deux ponts sont situés au niveau des communes de Forest et d'Anderlecht.

Au nord, une autorisation sur le tronçon du ring sur le territoire de la Région, entre la sortie n°6 Koningslo et le viaduc de Vilvorde, pourrait être envisagée, mais doit faire l'objet d'études complémentaires par rapport à la viabilité de la voirie, et ce, notamment en cas d'accident.

La circulation au sein de certaines zones industrielles n'a pas été étudiée, dans la mesure où la circulation sur le ring n'a pas encore été tranchée.

Bruxelles Mobilité a toutefois procédé à une analyse des bonnes pratiques en Flandre, en Wallonie et aux Pays-Bas.

Sur la base de ces éléments, une grille d'analyse pourrait être établie avec le Centre de recherches routières (CRR), par exemple. Aucune décision formelle n'a donc été prise par la Région en ce qui concerne la circulation de ce type de véhicules sur le ring et dans certaines zones industrielles, les analyses déjà menées ayant mis en lumière les difficultés de mise en œuvre ainsi qu'une série de points devant encore être approfondis.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Selon vos propos, Bruxelles Mobilité a rendu un avis négatif par rapport aux ouvrages d'art situés au niveau des

meerdere vrachtwagens achter elkaar over de bruggen kunnen rijden, moeten ecocombi's dat toch ook kunnen? Eén ecocombi vervangt immers twee of drie vrachtwagens.

communes de Forest et d'Anderlecht. N'avez-vous pas davantage de détails par rapport à ce type de charroi, même si votre réponse devait être fort technique ? Si deux ou trois camions se suivent sur cet ouvrage d'art, cela ne peut être mieux qu'un écocombi qui remplace les camions. Je ne comprends pas bien les raisons techniques qui amènent à un avis négatif à cet endroit au regard du tronçon au nord de Bruxelles. Serait-il possible de consulter la note d'analyse ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik zal navragen of het mogelijk is om u de technische analyse te bezorgen. De ecocombi's zijn in elk geval zwaarder dan gewone vrachtwagens en kunnen meer trillingen veroorzaken.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je n'ai pas cette note. Je demanderai s'il est possible de vous la transmettre. Ces véhicules sont plus lourds que d'autres et peuvent avoir un impact sur les ouvrages à cause des vibrations qu'ils occasionnent.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Goed, maar twee lichtere vrachtwagens wegen toch even veel als een zwaardere?*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je comprends bien mais, si à la place d'un seul véhicule lourd, deux moins lourds (dont la somme des poids serait plus lourde) empruntent le même tronçon, ne serions-nous pas devant le même constat ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Dat hangt af van de afstand tussen beide voertuigen. Als de bestuurders de Wegcode naleven, worden het gewicht en de trillingen van afzonderlijke vrachtwagens beter gespreid. Ook de snelheid speelt daarbij een rol. We willen drama's zoals in Genua absoluut vermijden!*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela dépend de la distance qu'il y a entre les deux. Si le code de la route est respecté, le poids est partagé et il en va de même avec les vibrations. La question de la vitesse a aussi son rôle. Ce débat est important. Tout le monde a gardé en mémoire le pont à Gênes, qui s'est effondré. On ne veut pas de cela à Bruxelles !

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Om dat beter te begrijpen zou ik graag meer technische uitleg krijgen. Verder wacht ik op het vervolg van de studie over het noorden van Brussel.*

- Het incident is gesloten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- C’est pour cette raison que je désirais recevoir des éléments de réponse plus techniques, pour une meilleure compréhension du phénomène.

Nous restons dans l'attente de la suite de l'étude, notamment pour le nord de Bruxelles.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA

MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de invoering van "Gas to Liquid"-brandstof (GLT) om de milieuprestaties van de bussen van de MIVB te verbeteren".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- De MIVB-dieselbussen veroorzaken lawaaihinder en luchtverontreiniging en vormen dus een risico voor de volksgezondheid.*

Het Brussels Parlement keurde op 24 oktober 2019 de Brusselse bijdrage aan het Nationaal Klimaatplan voor 2030 goed, met onder meer een geleidelijke koolstofuitstap voor het wegvervoer en milieuvriendelijkere voertuigen, met het oog op een zero-emissiewagenpark.

Een aantal van de bestelde hybride en elektrische bussen reden al uit en de MIVB wil tegen 2035 al haar voertuigen vervangen door elektrische modellen. Dat duurt nog lang en daarom hoop ik op tussentijdse maatregelen tegen de hinder.

Gas To Liquid (GLT) is een minder vervuilende en een zuinige alternatieve brandstof die na succesvolle tests al wordt ingezet in het openbaar vervoer te Straatsburg en Parijs.

GTL biedt het voordeel dat het diesel kan vervangen zonder dat de brandstoftank of de motor moet worden omgebouwd. Bovendien komt er minder stikstof vrij en tussen een vijfde en een derde minder fijnstofdeeltjes. Bij de verbranding komt geen rook of reuk vrij en de motor draait opvallend stiller dan bij een conventioneel voertuig.

GTL is een paraffinehoudende brandstof en beantwoordt aan de Europese standaard EN 15940, die in elke lidstaat afzonderlijk moet worden omgezet. In Frankrijk, Nederland, Duitsland, Engeland en Denemarken is GTL al verkrijgbaar. Sinds 23 juli 2018 is GTL ook op de Belgische markt bij wet toegelaten.

Gezonde lucht is levensnoodzakelijk voor Brussel. We moeten dan ook alle mogelijke oplossingen

MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'introduction du carburant "gas to liquid" (GTL) aux fins d'améliorer les performances environnementales des bus de la STIB".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La pollution sonore et la pollution de l'air liées à l'usage du diesel par les bus de la STIB génèrent des nuisances et des risques pour la santé des citoyens qui doivent être réduits au maximum par les autorités publiques.

Le gouvernement bruxellois a adopté le 24 octobre dernier la version définitive de la contribution bruxelloise au plan national énergie-climat (PNEC) pour 2030. On peut y relever que l'ambition climatique régionale suppose la décarbonation progressive du secteur du transport routier, l'amélioration des performances environnementales des véhicules restants et l'évolution du parc roulant bruxellois vers un parc de véhicules zéro émission.

Sur le terrain, des bus hybrides et électriques ont été commandés et, pour partie, mis en circulation. Quant à la STIB, elle prévoit dans ses plans un renouvellement complet, d'ici à 2035, de sa flotte qui compte aujourd'hui 782 bus, dont 37 électriques en test. Si cette annonce est, a priori, réjouissante, il n'en reste pas moins que les délais évoqués sont particulièrement longs - ou courts, selon les défis à relever - et que les citoyens bruxellois sont en droit d'espérer des actions intermédiaires concrètes permettant de diminuer les pollutions sonore et de l'air en Région bruxelloise.

Des carburants alternatifs, ou du moins de transition, existent et le gaz naturel liquéfié (gas to liquid, GTL) en fait partie. Plusieurs études et expérimentations sur le terrain, réalisées notamment par des entreprises de transport public, ont démontré son caractère moins polluant et, à terme, plus économique. Ainsi, par exemple, au terme d'une phase de tests très concluante, la ville de Strasbourg a entièrement alimenté ses bus au diesel par du carburant GTL. Il en va de même à Paris. Environ 300 véhicules roulent aujourd'hui

een kans geven.

De MIVB wil volgens de pers waterstofbussen testen, een technologie die zware investeringen met een laag rendement inhoudt.

In februari 2018 stelde ik de toenmalige minister van mobiliteit een vraag over GTL. Hij had daar toen geen vastomlijnd idee over en vroeg raad aan Leefmilieu Brussel, dat tegenstrijdige adviezen uitbracht. Intussen kwam het koninklijk besluit van 8 juli 2018 tot stand, dat toelaat die alternatieve brandstof in de handel te brengen.

De MIVB verbruikt 41 miljoen liter diesel per jaar, die we zonder investerings- en exploitatiekosten zouden kunnen vervangen door GTL, bij wijze van overgangsoplossing. Toch gebeurt dat niet. Het is onbegrijpelijk dat we onze buurlanden daarin niet volgen.

Beschikt u over adviezen van andere instanties dan Leefmilieu Brussel?

Is de regering van plan om de MIVB-bussen te laten rijden op dieselvervangende brandstoffen? Hebt u plannen om, zoals in Parijs en Straatsburg al is gebeurd, de GTL-brandstof te testen?

au GTL.

Les avantages du GTL sont notamment qu'il peut être utilisé à la place du diesel sans qu'aucune modification sur les véhicules ne soit nécessaire. De plus, son utilisation permet une réduction de 20 à 35 % des émissions de particules fines et une réduction des oxydes d'azote. Il ne dégage ni fumée ni odeur. Par ailleurs, le bruit du moteur serait réduit de moitié.

Le GTL appartient à la famille des carburants paraffiniques répondant à la norme européenne EN 15940, laquelle nécessite d'être transposée dans chaque pays individuellement. Le GTL est déjà commercialisé notamment en France, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Angleterre et au Danemark. En Belgique, l'arrêté royal du 8 juillet 2018 permet désormais de commercialiser ce type de carburant depuis le 23 juillet dernier. En d'autres termes, le GTL permettrait de rendre moins polluant le vieux diesel.

Rendre Bruxelles plus respirable est, certes, une volonté commune à toutes et tous, mais également une véritable nécessité. Nous nous devons d'étudier toute possibilité de rendre notre Région moins polluée et polluante, et donc plus agréable à vivre.

La presse rapporte que la STIB souhaite tester des bus utilisant de l'hydrogène pour produire de l'énergie électrique. Toutefois, cette option présenterait de nombreux désavantages tels qu'un faible rendement et des investissements coûteux.

En février 2018, j'ai eu l'occasion d'interroger le ministre chargé de la mobilité sur le sujet. Il n'avait pas d'idée arrêtée sur la question et se proposait de demander l'avis de Bruxelles Environnement pour savoir si le gouvernement devait entamer une procédure de reconnaissance du GTL comme carburant. Différents avis devaient être sollicités. Entre-temps, quelques contradictions ont été relevées dans l'avis de Bruxelles Environnement. En outre, l'arrêté royal du 8 juillet 2018 autorise une mise sur le marché de ce carburant alternatif.

Sachant que la STIB consume quelque 41 millions de litres de diesel par an, que la Région bruxelloise doit jouer un rôle d'exemple en

matière d'amélioration de la qualité de l'air et que des possibilités existent, a priori, sans coûts d'investissement et d'exploitation, il serait dommage, voire incompréhensible, de ne pas suivre les exemples de certains de nos voisins et de ne pas tester cette solution transitoire à Bruxelles.

D'autres avis que celui de Bruxelles Environnement ont-ils été demandés et quelle en est la teneur ?

Dans le cadre de ces objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de la vie des Bruxellois, le gouvernement prévoit-il d'exploiter des carburants de substitution au diesel sur les bus de la STIB ? Dans l'affirmative, est-il prévu, comme cela a été fait à Paris et Strasbourg, de tester le carburant GTL ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Op dit moment hebben we alleen het advies van Leefmilieu Brussel gevraagd. Daaruit blijkt dat er te weinig vooruitgang wordt geboekt op het vlak van bevoorradingszekerheid, luchtkwaliteit en energieverbruik.*

Momenteel wordt het aanwenden van alternatieve brandstoffen voor de MIVB-bussen niet overwogen. Alle voertuigen elektrisch maken, dat blijft onze doelstelling. We kunnen dit proces proberen te versnellen, afhankelijk van de budgettaire ruimte.

De MIVB heeft de voertuigen die overeenkomen met de Euro 2-norm, nu al vervangen door elektrische of hybride bussen. Hetzelfde wordt voorbereid voor de Euro 4-bussen. Zo'n systematische vervanging van de vloot is veel interessanter dan het vervangen van klassieke B7-diesel door GTL. De lagere uitstoot van vervuilende stoffen bij dit gas is immers marginaal.

Voor 2018 werd berekend dat de vervanging van Euro 2-bussen door elektrische of hybride voertuigen de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstofdeeltjes met 90 tot zelfs 96% verminderde. Diezelfde stap wil men dus ook voor de Euro 4-bussen zetten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour le moment, nous n'avons pas demandé d'autres avis que celui de Bruxelles Environnement. Or, la note en question ne démontre pas suffisamment d'améliorations en matière de sécurité d'approvisionnement, de qualité de l'air et de consommation d'énergie.

L'exploration de carburants alternatifs pour les bus de la STIB n'est pas prévue à ce stade, sachant que l'électrification de la flotte reste bien entendu notre premier objectif. Nous pouvons néanmoins étudier, en fonction des évolutions budgétaires, les possibilités d'accélérer ce processus.

La STIB a remplacé les véhicules de sa flotte correspondant à la norme Euro 2 par des autobus électriques ou hybrides (diesel-électricité). Elle prépare également le remplacement systématique de sa flotte Euro 4 par ces mêmes technologies.

Il est exact que le gaz naturel liquéfié (gas to liquid, GTL) est un carburant de substitution au diesel B7 traditionnel, qui présente certains avantages au regard des émissions de polluants. Cependant, les réductions considérées ne sont que marginales par rapport aux améliorations apportées par le programme actuellement en cours de renouvellement des flottes de bus de la STIB.

Ainsi, au cours de l'année 2018, le remplacement

De meeste bussen van de MIVB-vloot zijn Euro 5-bussen. Die worden niet meteen vervangen, maar wel gemoderniseerd, wat inhoudt dat men de huidige aandrijflijn vervangt door het meest geavanceerde en minst vervuilende model dat beantwoordt aan de Euro 6-norm. Daardoor zullen de voertuigen tot 30% minder brandstof verbruiken en dus ook minder CO_2 uitstoten. De MIVB gaat voortaan voluit voor deze nieuwe technologie, ook al is die niet goedkoop. Op termijn zijn de voordelen immers veel groter dan die van een overschakeling naar alternatieve brandstoffen.

de la flotte de véhicules Euro 2 par des autobus électriques ou hybrides combine des réductions, par kilomètre parcouru, de facteur 10 (soit une réduction de 90 %) à 21 (soit une réduction de 96 %) pour les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines par rapport aux véhicules qu'ils remplacent.

La STIB prévoit en outre le remplacement systématique de sa flotte Euro 4 par ces mêmes technologies. Elle est par ailleurs en cours de modernisation de sa flotte la plus vaste, celle de véhicules Euro 5, laquelle n'est pas destinée à être remplacée à court terme. La modernisation consiste à remplacer intégralement cette chaîne de traction par une chaîne de traction de norme Euro 6, qui est technologiquement la plus récente et la plus exigeante du marché sur le plan des émissions.

Les remplacements s'accompagnent en outre d'une diminution significative de près de 30 % de la consommation des véhicules, et donc des émissions de CO_2. La position de la STIB consiste dès lors à favoriser l'investissement dans ces technologies, certes coûteuses, mais dont les avantages à long terme dépassent largement ceux que permet d'atteindre l'achat de carburants de substitution.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Het vernieuwingsprogramma dat u hier uit de doeken doet, zal pas op middellange en lange termijn effecten hebben. Ondertussen kunnen we toch op zoek gaan naar een niet te dure tijdelijke oplossing voor de korte termijn, zoals de GTL-oplossing. Straatsburg en Parijs hebben hier baat bij gevonden, waarom Brussel dan niet? Als men tests met waterstof doet, zoals straks zal blijken uit de vraag van mevrouw d'Ursel, waarom dan niet met GTL?*

Mijn voorstel beantwoordt perfect aan de voornemens uit de beleidsverklaring en botst nergens met het algemene plan van de MIVB om haar vloot geleidelijk te vernieuwen. Elke maatregel die de luchtkwaliteit op zeer korte termijn kan verbeteren, moet ernstig worden overwogen.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'entends qu'un programme de renouvellement est prévu. Toutefois, l'un ne doit pas exclure l'autre. Le programme de renouvellement porte sur le moyen et le long terme. L'objectif est d'essayer de trouver une solution transitoire peu coûteuse qui puisse être mise en œuvre très rapidement.

Au vu de ce que j'ai pu lire, la solution du GTL me semble être une solution de bon sens à court terme. Elle a fait ses preuves, notamment à Strasbourg et à Paris. Pourquoi ne pourrait-elle pas donner satisfaction à Bruxelles ?

Mme la ministre, vous dites qu'il existe actuellement un programme au niveau de la STIB. Mme d'Ursel posera une question sur l'hydrogène tout de suite. Cela fait aussi partie des tests. Si vous testez l'hydrogène, pourquoi ne pas en faire autant avec le GTL ?

- Het incident is gesloten.

Je lis dans la déclaration de politique régionale que le "gouvernement examinera l'ensemble des technologies de propulsion qui seront disponibles afin d'améliorer la performance environnementale de la flotte, ainsi que son impact sur la qualité de l'air". La proposition faite ici répond à cet objectif et n'est pas en contradiction avec le programme général de renouvellement de la flotte de la STIB.

Nous essayons juste de trouver des alternatives à très court terme pour améliorer la qualité de l'air. Si cela fonctionne ailleurs, je ne comprends pas pourquoi cela ne fonctionnerait pas à Bruxelles !

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "een systeem voor de detectie van dode hoeken voor zware voertuigen".

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 "un système de détection des angles morts pour les véhicules lourds".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- Zware voertuigen en gelede bussen vormen een echt gevaar voor de zwakke weggebruikers. Volgens Vias Institute is de voorbije jaren een recordaantal ongevallen met zware voertuigen geregistreerd, terwijl het aantal ongevallen in alle andere categorieën afneemt.*

Sommige constructeurs van dergelijke voertuigen ontwikkelen technologie voor de detectie van obstakels in de dode hoek om op die manier te vermijden dat voetgangers of fietsers aangereden worden wanneer het voertuig rechts afslaat. Zo heeft Mercedes-Benz het systeem Blind Spot Assist, waarbij de achteras aan de passagierszijde uitgerust wordt met een radarsensor die een rood lampje in de cockpit doet oplichten bij een mogelijk gevaarlijke situatie.

Op 27 april 2018 keurde het Brussels Parlement unaniem een resolutie goed om de installatie van

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je m'adresse à vous en votre qualité de ministre de la mobilité et la sécurité routière pour vous faire part de mon inquiétude pour les usagers faibles face aux poids lourds et aux bus articulés ! De par leur configuration, ces véhicules sont un véritable danger pour les usagers faibles de la route.

Ces dernières années, selon les statistiques de l'Institut Vias, la Région bruxelloise n'a jamais enregistré autant d'accidents impliquant des véhicules lourds. D'après le dernier baromètre de la sécurité routière de Vias, entre autres conclusions, il apparaît que le nombre d'accidents est en diminution pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les camions.

Certains constructeurs, comme la marque Mercedes-Benz, développent une technologie de détection des angles morts - en option - pour les véhicules de tourisme et les poids lourds. Le

een slim antibotsingssysteem te verplichten voor de bussen van de MIVB en nieuwe voertuigen.

Is er een technische, veiligheids- en financiële evaluatie van de installatie van een dergelijk systeem op de MIVB-bussen verricht? Zo ja, wat zijn de resultaten? Hoeveel MIVB-bussen zijn uitgerust met een slim antibotsingssysteem? Hebt u contact gehad met de federale minister van Mobiliteit om de verplichte installatie van zo'n systeem op de nieuwe voertuigen te onderzoeken?

système surveille toute la longueur du véhicule côté passager et avertit le chauffeur de la présence d'un obstacle fixe ou en mouvement. Le système doit notamment prévenir les collisions avec des cyclistes ou des piétons au moment où le véhicule tourne (les chocs se produisent généralement du côté passager lorsque le camion tourne à droite). Cette technologie s'appelle "Blind Spot Assist".

Ce système intègre un capteur radar au niveau de l'essieu arrière, côté passager. Ce capteur couvre toute la longueur d'un semi-remorque, longueur à laquelle s'ajoutent deux mètres supplémentaires captés. À l'intérieur de la cabine, un indicateur sonore et visuel est installé sur le montant du pare-brise à hauteur des yeux, côté passager. Une LED rouge en forme de triangle s'allume en cas de situation potentiellement dangereuse. Elle se met à clignoter et à émettre un signal sonore lorsqu'un risque de collision survient.

D'ailleurs, le 27 avril 2018, le Parlement bruxellois adoptait à l'unanimité une résolution proposée par mon collègue M. Loewenstein visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anticollision intelligent sur les bus de la STIB ainsi que sur les nouveaux véhicules mis en circulation.

Une évaluation technique, sécuritaire et financière de l'installation d'un système de capteurs multivision sur les bus de la STIB a-t-elle été réalisée ? Si oui, quels en sont les résultats ? Combien de bus de la STIB sont-ils équipés d'un système anticollision intelligent ? Des contacts ont-ils été pris avec votre homologue au niveau fédéral afin d'étudier, en concertation avec les instances européennes concernées, l'installation obligatoire de ce système de capteurs multivision sur les véhicules neufs ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Artikel 29 van de beheersovereenkomst van de MIVB voorziet in enkele maatregelen inzake verkeersveiligheid.*

De MIVB heeft de nodige stappen gezet om die technische studie op te starten. Zo kreeg Vias Institute de opdracht om risicoanalyses uit te voeren betreffende de verschillende rijhulpsystemen die de bestuurder waarschuwen

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant de la sécurité routière, l'article 29 du contrat de gestion de la STIB prévoit quelques mesures.

La STIB a donc entrepris les démarches nécessaires pour lancer cette étude technique. L'Institut Vias a été mandaté pour réaliser des analyses de risques relatives aux systèmes d'aide à

in geval van potentieel gevaar.

Met de analyses wordt nagegaan of de installatie van zulke systemen doeltreffend is op basis van drie criteria: het financiële aspect, de veiligheid en het operationele (technische) aspect. Dat moet vervolgens resulteren in aanbevelingen die in de volgende bestekken opgenomen kunnen worden.

De analyses zijn aan de gang en het eindrapport wordt in februari 2020 verwacht.

We hebben daarover nog geen contact gehad met de federale regering. Naar aanleiding van recente dodehoekongevallen hebben we evenwel onze behoeften en verwachtingen vastgesteld en de balans opgemaakt van de bestaande en toekomstige Belgische of Europese regelgeving.

Zulke ongevallen kunnen heel ernstige gevolgen hebben. Elke mogelijke vorm van preventie, zoals bewustmaking en infrastructuuraanpassingen, moet dan ook worden voortgezet.

Brussel Mobiliteit heeft ook al diverse initiatieven genomen om de innovatie op het vlak van de dodehoekdetectie te bevorderen. Zo is er een proefproject rond de detectie van dode hoeken voor fietsen. We zullen nog moeten evalueren of het doeltreffend is. We moeten hoe dan ook oplossingen blijven zoeken om het aantal dodehoekongevallen met zware voertuigen terug te dringen.

- Het incident is gesloten.

la conduite.

Pour répondre complètement à la résolution, l'analyse et les tests doivent se concentrer sur les systèmes d'alerte qui permettent d'avertir en cas de situations telles que des risques de collision, des sorties en dehors de sa bande de circulation, des distances trop courtes entre véhicules ou une vitesse de roulage au-dessus de la limite réglementaire.

Ces analyses ont pour objectif de déterminer la pertinence de l'installation de ces systèmes sur la base des trois critères suivants : le critère financier, le critère sécuritaire et le critère opérationnel (technique). Il convient d'émettre, ensuite, des recommandations en lien avec ces systèmes dans les prochains cahiers des charges.

Les analyses sont en cours. Le rapport final est attendu dans le courant du mois de février 2020.

Les contacts avec le gouvernement fédéral n'ont pas encore été pris. Récemment, des accidents à cause d'angles morts ont cependant été l'occasion d'établir nos besoins et attentes et de faire le point sur la réglementation belge ou européenne existante et future.

Ce type d'accidents, lorsqu'il implique des usagers vulnérables, a toujours des conséquences potentiellement très graves. Toute forme de prévention possible, qu'elle se fasse au travers d'équipements des véhicules, d'éducation, de sensibilisation ou encore d'adaptations des infrastructures, doit être poursuivie.

Votre question soulève aussi le problème de la détection des angles morts en général. Diverses initiatives ont déjà été prises par Bruxelles Mobilité pour encourager l'innovation dans ce domaine. Je pense, par exemple, à un projet pilote de détecteur d'angles morts pour vélos. Inventé par une start-up, ce dispositif, qui émet un signal sonore en cas de risque, est actuellement en phase de test dans une école bruxelloise. Nous évaluerons si l'outil est efficace, mais nous devons continuer à chercher des solutions pour diminuer les angles morts dans les véhicules lourds, souvent cause d'accidents graves, voire mortels.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de Brussels Mobility Store".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL,

betreffende "de Brussels Mobility Store".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Op 30 oktober 2019 opende de eerste Brusselse Mobility Store voor twee maanden de deuren in de Anspachgalerij. Dat paste in het plan Good Move. De gebruiker moest er toegang krijgen tot informatie en advies over alle mobiliteitsdiensten en kon er ook tickets en abonnementen kopen.*

De idee is dat elke gebruiker een advies krijgt op maat van zijn of haar behoeften. Bijzondere aandacht gaat naar gezinnen die met hun wagen niet meer binnen kunnen in de lage-emissiezone (LEZ).

Er bestaan tegenwoordig heel veel informatiepunten in verband met mobiliteit: fietspunten, de Bootiks van de MIVB, de loketten van de NMBS of van parking.brussels. Daartussen zijn heel wat synergieën mogelijk door de bestaande punten te versterken of door er nieuwe te ontwikkelen.

Waarom is de MIVB niet aanwezig in de Mobility Store? Het openbaar vervoer vormt nochtans de ruggengraat van alle informatie die daar wordt verstrekt. Alle verbindingen van de stad moeten worden uitgedacht in relatie tot het openbaar vervoer.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le Brussels Mobility Store".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. JONATHAN DE PATOUL,

concernant "le Brussels Mobility Store".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La première boutique de la mobilité a ouvert ses portes le 30 octobre dernier pour une durée de deux mois, au cœur de Bruxelles, dans les galeries Anspach. L'action était inscrite dans le plan Good Move. Il s'agissait de créer des points de contact pour l'usager, lui permettant d'accéder à des informations et à des conseils sur l'ensemble des services de mobilité et d'acheter ou de s'abonner à ces services.

L'idée est de prodiguer un conseil personnalisé à chaque usager concernant ses besoins spécifiques en matière de mobilité. Cela va du trajet entre le domicile et le lieu de travail à la manière d'approvisionner un ménage, en passant par les trajets spécifiques et réguliers. Une attention particulière est portée aux ménages devant se séparer d'un véhicule dans le cadre de la zone de basses émissions (LEZ).

Il existe aujourd'hui une foule de points d'information sur les services de mobilité : points vélo, points de vente Bootik de la STIB, guichets de la SNCB, guichets de parking.brussels. Identifions les synergies possibles entre tous ces opérateurs et renforçons les points d'information existants ! Développons de nouveaux points d'information et de services au sein des communes, des quartiers touristiques et des pôles

In de Bootiks is het probleem net omgekeerd: daar vind je geen informatie over andere vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld over mogelijke aansluitingen met de NMBS, Villo of zelfs Cambio, nochtans een product van de MIVB.

Wanneer zal de MIVB zich bij dergelijke informatiepunten aansluiten?

Waarom neemt ook Brussel Mobiliteit trouwens niet deel aan het project?

Hoe kunt u op die manier de andere vervoermaatschappijen overtuigen om wel deel te nemen en hun informatie te delen?

Deze eerste Brussels Mobility Store is tijdelijk. In maart komt er een tweede. Hoelang zal die open zijn en waar komt hij? Hoelang zal de Mobility Line werken?

Dit eerste infopunt is het resultaat van een geslaagde publiek-private samenwerking (PPS) tussen AG Real Estate en Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). Volgens Good Move moet er in 2020 een permanent infopunt geopend worden. Tegen 2025 moeten dat er vijf zijn en tegen 2030 twintig. Welke formule zult u daarvoor hanteren? Hoeveel kost zo'n infopunt? Hoeveel mensen zullen er werken?

Het was interessant om in de Brussels Mobility Store de nieuwe vormen van micromobiliteit, zoals steps, scooters enzovoort, te kunnen uitproberen. Sommige van die toestellen zijn niet ongevaarlijk voor wie er zich zonder oefening mee in het verkeer begeeft.

Dit soort partnerschap tussen mobiliteitsoperatoren lijkt beter te werken wanneer het gestuurd wordt door een organisatie die zelf buiten het project staat, zoals de vzw Espaces-Mobilités. Zal dat in de toekomst ook het geval zijn?

générateurs (identité, formations, partage d'expérience, supports d'information, unités mobiles) !

Pourquoi la STIB n'est-elle pas présente dans cette boutique de la mobilité, sachant que les transports en commun constituent l'épine dorsale sur laquelle repose toute l'information diffusée à travers ce type de point ?

En toute logique, les connexions à développer à travers la ville doivent se concevoir dans une relation constante avec les transports publics. Cette demande se justifie d'autant plus que des points de vente Bootik de la STIB existent déjà sans lien avec les autres types de mobilité. Il est souvent difficile d'obtenir des informations à un guichet de notre opérateur bruxellois sur les connexions possibles avec la SNCB, Villo ou même Cambio, qui est pourtant un produit de la STIB.

Quand est-il prévu de faire monter la STIB dans le train d'un ou de plusieurs guichets de mobilité ?

Pourquoi Bruxelles Mobilité ne participe-t-elle pas non plus à ce projet ?

Comment amener les autres opérateurs de transports publics (TEC, De Lijn et SNCB) à être présents dans ces points d'information si la STIB n'y est même pas ? Comment allez-vous procéder pour les inciter à venir partager leurs informations ?

Ce premier Brussels Mobility Store est temporaire. Une deuxième expérience devrait voir le jour en mars. Est-ce bien la réalité et, si oui, pour quelle durée ? Une Mobility Line a été mise en place, pour combien de temps ? Un nouvel endroit est-il prévu ou comptez-vous le rendre itinérant ?

Il faut savoir que cette première expérience a vu le jour grâce au concours d'AG Real Estate et Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). Il s'agit d'un partenariat public-privé (PPP) réussi. Quelle formule poursuivez-vous pour la mise en place de la boutique prévue en 2020 par le plan Good Move, les cinq que vous prévoyez en 2025 et les vingt que vous prévoyez en 2030 ? Qui va pérenniser cette boutique ? À

combien évaluez-vous la mise en place d'un point info de ce type ? Comment le voyez-vous fonctionner ? Avec combien de personnes prévues sur place ?

Au Brussels Mobility Store, il nous a aussi semblé intéressant de pouvoir tester ces nouveaux modes de transport aujourd'hui regroupés sous le terme de micromobilité. Chacun peut donc actuellement y essayer des vélos, trottinettes, scooters, monocycles électriques sur une piste sécurisée. Cela permet à chacun de tester ce qui lui convient le mieux et de se rassurer. En effet, prendre une trottinette électrique dans l'espace public pour la première fois peut s'avérer dangereux, alors, qu'au Brussels Mobility Store, il est possible de tester le matériel avec une grande aisance tout en bénéficiant de conseils de sécurité bien utiles.

Ce type de partenariat entre les opérateurs de mobilité semble mieux fonctionner quand un opérateur extérieur orchestre le projet, comme le fait l'asbl Espaces-Mobilités. Qu'en est-il pour l'avenir ?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Het bezoek aan de Brussels Mobility Store was inderdaad zeer interessant. Het is jammer dat de MIVB niet deelneemt aan dit initiatief. Door zijn ligging in de Anspachgalerij kan de mobiliteitswinkel een publiek aanspreken dat het openbaar vervoer misschien nog niet gebruikt.*

Waarom blijft de MIVB daar afwezig? Kan ze later nog instappen? Hoe zal men ervoor zorgen dat in de toekomst alle spelers op de Brusselse mobiliteitsmarkt deelnemen aan dit soort projecten? Is er hierover samenwerking tussen de diverse publieke en private spelers in het Brussels Gewest?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je salue l'initiative de cette très intéressante visite du Brussels Mobility Store.

Il est regrettable que la STIB n'ait pas souhaité prendre part à cette initiative, alors qu'une telle collaboration serait évidemment bénéfique. Tout d'abord, parce que le lieu choisi, en l'occurrence la galerie Anspach, permet de toucher un public qui n'utilise peut-être pas les transports en commun. Ensuite, parce que ce type d'initiative permet non seulement d'informer les visiteurs, mais donne l'opportunité aux acteurs eux-mêmes de se former aux autres options de mobilité. Il serait, par exemple, tout à fait pertinent qu'une personne employée aux guichets de la STIB puisse répondre de manière globale aux questions que se posent les usagers sur les autres possibilités de mobilité.

Quelles étaient les raisons de la non-participation de la STIB à cette initiative ? Pourrait-elle éventuellement rejoindre le projet en cours de route ? Des réflexions sont-elles en cours pour poursuivre ce type de projet en y associant à l'avenir tous les acteurs de la mobilité

bruxelloise ?

Plus globalement, existe-t-il des collaborations entre les différents acteurs publics et privés de la Région bruxelloise en la matière ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Deze Mobility Store is een voortzetting van de Urban Mobility Pop Up, een tijdelijk mobiliteitsinitiatief dat in 2017 werd opgezet door Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), in zijn eigen lokalen. Het kende zo'n succes dat BECI besloot het te verlengen.*

Het gaat dus niet uit van Brussel Mobiliteit, ook al werd dat van bij de start op de hoogte gehouden en geraadpleegd door BECI. De administratie steunt het initiatief ook, al was het maar omdat er een duidelijke link is met de intentie uit het plan Good Move om geïntegreerde informatie- en servicepunten te creëren.

BECI heeft van bij het begin iedereen uitgenodigd die in Brussel bij mobiliteit betrokken is. Ook de MIVB werd dus uitgenodigd, maar heeft ervoor gekozen niet mee te doen, met als voornaamste reden dat de Mobility Store vooral een etalage en een testcentrum is voor de nieuwe vormen van mobiliteit (elektrische steps en fietsen, deelauto's). De MIVB vond dat er in verhouding weinig ruimte was voor een openbaarvervoermaatschappij, die toch een belangrijke rol speelt bij het vormgeven van de mobiliteit in Brussel.

Dat neemt niet weg dat de MIVB openstaat voor toekomstige samenwerking met nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt. De maatschappij is trouwens geregeld aanwezig op beurzen en evenementen rond mobiliteit.

Het plan Good Move wil geïntegreerde informatie- en dienstencentra opstarten en spreekt in dat verband over "mobiliteitsboetieks". Die mogen niet worden verward met de "mobiliteitspunten", waarmee doorgaans verwezen wordt naar intermodale centra zoals carpoolplaatsen.

Dit onderdeel van het plan Good Move is nog niet in ontwikkeling. We weten ook nog niet hoeveel het zal kosten en hoe het zal functioneren. Het

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le Mobility Store installé dans la galerie Anspach est une évolution du MO; (Urban Mobility Pop Up), l'espace dédié à la mobilité que Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) avait créé dans ses propres locaux en 2017. Ce MO; destiné à n'être que temporaire, a rencontré un réel succès et BECI a souhaité prolonger l'expérience en étendant ses services et son public cible. Il ne s'agit donc pas d'un projet de l'administration de Bruxelles Mobilité, même si celle-ci a été, dès le départ, tenue au courant et consultée par BECI.

L'administration suit et soutient ce projet, pour son intérêt intrinsèque et parce qu'il présente un lien évident avec l'action C.2 du plan Good Move, à savoir la mise en place de points d'information et de services intégrés de la mobilité.

Dès le début du développement du projet, BECI a invité l'ensemble des opérateurs de mobilité actifs à Bruxelles, qu'ils soient issus des secteurs public ou privé, historiques ou plus récents, à participer à son élaboration et à être présents dans le Mobility Store.

La STIB a bien été contactée par les organisateurs du Brussels Mobility Store, mais elle n'y a pas participé. Les raisons en sont qu'il s'agissait avant tout d'une vitrine et d'un centre de test pour les nouvelles offres de mobilité (trottinettes et vélos électriques, voitures partagées). L'initiative de BECI était donc orientée avant tout vers les nouvelles formes de mobilité. Par ailleurs, l'emplacement réservé aux opérateurs de transports publics ne semblait pas s'accorder avec le rôle important et structurant de l'offre de mobilité de la STIB.

La STIB reste cependant ouverte à de futures collaborations basées sur le rôle structurant des transports publics en combinaison avec les nouveaux acteurs de mobilité. Je précise que la STIB participe régulièrement à différents salons et

plan ondergaat momenteel een tweede lezing.

Er staat voor maart geen tweede mobiliteitsboetiek gepland. Ik weet wel dat er een nieuwe editie komt van het Mobility Passport van de vzw MaestroMobile.

Het project Mobility Line bevindt zich in een testfase en wordt bij bepaalde evenementen ingezet, zoals de grote vakantie-uittocht in juli of het Mobility Passport. Eén voltijdse medewerker is hiermee bezig: hij beantwoordt de vragen van gebruikers aan de telefoon en op sociale media. De tool is dus klaar, maar de ontwikkelaars van MaestroMobile hebben nog vragen over de beste toepassing. Zal het dienen voor ondernemingen of wordt het opengesteld voor het grote publiek? Blijft het het hele jaar door operationeel of alleen bij bepaalde evenementen?

De Mobility Store is een initiatief van BECI, in samenwerking met de vastgoedgroep AG Real Estate. Van een echt partnerschap met de diensten van Brussel Mobiliteit is dus geen sprake. Toch zijn er heel wat contacten tussen de administratie en de private sector. Iedereen wil immers hetzelfde: de beste mobiliteitsdiensten aanbieden aan de burgers.

événements en lien avec la mobilité.

Le plan Good Move prévoit effectivement la mise en place de points d'information et de services intégrés de la mobilité, couramment appelés, dans le texte, "boutiques de mobilité", à ne pas confondre avec les "points de mobilité", terme par lequel on désigne le plus souvent des lieux d'intermodalité, comme les stations de covoiturage.

Cette action C.2 n'a pas encore été développée et nous ne disposons pas encore d'informations concrètes sur son coût ou son fonctionnement. La rédaction de la deuxième lecture du plan Good Move est en cours, si bien que les actions sont actuellement suspendues. Cela ne nous empêche toutefois pas de faire avancer certains dossiers.

Il n'y a pas de "second projet" prévu en mars 2020 en ce qui concerne une boutique de mobilité. Le seul événement en lien avec les mobilités partagées dont nous avons connaissance est l'organisation d'une nouvelle édition du Mobility Passport par l'asbl MaestroMobile.

Le projet de Mobility Line, en phase de test, est activé ponctuellement, pour des événements spécifiques, par exemple le grand départ en vacances au mois de juillet ou le défi Mobility Passport de novembre 2019. Le concept nécessite l'emploi d'une personne à temps plein pour répondre aux questions des usagers par téléphone ou sur les réseaux sociaux. L'outil en tant que tel est prêt, mais ses développeurs, les responsables de l'asbl MaestroMobile, s'interrogent encore sur la meilleure application que l'on pourrait en faire. Faut-il le réserver aux entreprises ou l'ouvrir au grand public ? Doit-il fonctionner tout au long de l'année ou ponctuellement ?

Le Mobility Store est une initiative de BECI en collaboration avec le groupe immobilier AG Real Estate. Bien que l'administration de Bruxelles Mobilité ait été consultée dès le départ et suive ce projet avec beaucoup d'intérêt, on ne peut pas véritablement parler de partenariat, dans ce cas. Les collaborations entre l'administration et le secteur privé sont néanmoins nombreuses en matière de mobilité, et combinent les ressources les plus appropriées pour permettre un service le

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Het valt op dat de private sector zich erg inspant om iedereen rond de tafel te krijgen, wat toch een taak van de overheid zou moeten zijn. Van een echt publiek-private samenwerking (PPS) is inderdaad geen sprake als de publieke sector bewust niet meedoet.*

De MIVB haakte af omdat het initiatief te sterk op nieuwe vormen van mobiliteit zou zijn gericht. De Mobility Store is nochtans de gedroomde plek om het publiek te laten kennismaken met álle vormen van mobiliteit. Pas als iedereen er massaal voor kiest om zich intermodaal te verplaatsen, zal de mobiliteit in Brussel grondig veranderen.

Bovendien had de MIVB naar eigen zeggen als belangrijke mobiliteitsspeler te weinig plaats toegewezen gekregen in de Mobility Store. Er toch aan deelnemen was echter een goed signaal geweest. Op die manier had de MIVB er immers voor kunnen zorgen dat ze in het vervolg beter vertegenwoordigd zou zijn.

Als een privéspeler met veelbelovende initiatieven komt als het Mobility Passport of de Mobility Line mag de overheid niet passief toekijken. Ik hoop dat de minister dit dossier aanpakt, zodat we dit jaar al vooruitgang kunnen boeken.

plus adapté possible aux besoins du citoyen.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cette volonté de mettre tout le monde ensemble me paraît bien balbutiante. Visiblement, on perçoit une belle énergie du côté du secteur privé à réaliser la tâche qui revient normalement au secteur public et qui est celle de réunir tout le monde autour de la table.

Cependant, il ne s'agit pas ici d'un réel partenariat public-privé (PPP) puisque le public n'a pas joué le jeu.

À ce stade, on assiste aux prémices d'une belle collaboration qui verra certainement le jour à l'avenir. La volonté de réunir tout le monde autour de la table est perceptible. Malgré tout, vous répondez que "la STIB n'a pas souhaité participer parce qu'elle se préoccupait surtout des nouvelles offres de mobilité". Certes, mais c'était aussi une espèce de produit d'appel, une façon de mobiliser le public pour qu'il vienne visiter le Mobility Store. Il était positif de pouvoir justement présenter tous les types de mobilité dans le cadre de l'intermodalité. Il faut pouvoir tous les utiliser et insister sur ce point, car c'est ainsi que nous pourrons faire vivre autrement la mobilité à Bruxelles.

Le deuxième argument consiste à dire que "l'emplacement pour l'opérateur STIB au sein du Mobility Store n'était pas suffisant en vertu de ce qu'il représente". Je n'ai, certes, pas connaissance des prétentions de la STIB en termes de visibilité. Je pense néanmoins que cela aurait été un bon signal pour la STIB que d'y participer quand même et, ainsi, s'assurer pour l'avenir un espace beaucoup plus représentatif de ce qu'elle incarne à Bruxelles sur le plan de la mobilité.

Je trouvais que ce que proposait cet acteur privé était très riche. Il proposait notamment le Mobility Passport et la Mobility Line. Il s'agissait d'une très belle initiative et j'espère qu'à l'avenir, vous allez, vous aussi, Mme la ministre, réfléchir à cette Mobility Line qui peut se révéler très intéressante pour les usagers. Je ne dis pas du tout que ce système doit s'adresser nécessairement à tout le monde, même si cela devrait être le cas idéalement. Je souhaiterais que vous preniez ce

dossier à bras-le-corps et que nous avancions déjà en 2020.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Ook ik moedig u aan om de samenwerking tussen de verschillende actoren op de mobiliteitsmarkt te verstevigen.*

De Mobility Store is een interessant initiatief dat het grote publiek zou kunnen overtuigen om voor alternatieve vervoersvormen te kiezen. Bij zoiets mag de publieke sector niet ontbreken.

Ook de plaats waar de mobiliteitsboetieks komen, heeft een grote invloed op het bereiken van een zo groot mogelijk publiek. De Anspachgalerij was in dat opzicht heel goed gekozen.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je vous encourage à poursuivre sur la voie de la collaboration entre les différents acteurs de la mobilité.

Le Mobility Store est une initiative intéressante, destinée à donner au public le goût d'une mobilité alternative. Dès lors que le secteur public n'y est pas associé, il est logique que le privé prenne sa place. Il faudrait pourtant que les deux acteurs soient présents.

Par ailleurs, les lieux où installer les boutiques de la mobilité sont importants si l'on souhaite qu'elles touchent une large audience. À cet égard, la galerie Anspach était un bel emplacement.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Er komt dus blijkbaar geen tweede editie van de Mobility Store in maart. Maar mogen we in de loop van 2020 tenminste iets gelijkaardigs verwachten, een infopunt mobiliteit van hetzelfde type?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik kan toch moeilijk aan BECI vragen om dit al dan niet te verlengen. Het initiatief komt hun toe.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Het hoeft niet noodzakelijkerwijs over BECI te gaan. U zou zelf het initiatief kunnen nemen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- We concentreren ons op de acties uit het plan Good Move.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Komt er een nieuwe editie in 2020?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De kalender met daarin alle geplande activiteiten zal later worden bezorgd.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez expliqué qu'il n'y aurait pas de nouvelle édition du Brussels Mobility Store en mars, mais pouvez-vous me rassurer en me confirmant qu'il y aura bien un point mobilité de ce type durant l'année 2020 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il ne m'appartient pas de demander à BECI de l'organiser à nouveau. C'est son choix.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il ne doit pas s'agir nécessairement de BECI. Vous pourriez prendre l'initiative.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous allons poursuivre les actions prévues dans le plan Good Move.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Donc, une nouvelle édition aura-t-elle bien lieu en 2020 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le calendrier spécifique avec toutes les activités prévues pourra vous être transmis plus tard.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de invoering van waterstof als brandstof bij de MIVB".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- In november las ik in de krant dat de MIVB niet van plan was om waterstof als brandstof te gebruiken. Op 4 december verscheen er dan weer een artikel waarin stond dat de MIVB wel een waterstofplan had.*

De maatschappij zou waterstof niet als brandstof voor bussen willen gebruiken, maar om er elektriciteit mee op te wekken. Kunt u daar wat meer duidelijkheid over scheppen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De MIVB zal haar buspark in het kader van het klimaatplan koolstofarm maken. Daarom test ze verschillende types elektrische bussen, die niet alleen verschillende afmetingen hebben, maar ook uiteenlopende oplaadsystemen. Op basis van de lopende proeven zal de MIVB de autonomie en de flexibiliteit van de voertuigen beoordelen.*

Tegelijkertijd vervangt de MIVB een deel van haar bussen, niet alleen om de oudste voertuigen uit dienst te nemen, maar ook om het aanbod te verbeteren.

In 2016 bestelde de maatschappij 251 hybride bussen op diesel en elektriciteit. Die bussen werden in 2018 en 2019 geleverd. De MIVB koos voor hybride bussen in afwachting van een algemene doorbraak van de elektrische aandrijving. De hybride bussen moeten daar niet

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'introduction de l'hydrogène au sein de la STIB".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous avons déjà parlé du gaz, nous passons à l'hydrogène. J'ai lu dans la presse, la semaine du 27 novembre, que la STIB n'allait pas utiliser d'hydrogène. Puis, le 4 décembre, nous avons appris qu'il y aurait quand même un plan hydrogène.

J'ai bien compris qu'il ne s'agit pas d'utiliser l'hydrogène comme carburant dans les bus, mais de s'en servir pour fabriquer l'électricité qui sera utilisée dans les bus. Nous voudrions simplement y voir un peu plus clair.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB s'est engagée à opérer une "décarbonation" de sa flotte de bus suivant les objectifs fixés par la Région de Bruxelles-Capitale dans le plan climat. Pour ce faire, elle teste différents types de bus électriques : des minibus sur la ligne 33, des bus standard sur les lignes 13 et 37 et des bus articulés sur la ligne 64. En plus de leurs différences de gabarit, les bus électriques testés se différencient par leur mode de rechargement : la nuit au dépôt (overnight charging) ou sur le réseau (opportunity charging). Le test en cours évalue l'autonomie des véhicules et leur flexibilité au regard de l'exploitation.

Entre-temps, la STIB a procédé au renouvellement d'une partie de sa flotte de bus afin d'éliminer les véhicules les plus anciens mais aussi d'augmenter son offre à la clientèle dans le cadre du plan

voor worden aangepast, aangezien de dieselmotor de elektrische aandrijving van energie voorziet. Met die technologie neemt niet alleen de uitstoot van vervuilende stoffen af, maar ook het verbruik en dus de uitstoot van broeikasgassen.

Uit de test met volledig elektrische bussen blijkt dat het belangrijkste nadeel is dat ze lang moeten opladen, waardoor ze minder flexibel kunnen worden ingezet dan klassieke bussen. Bovendien zou de MIVB fors moeten investeren in infrastructuur als ze volledig op alleen elektrisch aangedreven bussen wil overstappen.

In die context blijft de MIVB openstaan voor andere schone technologieën, zoals voertuigen op waterstof, een technologie die na een moeilijke start snel aan het evolueren is.

Een bus op waterstof is eigenlijk een elektrische bus waarvan de batterijen door een waterstofreservoir en een brandstofcel zijn vervangen. De laadtijd is zeer kort. De MIVB doet onderzoek naar de technologie, die eveneens kan helpen bij het koolstofarm maken van haar buspark.

De MIVB wil samen met deskundigen alle aspecten van die oplossing bestuderen, in het bijzonder de bevoorrading met waterstof. Ze wil studies en testen naar de haalbaarheid uitvoeren, zodat ze in de nabije toekomst kan beslissen of ze op de technologie overstapt of niet, hoe ze dat zou doen en onder welke omstandigheden ze er succesvol gebruik van kan maken.

Op dit ogenblik gebruikt de MIVB waterstof echter alleen als energiereservoir en niet als brandstof.

directeur du réseau bruxellois de bus.

Une commande de 251 bus hybrides diesel-électricité a été passée en 2016. Leur livraison a commencé fin 2018 et s'est poursuivie en 2019. Cette technologie hybride a été choisie en attendant la généralisation de la propulsion électrique sur un marché en pleine évolution. Les bus hybrides, qu'ils soient standard ou articulés, ne nécessitent pas de chargement puisque leur moteur diesel alimente en énergie la partie électrique de la propulsion. En plus des émissions de polluants, cette technologie permet de réduire significativement leur consommation et donc les émissions de gaz à effet de serre.

Le test d'exploitation de véhicules intégralement électriques en cours montre que le principal inconvénient des bus électriques est leur temps de rechargement qui les rend moins flexibles que les bus classiques. Il en faut dès lors plus pour réaliser la même offre. En outre, une exploitation intégralement électrique exige des investissements en infrastructures pour ce qui est notamment des dépôts supplémentaires et des systèmes de recharge pour un nombre important de véhicules en dépôt et aux terminus des lignes.

Tous ces éléments imposent certaines contraintes à l'exploitation. Dans ce contexte, la STIB reste ouverte à d'autres technologies propres comme l'hydrogène qui, après des débuts difficiles, évolue rapidement.

Un bus à hydrogène est en réalité un bus à propulsion électrique dont on a remplacé les batteries par un réservoir d'hydrogène et une pile à combustible. Le temps de chargement est très limité. Étudiée par la STIB depuis l'été, cette technologie pourrait également offrir une solution dans le cadre de la décarbonation de la flotte de bus de la STIB.

Des contacts avec le secteur académique sont en cours. L'objectif de la STIB est d'étudier, avec l'aide des experts, tous les aspects liés à cette solution, en particulier la question de l'approvisionnement en hydrogène. L'idée est de réaliser des études et des tests pour évaluer la faisabilité et faire un choix dans un avenir proche : faut-il s'orienter vers ces technologies ou non ? De quelle manière ? Dans quelles conditions cela

pourrait-il être un succès ?

Cependant, ainsi que vous l'avez dit dans votre question, l'hydrogène est utilisé pour l'instant à la STIB pour sa capacité à servir de réservoir d'énergie plutôt que comme carburant.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Wat heeft de MIVB toch altijd veel tijd nodig om bepaalde opties te onderzoeken, terwijl veel andere steden reeds voor die innovatieve technieken kozen en dus als voorbeeld kunnen dienen. Waarom leert men niet van de praktijk in andere grote steden? Dat zou ons in Brussel veel lange proefperiodes met nieuwe technologieën kunnen besparen, zoals met de Chinese elektrische bussen. Wordt de testperiode voor de waterstofbussen ook zo lang? De goede wil is er bij de regering, maar nu moet er actie komen.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis toujours surprise que la STIB ait besoin de beaucoup de temps pour réfléchir aux options envisageables alors que de très nombreuses villes ont mis en œuvre des innovations et devraient nous servir d'exemple. Je m'étonne de l'absence de relation privilégiée que l'on aurait pu bâtir avec d'autres agglomérations.

Nous pourrions ainsi nous épargner de longues périodes d'essai de nouvelles technologies. Je pense aux bus électriques chinois que nous avons testés pendant tout un temps : certes, Bruxelles est caractérisée par des dénivellations spécifiques mais il existe certainement d'autres villes similaires confrontées à des problèmes comparables !

La période de test va-t-elle donc être longue ?

On sent une véritable envie d'action du côté du gouvernement comme notamment sur le dossier universitaire, mais il est temps d'accélérer la mise en œuvre des mesures prises.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Er zijn nog maar weinig steden die met waterstof hebben geëxperimenteerd. Het zijn trouwens Belgische waterstofbussen die in Duitsland rijden.*

De MIVB wil zich niet overhaast op één enkele technologie vastpinnen, aangezien alles op dat vlak zeer snel evolueert. Experimenten met diverse aandrijftechnologieën zijn dus nuttig om na te gaan wat kan en wat niet kan. De impact van een keuze is trouwens niet gering. Het gaat over veel meer dan het louter aankopen van nieuwe voertuigen: hun ruime actieradius moet worden gegarandeerd, de stelplaatsen moeten worden aangepast en er moet in voldoende tank- en laadpunten worden voorzien. Dat vergt allemaal aanzienlijke investeringen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Peu de villes ont expérimenté l'hydrogène. On dénombre un exemple en Allemagne et quelques villes en France. Mais il ne s'agit pas d'une technologie déployée amplement et efficacement. En revanche, la Belgique est un pays producteur de bus à hydrogène, ces bus circulant en Allemagne. Notre pays dispose donc de connaissances sur la production de ce type de véhicule.

L'intention de la STIB n'est pas de se limiter à une seule technologie car les évolutions sont rapides. Si l'on avait par exemple fait un choix fixe il y a dix ans, ce choix aurait pu être invalidé par les évolutions récentes.

Il est donc intéressant de mener des expérimentations et de distinguer ce qui est possible de ce qui ne l'est pas. Par ailleurs, il ne

Verschillende types van elektrificatie zouden gelijktijdig moeten worden bestudeerd en uitgeprobeerd, zodat men bij elke bestelling van nieuwe voertuigen de beste keuze kan maken.

faut pas sous-estimer l'impact des options retenues. Il ne s'agit pas simplement de commander de nouveaux véhicules. Il faut également s'assurer d'une autonomie suffisante, adapter les dépôts, fournir des bornes de recharge. Cela implique des investissements considérables.

Il est intéressant d'étudier et d'utiliser différents types d'électrification simultanément pour choisir les meilleures options à chaque nouvelle commande de bus.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de opleidingen voor het behalen van het Europese brevet inzake eerste hulp door het personeel van de MIVB en de Brusselse taxichauffeurs".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les formations suivies par le personnel de la STIB et les chauffeurs de taxis bruxellois pour l'obtention du brevet européen de premier secours".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Het is nodig dat voldoende personeelsleden van de eerstelijnsdiensten van onze administraties, instellingen van openbaar nut (ION's) en openbaarvervoermaatschappijen het Europese brevet inzake eerste hulp halen of een andere soortgelijke opleiding volgen.*

De opdracht van de bestuurders van de MIVB stopt immers niet bij het louter vervoeren van passagiers, maar impliceert vaak ook menselijk contact met de klanten.

De MIVB-bestuurders stellen vaak als eersten een flauwte, val of ongeval vast. Om correct en snel te kunnen reageren, is een opleiding nodig. Het Europese brevet inzake eerste hulp is een doeltreffende oplossing om te leren de eerste zorgen te verlenen en zelfs iemands leven te

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est indispensable qu'un nombre suffisant de membres du personnel des services de première ligne de nos administrations, organismes d'intérêt public (OIP) et sociétés de transport public obtienne le brevet européen de premiers secours ou suive une autre formation de secours leur permettant de venir en aide aux usagers.

Chaque jour, le personnel de la STIB a pour mission de transporter des dizaines de milliers de personnes sur le territoire bruxellois. Cette tâche est cruciale pour assurer une mobilité au sein de notre Région. Cependant, la mission des conducteurs et conductrices du réseau bruxellois de transport en commun ne s'arrête pas là, puisqu'elle implique souvent une dimension humaine entre le personnel et la clientèle.

À ce titre, le personnel conducteur de la STIB se

redden.

In 2015, 2016 en 2019 zijn hierover vragen gesteld aan uw voorganger, maar hij antwoordde dat de situatie niet was veranderd. Hij legde uit dat de MIVB in 2015 348 medewerkers telde die een opleiding inzake eerste hulp hadden gevolgd en nog altijd maar 365 eind januari 2019. Jammer genoeg was er bij die medewerkers geen enkele bestuurder.

Destijds voorzag de MIVB niet in premies of andere voordelen om de overige personeelsleden ertoe aan te zetten deze opleiding te volgen, maar ze zou wel een 'oproep' doen aan het personeel.

De medewerkers op bus, tram en metro en de veiligheidsagenten volgen de opleiding tot hulpverlener niet. Ik stond perplex van de uitleg van de vorige minister: "Op dit moment vervult geen enkel lid van het rijdend personeel de rol van industrieel hulpverlener aangezien ze het grootste deel van hun prestaties buiten de installaties van het bedrijf doen."

In werkelijkheid hebben alleen de Vigilis-agenten (die instaan voor interventies, ticketcontrole en veiligheid in de stations) een opleiding gevolgd. Daarnaast zijn in juli 2018 ongeveer 57 defibrillators geïnstalleerd in het kader van een proefproject.

Volgens de vorige minister moest het MIVB-personeel onmiddellijk de hulpdiensten oproepen en ervoor zorgen dat de toestand van de betrokkene stabiel bleef. Maar hoe is dat mogelijk zonder basisopleiding? Het koninklijk besluit van 15 december 2010 definieert eerste hulp echter als het geheel van noodzakelijke handelingen die erop gericht zijn de gevolgen van een ongeval of een traumatische of niet-traumatische aandoening te beperken en ervoor te zorgen dat de letsels niet erger worden, in afwachting van, indien nodig, gespecialiseerde hulp. Net daarom dringen we aan op een opleiding.

Het klopt dat de bestuurders in rechtstreeks contact staan met de dispatchingdiensten van de MIVB en de hulpdiensten. Toch zijn opleidingen waardevol, aangezien de gemiddelde interventietijd van een ambulance zeven minuten bedraagt en die van een mobiele urgentiegroep

trouve souvent au premier rang pour constater un malaise, une chute ou, pire encore : un accident. Pour réagir correctement et rapidement à ce type de situation, il convient d'être formé. L'obtention d'un brevet européen de premier secours (BEPS) représente une solution efficace pour apprendre à poser les premiers gestes et, le cas échéant, à sauver une vie.

Interrogé à ce sujet à trois reprises (en 2015, 2016 et 2019), votre prédécesseur avait répondu que la situation n'avait pas évolué. Pour rappel, celui-ci expliquait qu'en 2015, la STIB comptait 348 collaborateurs ayant suivi une formation aux premiers secours ou se trouvaient en ordre de recyclage annuel, et seulement 365 à la fin janvier 2019. Malheureusement, à cette époque, aucun de ces collaborateurs ne faisait partie des conducteurs, pourtant souvent les premiers à devoir réagir.

À l'époque, la STIB ne prévoyait ni primes ni autres avantages pour inciter le reste du personnel à suivre cette formation, mais elle entendait lancer un "appel" à son personnel. Le ministre faisait référence à la "formation de secourisme industriel", qui est destinée aux membres du personnel qui, sur base volontaire, prennent le rôle de secouriste dans les installations de l'entreprise. Les différentes catégories du personnel peuvent se porter volontaire pour occuper ce rôle.

Les agents d'exploitation opérant sur les bus, tram, métro et les agents multimodaux et de sécurité ne suivent pas de formation de secourisme. La justification du précédent ministre m'a d'ailleurs laissée sans voix : "À ce jour, aucun membre du personnel de conduite n'occupe ce rôle de secouriste industriel, vu que la grande partie de leurs prestations se déroule en dehors des installations de l'entreprise".

En réalité, seuls les agents Vigilis - intervention, contrôle des tickets, agents de sécurité en station - ont, eux, reçu une formation en premiers gestes d'assistance durant leur formation de base interne à la STIB. Quelque 57 défibrillateurs ont été installés en juillet 2018 dans le cadre d'un projet pilote.

Pour l'ancien ministre, le personnel de conduite n'avait pas vocation à se substituer aux services de

(mug) twaalf minuten. Zonder reanimatie ligt de overlevingskans per minuut die verloren gaat, 10% lager.

Mijn belangstelling voor deze materie is gewekt na een ongeval waarbij een voetganger de tram niet had zien aankomen. Dat zijn schokkende gebeurtenissen, vooral voor de bestuurders.

Wat de meeste aanwezigen in de tram heeft getroffen, is dat de reizigers hulp hebben geboden in plaats van de bestuurder.

Hoewel we begrip hebben voor de situatie van de bestuurder, die in shocktoestand verkeerde, zagen we duidelijk dat hij geen opleiding had gevolgd en dus niet wist wat te doen.

Sindsdien is er geen enkele opleiding georganiseerd. In januari 2019 stelde de minister dat de situatie niet was veranderd. Daarom vraag ik dat er in de toekomst degelijke opleidingen worden georganiseerd.

secours officiels. Si une personne fait un malaise dans un véhicule de la STIB, le personnel de la STIB axe prioritairement son intervention sur l'appel immédiat des services de secours et met tout en œuvre pour assurer la stabilité de l'état de santé de la personne en attendant l'arrivée des secours. Dans ce cas, comment peut-il le faire s'il n'est pas outillé pour intervenir conformément à une formation de base ? Cela, tout en sachant que l'arrêté royal du 15 décembre 2010 définit les premiers secours comme l'ensemble des actes nécessaires destinés à limiter les conséquences d'un accident ou d'une affection traumatique ou non traumatique et à faire en sorte que les blessures ne s'aggravent pas dans l'attente, si nécessaire, des secours spécialisés, soit précisément ce que nous demandons que soit diligenté comme formation.

Il est vrai que les chauffeurs sont en communication directe avec les différents services de dispatching de la STIB et les services de secours. Malgré cela, les formations sont précieuses quand on sait qu'à Bruxelles, le temps moyen d'intervention d'une ambulance est de sept minutes, pour douze minutes pour le service mobile d'urgence et de réanimation (SMUR), et que sans réanimation, toutes les minutes, on perd 10 % de chances de survie.

Mme la ministre, je me suis intéressée à cette question à la suite d'un accident d'un tram avec un piéton qui, je pense, n'avait pas entendu le tram arriver. Ce genre d'accident est bouleversant pour tous, mais en particulier pour les chauffeurs, qui ne sortent évidemment pas indemnes d'un tel drame.

Ce qui a frappé la plupart des personnes présentes dans le tram, c'est qu'après avoir appelé les secours ainsi que le dispatching pour assurer le relais de la ligne, le chauffeur n'est que peu intervenu. En fait, ce sont les voyageurs qui ont cherché et trouvé une couverture dans le tram pour couvrir la personne et fait le nécessaire afin d'éloigner les curieux et établir un cordon autour de la victime. Cela n'a duré que quelques minutes.

Tout en comprenant la situation du chauffeur en état de choc à la vue d'un tel drame, nous sentions bien - il l'a d'ailleurs dit - qu'il n'avait pas eu de formation et qu'il ne savait donc pas ce qu'il devait

faire.

Nous avons tous été terriblement impressionnés par cela. En l'occurrence, il y avait du monde dans le tram, et fort heureusement. Mais ce type d'accident doit susciter des réflexes immédiats pour sauver la personne. Je ne voudrais pas faire d'un cas particulier une généralité, mais j'entends que, depuis lors, aucune formation n'a été organisée. En janvier 2019, le ministre affirmait que la situation n'avait pas évolué. Tout cela me pousse à demander qu'à l'avenir, des formations dignes de ce nom soient organisées.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik herinner u eraan dat deze vragen al deels zijn beantwoord in het antwoord op de schriftelijke vraag nummer 1271 van mevrouw d'Ursel van februari 2019.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans ce cadre, il convient sans doute de rappeler la question écrite numéro 1271 de Mme d'Ursel, datée de février 2019, qui apportait déjà une partie des réponses aux présentes questions.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Ik heb er wel degelijk rekening mee gehouden.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'en ai effectivement tenu compte.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het is altijd goed eraan te herinneren dat dat antwoord nog steeds geldt.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est toujours bon de rappeler qu'elle reste d'actualité.

De interne opleidingen van de MIVB zijn basisopleidingen en bijscholingen bedrijfshulpverlener.

Les formations dispensées en interne par la STIB sont des formations de base et de recyclage en secourisme d'entreprise.

Voorts bestaat er een opleiding inzake slachtofferhulp voor de managers. De opleiding bedrijfshulpverlener is uitgebreider dan het Europese brevet inzake eerste hulp (EBEH). Wie die opleiding heeft gevolgd, haalt dus ook het EBEH-niveau. De agenten worden geacht elk jaar vier uur bijscholing te volgen.

Il existe par ailleurs une formation d'assistance aux victimes à l'intention des managers comprenant un cursus de base et un recyclage. Cette formation en secourisme industriel est plus complète par rapport au niveau du brevet européen de premier secours (BEPS), avec 21 heures de cours au lieu de douze. Chaque participant qui en a bénéficié peut donc être également considéré comme ayant le niveau BEPS. Les agents ainsi formés sont censés suivre ensuite chaque année une session de quatre heures de recyclage dans le but de maintenir la validité de leur brevet.

De cursussen worden verstrekt door vzw Cresept.

Ces cours sont dispensées par l'asbl Cresept. Leur contenu vise l'adaptation aux situations susceptibles d'être rencontrées par les agents de la STIB. Aucune adaptation jugée nécessaire n'a été réalisée après les attentats du 22 mars 2016.

Op 1 december 2019 telde de MIVB in totaal 342 medewerkers die de opleiding bedrijfshulpverlener of de bijscholing hadden gevolgd. Het gaat om vrijwilligers. Momenteel is geen enkele bestuurder bedrijfshulpverlener. Die opleiding maakt geen deel uit van de basisopleiding van deze personeelscategorie. De agenten die instaan voor de veiligheid, interventies en ticketcontrole volgen een opleiding in eerste hulp tijdens hun basisopleiding bij de

Le 1er décembre 2019, la STIB comptait au total

MIVB. Deze opleiding is uitgebreider dan de EBEH-opleiding.

Geen enkele premie wordt betaald aan personeel dat een opleiding in eerste hulp heeft gevolgd. Dit is evenmin het geval voor andere opleidingen.

Sinds eind 2018 zijn 59 defibrillators geïnstalleerd in negen MIVB-stations. Er zijn geen defibrillators in andere stations gepland.

342 collaborateurs ayant suivi la formation de premiers secours en entreprise et qui étaient en ordre de recyclage. Il s'agit de volontaires qui ont suivi la formation de leur plein gré. Actuellement, aucun membre du personnel de conduite n'occupe un rôle de secouriste industriel. Cette formation n'est pas incluse dans la formation de base de cette catégorie du personnel. Les agents de sécurité, d'intervention et de contrôle des titres de transport et de la sécurité en station suivent une formation aux premiers gestes d'assistance durant leur formation de base à la STIB. Cette formation est plus complète que la formation visée par le BEPS. Aucune prime n'est accordée au personnel ayant suivi les formations BEPS ou en premiers secours, pas plus que pour les autres formations, que celles-ci soient obligatoires ou non.

Le réseau dispose actuellement de 59 défibrillateurs installés dans neuf stations de la STIB depuis fin 2018. Il n'est pas prévu d'en installer dans d'autres stations pour l'instant.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Bestuurders zijn door de aard van hun functie de geknipte eerstelijnshulpverleners. Zij zouden dan ook allemaal de vorming moeten volgen. In de administratie hebben 300 personeelsleden de opleiding gevolgd, zodat zij hun collega's kunnen helpen. Waarom dan de bestuurders niet?*

Vigilis is een heel nuttige dienst voor het metronet. Maar bestuurders zijn nog altijd sneller en directer bij een incident betrokken, zij kunnen de eerste noodzakelijke handelingen stellen. Misschien kan een premie de bestuurders en de andere MIVB-personeelseden wel overtuigen om de opleiding te volgen. Als een voldoende hoog percentage onder hen geschoold is, kan dat levens redden.

- Het incident is gesloten.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je m'attendais à vous entendre dire que vous alliez vous inquiéter du fait que les chauffeurs ne suivent pas cette formation. Face à un cas comme celui-là, ils sont pourtant en première ligne. Dans l'administration, 300 personnes ont suivi la formation, ce qui est très bien. Ils peuvent aider leurs collègues. Pourquoi les personnes qui sont en première ligne ne la suivent-elles pas ? Tel était l'objet de ma question.

Je comprends bien que Vigilis existe et que celui-ci est notamment très utile sur le réseau de métro. Cependant, combien de personnes sont susceptibles d'intervenir ? En réalité, les chauffeurs sont présents pour effectuer les premiers gestes, avoir les premiers réflexes. Nous voyons que, chaque année, beaucoup d'accidents sur le réseau sont liés à la STIB. Je crois vraiment qu'il faudrait proposer désormais cette formation et éventuellement donner une prime aux chauffeurs et au personnel de la STIB pour la suivre.

Vous devriez à tout le moins vous fixer comme objectif un certain pourcentage de formation parmi ces services de première ligne, car cela

pourrait sauver des vies.

- *L'incident est clos.*