



**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 14 JANUARI 2020**

**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 14 JANVIER 2020**

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

Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de levenskwaliteit van de voetgangers en de staat van de voetpaden in het Brussels Gewest".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Sadik Köksal (DéFI)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	19
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de stand van zaken van de aanleg van fietspaden langs de Kleine Ring".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	22
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "het ongeval bij de MIVB bij het openen van de deuren".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	25

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Sadik Köksal	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 qualité de vie des piétons et l'état des trottoirs dans la Région bruxelloise".	
Discussion – Orateurs :	
M. Sadik Köksal (DéFI)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	19
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "l'état d'avancement de la Petite ceinture cyclable".	
Question orale de M. David Weytsman	22
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "l'accident au sein de la STIB lié à l'ouverture des portes".	
Question orale de M. David Weytsman	25

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

betreffende "het aantal fietsongevallen waarvoor geen proces-verbaal wordt opgesteld".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 30

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

betreffende "de circulatie van de personen met beperkte mobiliteit in de voetgangerszones en de naleving van het Handistreaming-handvest".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 36

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

betreffende "de dialoog met de economische actoren van de Gulden-Vlieswijk in het kader van het heraanlegproject".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 42

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

betreffende "de huidige toestand inzake beveiligde fietsparkings".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti, 43

betreffende "het project Cycloparking en het in beheer nemen van privegarages voor de inrichting van fietsstallingen".

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 accidents de vélos qui ne font pas l'objet d'un procès-verbal".

Question orale de M. Marc Loewenstein 30

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 circulation des personnes à mobilité réduite sur les zones piétonnes et le respect de la charte handistreaming".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 36

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 dialogue entretenu avec les acteurs économiques du quartier de la Toison d'or dans le cadre de son projet de réaménagement".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 42

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

concernant "la situation actuelle des offres de parkings sécurisés pour les vélos".

Question orale jointe de M. Tristan Roberti, 43

concernant "le projet CycloParking et la prise en gestion de garages privés en vue de l'aménagement d'emplacements pour vélos".

<p>Mondelinge vraag van de heer David Leisterh 48</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het vertrek van een platform voor free-floating wagens uit Brussel".</p>	<p>Question orale de M. David Leisterh 48</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le retrait d'une plateforme de voitures en free floating à Bruxelles".</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 53</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de vervrouwelijking van de namen van de haltes van de MIVB".</p>	<p>Question orale de Mme Leila Agic 53</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "la féminisation des noms des arrêts de la STIB".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 57</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het gebruik van de bankkaart als betaalmiddel in het openbaar vervoer en het EVM-project (Eurocard, Visa en Mastercard)".</p>	<p>Question orale de M. Marc Loewenstein 57</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "l'utilisation de la carte bancaire comme mode de paiement des transports publics et le projet EMV (Eurocard, MasterCard et Visa)".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 64</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het gebruik door vervoersmaatschappij De Lijn van vervuilende bussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".</p>	<p>Question orale de M. David Weytsman 64</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "l'utilisation par la société De Lijn de bus polluants dans la Région de Bruxelles-Capitale".</p>

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

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK
KÖKSAL**

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

**betreffende "de levenskwaliteit van de
voetgangers en de staat van de voetpaden in
het Brussels Gewest".**

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- In een studie uit 2012 van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brulocalis) kunnen we lezen dat voetpaden om veiligheidsredenen werden aangelegd om voetgangers tegen het wegverkeer te beschermen. Zo waren er zo'n 2.000 jaar geleden al verhoogde voetpaden in Pompeï.

Uit de mobiliteitsdiagnose van maart 2017 blijkt dat wandelen in Brussel geen pretje is en soms meer weg heeft van een hindernissenparcours. De infrastructuur laat vaak te wensen over. Nochtans worden er van elke 100 minuten verplaatsing 41 te voet afgelegd en wordt 75% van de verplaatsingen minstens een deel te voet gedaan om het openbaar vervoer, een auto of deelvoertuig (auto, fiets, taxi) te bereiken.

Er wordt dus veel gestapt in Brussel, over verschillende afstanden en met verschillende doelen. Bij ongevallen lopen voetgangers evenwel een groot risico: 40% van de doden en zwaargewonden zijn voetgangers.

In het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move staat dat stappen tegen 2030 de basis van het mobiliteitssysteem moet worden. De bedoeling is ervoor te zorgen dat 56% van de verplaatsingen van minder dan twee kilometer te voet of met de fiets wordt afgelegd.

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SADIK
KÖKSAL**

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

**concernant "la qualité de vie des piétons et
l'état des trottoirs dans la Région
bruxelloise".**

M. Sadik Köksal (DéFI).- Dans une étude réalisée en 2012 par l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) sur la place du piéton en Région de Bruxelles-Capitale, on peut lire : "Historiquement, les trottoirs ont été créés pour des raisons de sécurité, pour protéger les piétons de la circulation routière. Nous trouvons déjà des exemples de trottoirs surélevés à Pompéï il y a 2.000 ans. Aux États-Unis, au XIXe siècle, des trottoirs en bois étaient souvent utilisés pour les mêmes raisons."

Dans le diagnostic de mobilité en Région bruxelloise réalisé en mars 2017 se trouve une question particulièrement pertinente au sujet de la marche, et donc du piéton : l'espace public se prête-t-il bien à la marche et à la convivialité ? Sans trop de surprises, on y lit que marcher à Bruxelles n'est pas une partie de plaisir et que la marche s'y apparente parfois à une véritable course d'obstacles. Le manque de confort est d'ailleurs pointé dans ce diagnostic, puisque "la qualité fonctionnelle des aménagements est encore trop souvent insatisfaisante".

Ce rapport énumère également quelques chiffres :

- sur 100 minutes de déplacement en rue, 41 se font en marchant ;
- dans 75 % des déplacements, une partie au moins se fait à pied pour rejoindre un transport en

De regering wil een mobiliteitsbeleid voeren dat actieve verplaatsingswijzen bevordert. Elke voetganger moet zich veilig kunnen verplaatsen en de zwakke weggebruikers (kinderen, ouderen, personen met beperkte mobiliteit) moeten extra aandacht krijgen. Meer dan 30% van de Brusselaars worden immers als personen met beperkte mobiliteit (PBM) beschouwd.

Sinds 2010 heeft Brussel een Voetgangersplan. Daarin worden de noden van de voetgangers opgesomd: een fijnmazig netwerk, onder meer dankzij trage wegen buiten de hoofdweg, met rechtstreekse routes die voldoende breed zijn, een comfortabel wegdek dat ook toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit, beveiligde oversteekplaatsen en een rustige omgeving.

De netwerken Plus en Comfort moeten aan hoge gebruikscriteria voldoen: afmetingen die afgestemd zijn op de verkeersstromen, vlakke en comfortabele trajecten zonder omwegen, met een goede grip en zonder dwarshelling.

De regering heeft er zich in het regeerakkoord toe verbonden om samen met de gemeenten en verenigingen een specifiek operationeel plan voor voetgangers op te stellen dat de geleidelijke en gecoördineerde uitvoering van het plan inzake toegankelijkheid van de openbare weg omvat. De verbetering van het comfort van het voetgangersverkeer zal een prioriteit vormen bij de herinrichting van de openbare ruimte, in het bijzonder van de belangrijkste structurerende assen.

In de initiële begroting van 2020 werd het budget voor het onderhoud van de wegen opgetrokken tot 62 miljoen euro.

Sommige voetpaden zijn in bijzonder slechte staat. De app Fix My Street vermeldt meerdere incidenten die hiermee verband houden.

Brussel Mobiliteit preciseert op zijn website dat het gewest een algemeen schema voor een voetgangersplan op zijn grondgebied heeft uitgewerkt om die manier van verplaatsen te stimuleren en in een globaal mobiliteitsbeleid op te nemen.

commun, une voiture ou un service de véhicule partagé, comme une voiture, un vélo ou un taxi ;

- en cas d'accident, 40 % des tués et des blessés graves sont des piétons.

On marche donc beaucoup dans notre Région, sur des distances variables, avec des objectifs différents. En cas d'accident, les piétons courent de grands risques. Le volet stratégique de Good Move confirme, dans sa dimension SAFE, qu'"en matière de gravité, (...), les usagers piétons (sont) surreprésentés parmi les victimes gravement ou mortellement blessées. Viennent ensuite les occupants de voiture, les motards et les cyclistes." On peut aussi lire dans le plan qu'"à l'horizon 2030, la diminution de l'usage de la voiture devrait se concrétiser par un rôle renforcé de la marche comme base du système de mobilité (...) avec 56 % des déplacements pour les distances de moins de 2 km à pied ou à vélo."

Notre gouvernement régional s'emploie à mener une politique de mobilité qui favorise la mobilité active. Chaque piéton doit avoir le droit de se déplacer en sécurité et les usagers faibles (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite et autres) méritent toute l'attention des pouvoirs publics. Comme vous le savez, plus de 30 % de la population sont considérés comme des personnes à mobilité réduite (PMR).

Depuis 2010, il existe un plan piéton pour la Région bruxelloise. Ce plan piéton est mentionné à plusieurs reprises dans le projet de plan de mobilité approuvé par le gouvernement bruxellois le 4 avril 2019, qui recense les besoins du piéton : un réseau dense, y compris grâce à des voies lentes hors chaussée, des itinéraires directs, davantage d'espace, des revêtements offrant un excellent confort physique et garantissant également l'accessibilité des PMR, davantage de tranquillité et des traversées sécurisées et aisées.

Les réseaux piéton marche plus et marche confort demandent un standard d'aménagement élevé pour ce qui concerne les critères suivants, liés à la qualité d'usage : dimensionnement adapté aux flux, cheminement piéton sans détour, planéité et confort, adhérence et dévers.

Voor de uitvoering zal het gewest lokale mobiliteitscontracten sluiten met de gemeenten. Voorts stelt Brussel Mobiliteit toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte op. Die bevatten naast een stand van zaken over de toegankelijkheid van de trottoirs en de openbare ruimte op de gemeente- en gewestwegen ook voorstellen ter verbetering. Die databank kan op de website van Brussel Mobiliteit worden geraadpleegd.

Om een plan te laten werken, moeten eerst de voorwaarden voor de uitvoering worden gecreëerd. Om een gedragswijziging teweeg te brengen, moeten de Brusselaars voelen en zien dat de zaken veranderen. Als we willen dat er meer voetgangers zijn in 2030 en dat er meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets worden afgelegd, dan moeten de Brusselaars zich in een veilige en rustige omgeving kunnen voortbewegen.

Hoever staat het specifieke operationele plan voor voetgangers dat in de gewestelijke beleidsverklaring wordt aangekondigd? Zijn er contacten met de gemeenten over de voorbereiding en uitvoering?

Hoeveel gemeenten hebben subsidies voor de uitvoering van het toegankelijkheidsplan aangevraagd? Hoever staat de uitvoering van de netwerken Plus en Comfort? Is er een tijdschema opgesteld?

Het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan voorziet in de aanleg van tien voetgangersboulevards met voldoende zitbanken, maar op dat vlak lijkt er nog niets te zijn gedaan.

In 2020 zal er een referentiesituatie worden opgesteld. Is er een tijdschema opgesteld voor de evaluatie van de huidige situatie op de trajecten van de stadsboulevards? Klopt het dat u van plan bent om 30% van de stadsboulevards te realiseren tegen 2025?

Voor de uitvoering van die stadsboulevards zal Brussel Mobiliteit extra personeel krijgen. Over hoeveel voltijdse equivalenten (VTE's) gaat het? Zijn de functieprofielen al klaar? Wanneer zullen de selecties van start gaan?

La déclaration de politique générale (DPG) prévoit une politique de mobilité au service des Bruxellois et de leur qualité de vie. En ce qui concerne les piétons, elle précise ce qui suit : "Dans le cadre de la mise en œuvre du plan régional de mobilité (PRM) et afin de favoriser la mobilité des piétons et personnes à mobilité réduite, la Région établira un plan opérationnel spécifique pour les piétons, qui intégrera la mise en œuvre progressive et coordonnée de son plan d'accessibilité des voiries, en partenariat avec les communes et associations représentatives. L'amélioration du confort des déplacements pédestres, dans la logique STOP, sera prioritaire dans les réaménagements d'espaces publics, et en particulier pour les grands axes structurants."

Dans le budget initial de l'année 2020 soumis au Parlement bruxellois, un peu plus de 62 millions d'euros sont prévus, notamment pour l'entretien des voiries (asphaltage, entretien paysager, entretien de l'électromécanique des tunnels, entretien des trottoirs et des pistes cyclables, entretien des arbres, etc.). Une augmentation de crédits est prévue par rapport à 2019 afin de renforcer ces entretiens.

Je suis inquiet de l'état dans lequel une série de nos trottoirs se trouvent actuellement. L'application Fix My Street reprend bien une série d'incidents en lien avec l'état des trottoirs de notre Région, mais il est à craindre que cette application ne reprenne pas l'ensemble des problèmes auxquels les piétons sont confrontés dans Bruxelles.

Le site web de Bruxelles Mobilité précise : "La Région de Bruxelles-Capitale élabore un schéma global de plan piéton pour son territoire. Par ce biais, elle met au point un plan d'action visant à promouvoir et à intégrer ce type de déplacements dans le cadre d'une politique globale de mobilité."

Au sujet de la gouvernance, les contrats locaux de mobilité sont conclus entre la Région et une ou plusieurs des dix-neuf communes bruxelloises. Bruxelles Mobilité réalise des plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). Ces plans reprennent l'inventaire, tant pour les voiries communales que régionales, de toutes les non-conformités des trottoirs et des espaces publics concernant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et pour les piétons, ainsi que des recommandations d'aménagement. Une base de

données est d'ailleurs consultable en ligne sur le site de Bruxelles Mobilité.

Pour qu'un plan fonctionne, il est important de répondre à un maximum de conditions préalables à son exécution. Pour que les comportements changent, il est nécessaire que les Bruxellois sentent et voient que les choses changent. Si nous voulons que les piétons marchent plus à l'horizon 2030, comme le préconise d'ailleurs le Plan régional de développement durable, et si nous voulons vraiment que 56 % des déplacements pour les distances de moins de deux kilomètres se fassent à pied ou à vélo à l'avenir, il est nécessaire que les piétons marchent dans un environnement sécurisé et apaisé.

Pouvez-vous nous informer de l'état d'avancement du plan opérationnel spécifique pour les piétons prévu dans la déclaration de politique régionale (DPR) ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les communes pour la bonne préparation et la bonne exécution de ce plan ?

Combien de communes ont-elles introduit une demande pour bénéficier de subventions dans la mise en œuvre du PAVE en 2020 ? Où en est-on dans la mise en place des réseaux piétons marche plus et marche confort ? Un calendrier est-il fixé ?

Le projet de plan régional de mobilité (PRM) prévoit dans son plan d'action la création de dix magistrales piétonnes (action B.3) permettant de se déplacer à pied sur des distances importantes et offrant des zones de repos. À l'heure actuelle, tout semble à faire.

En 2020, il est prévu de construire une situation de référence. Un calendrier est-il ici aussi prévu quant à l'audit des aménagements existants sur les itinéraires des magistrales ? Pouvez-vous nous confirmer qu'en 2025, il est prévu que 30 % du réseau des magistrales piétonnes soient construits ?

Des moyens humains supplémentaires sont également prévus pour Bruxelles Mobilité dans l'action B.3. Combien d'équivalents temps plein (ETP) cela représente-t-il ? Les profils de fonction sont-ils prêts ? Le début des engagements est-il planifié ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Voetgangersverplaatsingen zijn cruciaal om de doelstellingen van het plan Good Move te halen.*

Voetgangerswegen moeten veilig en aangenaam zijn. Ze moeten een rustige en groene omgeving bieden met de nodige sociale controle. Ze moeten ook efficiënt zijn en binnenwegen omvatten, zodat mensen tijd winnen door te voet te gaan. Voorts moeten voetgangerswegen voor iedereen toegankelijk zijn, met inbegrip van personen met een beperkte mobiliteit.

Helaas werden de voetgangerswegen niet volgens die basisprincipes aangelegd bij de aanleg van de Brusselse wijken. Sommige wijken vormen een ondoordringbaar blok, waardoor voetgangers omwegen moeten maken. Ecolo hoopt dat er bij de aanleg van nieuwe wijken en in de richtplannen van aanleg meer aandacht voor de toegankelijkheid voor voetgangers zal zijn.

De invoering van zones 30 zal de geluidsoverlast verminderen en verplaatsingen te voet veiliger maken.

Ik ben het eens met de heer Köksal: de voetpaden in Brussel zijn vaak te smal en in slechte staat.

In heel wat gemeenten zijn eigenaars nog altijd verantwoordelijk voor de (her)aanleg en het onderhoud van de trottoirs. De meeste mensen weten dat echter niet en richten zich voor reparatiewerken tot de gemeente of het gewest.

Hoe zit het met gewestwegen? Zijn ook daar de eigenaars verantwoordelijk voor de trottoirs? De meeste eigenaars lijken daar alvast niet van op de hoogte te zijn. In de praktijk onderhouden de gemeenten en het gewest de trottoirs. De regels lijken dus achterhaald. Misschien moeten we de regelgeving aan de praktijk aanpassen of anders een gerichte informatiecampagne voeren.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je remercie M. Köksal d'avoir abordé cette question des déplacements à pied dans notre Région. Ils sont essentiels pour atteindre les objectifs du plan Good Move. Il s'agit en effet de favoriser les modes de déplacement actifs, mais également de soutenir l'intermodalité. Beaucoup de gens se déplacent à pied pour rejoindre le tram, le métro ou tout autre mode de transport.

Idéalement, les cheminements piétons devraient être sûrs et agréables, c'est-à-dire offrir un environnement pas trop bruyant, verdurisé, animé et avec un contrôle social. Ils devraient également être efficaces, et donc pourvus de raccourcis. Si on peut gagner du temps en allant à pied, c'est génial ! Ils devraient aussi répondre aux critères d'accessibilité universels, suivant le principe que s'ils sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, ils sont accessibles à tous. C'est donc ce principe qui doit servir de base.

Bien souvent, les cheminements piétons n'ont pas été conçus au moment de la construction des quartiers bruxellois. Certains manquent de perméabilité piétonne. On se retrouve face à un bloc fermé qui oblige à faire des détours. Nous espérons donc que ce critère est bien pris en considération dans la construction des nouveaux quartiers et qu'il constituera un point d'attention, notamment dans la définition et la mise en œuvre des plans d'aménagement directeurs (PAD). Il faut éviter de reproduire ce schéma et prévoir une perméabilité piétonne dans ces quartiers.

Nous nous réjouissons de la mise en œuvre prochaine de la zone 30, qui permettra d'améliorer la sécurité des déplacements à pied et limitera le bruit. Elle est donc positive dans l'optique de la promotion des déplacements piétons.

Je rejoins M. Köksal au sujet de l'état déplorable des trottoirs dans notre Région, lesquels sont trop étroits et inconfortables. L'état médiocre de leur revêtement peut provoquer des chutes et ils sont peu praticables.

Ma question porte précisément sur ce point, sachant que l'entretien et la construction ou reconstruction des trottoirs relèvent encore, dans de nombreuses communes, de la responsabilité des propriétaires. Or, la plupart l'ignorent, ou préfèrent l'ignorer, et

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) kwamen tijdens de vorige regeerperiode al vaak aan bod. De stad Brussel beschikt al over een dergelijk plan, maar niet alle gemeenten hebben dat proces al doorlopen. Hoe verloopt dat precies? Hoe wordt er bepaald voor welke gemeenten een toegankelijkheidsplan wordt opgesteld? Gebeurt dat op vraag van de gemeente zelf? Is er misschien slechts een budget voor een bepaald aantal gemeenten per keer? Bepaalt het beschikbare budget het tempo? Hoe volgt het gewest de gemeentelijke plannen, zodra ze opgesteld zijn?

U zou zelf ook een operationeel plan voor voetgangers opstellen. Wat is het tijdschema daarvoor? Wat zijn de hoofdlijnen? Hoe ziet u dat precies? Hoe zal dat plan zich verhouden ten opzichte van de gemeenten?

Het plan Good Move voorziet voor verschillende aspecten in een soort van referentiestatus, zo ook voor de voetgangersboulevards. De huidige referentiestatus is echter niet duidelijk. Wat is de huidige situatie in dat verband?

Hoe zult u te werk gaan om de voetgangerszones in het Brussels Gewest uit te breiden? Zult u projectoproepen doen, waar gemeenten dan op kunnen intekenen? Of kiest u voor een andere strategie?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Iedereen is voetganger, ook personen met een beperkte

s'en remettent aux autorités communales ou régionales pour réparer leur trottoir.

Pour les voiries régionales, la responsabilité du bon état des trottoirs incombe-t-elle aussi aux propriétaires ? Ce fait est en tout cas peu intégré par la plupart d'entre eux. Dès lors, ces règles ne sont-elles pas obsolètes ou ne devraient-elles pas faire l'objet d'une communication plus ciblée ? Dans la pratique, ce sont plutôt les communes et la Région qui entretiennent les trottoirs. Ne faudrait-il pas adapter la législation à la pratique ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Lors de la précédente législature, il a souvent été question des plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). La Ville de Bruxelles dispose déjà d'un tel plan, mais toutes les communes n'ont pas encore entamé ce processus. Comment est-il établi qu'un PAVE sera rédigé pour une commune ? Est-ce à la demande de la commune elle-même ? Le budget est-il limité à un certain nombre de communes ? Le budget détermine-t-il le calendrier ? Comment la Région suit-elle les plans communaux une fois que ceux-ci sont rédigés ?*

Quel est le calendrier prévu pour la rédaction d'un plan opérationnel spécifique pour les piétons ? Quelles en seront les grandes lignes ? Comment les communes y seront-elles impliquées ?

Le plan Good Move prévoit une sorte de statut de référence, mais l'actuel statut manque de clarté. Quelle est la situation actuelle à cet égard ?

Comment comptez-vous élargir les zones piétonnes ? Allez-vous lancer des appels à projets ouverts aux communes ou opter pour une autre stratégie ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Tout le monde est piéton, y compris les personnes à mobilité réduite.*

mobiliteit. Er bestaan eigenlijk geen uitzonderingen.

Toen ik in 2010 betrokken was bij de opmaak van het Voetgangersplan, was ik al verrast door het indrukwekkende aandeel van voetgangers in het totale aantal verplaatsingen. Ik meen me te herinneren dat toen 37% van de verplaatsingen in Brussel te voet gebeurde. Dat aantal wordt nog steeds onderschat. Als je mensen vraagt wat de meest voorkomende mobiliteitsvorm in Brussel is, zullen de meesten niet meteen denken aan te voet gaan, terwijl dat wel zo is.

Te voet gaan is ook de meest natuurlijke verplaatsingsmethode. Het is gezond, mensen hebben meer contact met de omgeving en er vinden meer ontmoetingen plaats. Wandelen is ook een goede remedie tegen depressie. Voorts is het ook goed voor de lichamelijke gezondheid en de creativiteit. De voordelen, onder meer ook qua ruimtelijke efficiëntie, zijn onvoorstelbaar groot. Het is dan ook goed dat de regering daar volop wil op inzetten en voor het STOP-principe kiest.

Zoals mevrouw Parmentier terecht aanhaalde, is het essentieel om in te zetten op veiligheid. Het is echter ook van essentieel belang om meer ruimte te creëren. Op dat punt wil ik iets dieper ingaan. Er wordt hier terecht veel aandacht besteed aan de doorgang van de voetgangers, oftewel de verbindingen. Stadsontworpadviseur Jan Gehl bracht echter het grote inzicht dat er ook aandacht moet zijn voor 'het verblijven'. Daarmee bedoelt hij dat mensen ook gewoon aanwezig moeten kunnen zijn in de openbare ruimte; dat ze moeten kunnen zitten en genieten van de omgeving, groene ruimten, speeltuigen enzovoort. Wordt er ook met die inzichten rekening gehouden in Good Move?

Beschikt u over actuele gegevens betreffende het modale voetgangersaandeel? Is dat nog altijd 37%, of is het toegenomen? Voorziet Good Move in aanpassingen die het voetgangers aangenamer moeten maken? Wat betekenen autoluwe wijken concreet voor voetgangers?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Stappen is inderdaad de meest gebruikte verplaatsingsmethode in Brussel. Ik hoop nog meer mensen aan te zetten om te voet te gaan, want dat*

Lorsque j'ai participé en 2010 à la rédaction du plan piéton, j'ai été étonné de constater que 37 % des déplacements à Bruxelles étaient alors effectués à pied. Toutefois, ce chiffre est sous-estimé car, quand on demande aux gens quelle est la forme de mobilité la plus fréquente à Bruxelles, la plupart d'entre eux ne pensent pas immédiatement à la marche.

La marche est par ailleurs le mode de déplacement le plus naturel. Elle permet les échanges et les contacts avec l'environnement. Se déplacer à pied est bon pour la santé et la créativité. Ses avantages sont immenses. Il est donc positif que le gouvernement mise sur ce mode de déplacement et prône le principe STOP.

Comme Mme Parmentier l'a dit, il est essentiel de veiller à la sécurité et de créer davantage d'espaces. Sur ce point, je souhaite aller plus loin. S'il est important d'accorder une attention particulière à la circulation des piétons, l'urbaniste Jan Gehl ajoute que les piétons doivent aussi pouvoir "séjourner" dans l'espace public, s'y asseoir et profiter de l'environnement. Cet aspect est-il pris en compte dans le plan Good Move ?

Disposez-vous de données actualisées concernant la proportion de piétons dans les déplacements ? Le plan Good Move prévoit-il des adaptations rendant la marche plus agréable ? Que signifie concrètement, pour les piétons, la création de quartiers apaisés ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous remercie particulièrement d'avoir mis à l'ordre du jour la problématique des piétons. Je pense qu'il est important que l'on en parle, parce que la marche est

is niet alleen goed voor de mobiliteit, maar ook voor de gezondheid. Bovendien bevordert stappen ontmoetingen, en dat versterkt dan weer de sociale cohesie.

Als we het over mobiliteit hebben, praten we vaak over auto's, fietsers en openbaar vervoer, maar ook aan de voetgangers besteden we aandacht in ons beleid.

(verder in het Nederlands)

Good Move gaat er inderdaad van uit dat 37% van de verplaatsingen te voet gebeuren. Er is natuurlijk een zekere evolutie, maar stappen blijft de belangrijkste verplaatsingsmethode. Nog vrij veel mensen nemen de auto om zich een of twee kilometer te verplaatsen. Als we hen kunnen overhalen om de auto te laten staan, zal dat een belangrijke impact hebben op de mobiliteit.

(verder in het Frans)

Bij de opmaak van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) hebben de gemeenten niet alleen een inventaris opgemaakt van de zwakke punten in verband met de toegankelijkheid van de trottoirs en voetgangersruimten, maar ook een structurerend voetgangersnetwerk opgesteld waarin de wegen in drie categorieën worden opgedeeld op basis van de voetgangersdichtheid: hoofdvoetgangerstrajecten, verbindende voetgangerstrajecten en basisnetwerk.

Dat netwerk helpt de gemeenten en het gewest om de prioriteiten voor de verbeteringswerken vast te stellen, waarbij eerst de meest gebruikte voetwegen worden aangepakt.

De gemeenten Schaarbeek, Sint-Jans-Molenbeek, Elsene en Brussel-Stad zijn al met herinrichtingswerken gestart en hebben daarvoor subsidies aangevraagd. Aangezien de subsidieronde voor 2020 nog maar net is geopend, kan ik nog niet zeggen welke gemeenten een projectvoorstel zullen indienen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, tot nu toe hebben we geen projecten moeten afwijzen om budgettaire redenen.

le mode de déplacement le plus utilisé à l'intérieur de Bruxelles. J'espère même amener les gens à marcher encore plus, car c'est non seulement bon pour la mobilité, mais aussi pour la santé. En outre, la marche renforce la cohésion sociale, car elle permet de faire des rencontres.

Lorsqu'on parle de mobilité, on parle souvent des voitures, des cyclistes ou des transports en commun, mais les piétons font partie intégrante de notre politique régionale.

(poursuivant en néerlandais)

Le plan Good Move part en effet du principe que 37 % des déplacements se font à pied. La marche reste le principal mode de déplacement. Si nous parvenons à convaincre tous ceux qui utilisent la voiture pour parcourir un ou deux kilomètres de délaisser leur véhicule, cela aura déjà un impact important sur la mobilité.

(poursuivant en français)

Lors de la rédaction du PAVE, outre l'inventaire des non-conformités en matière d'accessibilité des trottoirs et espaces piétons, les communes ont établi un réseau structurant piéton, qui classe les voiries en trois catégories : itinéraires principaux, itinéraires de liaison et réseaux de base.

Ce réseau structurant était destiné à établir des priorités pour la mise en accessibilité des aménagements piétons. Ce réseau étant établi sur la base de la fréquentation, la logique impose de commencer par la mise en accessibilité et l'amélioration des itinéraires principaux et des liaisons les plus fréquentées.

Le réseau structurant permet donc aux communes d'établir leurs priorités au niveau des travaux. Il en va de même pour la Région.

Les communes de Schaerbeek, Molenbeek, Ixelles et la Ville de Bruxelles ont déjà entamé des travaux de réaménagement et ont demandé des subsides à cette fin.

La procédure de demande de subside venant d'être ouverte pour 2020, il n'est pas possible, à ce stade, de connaître les communes demanderesses.

Het kader wordt gewestelijk vastgelegd, maar de gemeenten moeten het initiatief nemen om de subsidies aan te vragen. We wachten af wat de nieuwe subsidieronde brengt. Soms heeft een project bijsturing of aanpassing, omdat bepaalde aspecten ervan fout lopen, maar dat had tot nog toe nooit met de begroting te maken. Ik hoop dat we ook in de toekomst kunnen blijven ingaan op de gemeentelijke goodwill.

(verder in het Frans)

Het gewest zal begin 2020 een plan voor het onderhoud van de trottoirs op de gewestwegen opstellen, waarbij de trottoirs die er het slechtst aan toe zijn, het eerst zullen worden aangepakt.

Voorts heeft de regering op 28 november 2019 een handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen goedgekeurd. Dit handvest werd opgesteld door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW). en moet ervoor zorgen dat elke nieuwe voetgangersverharding het nodige comfort biedt inzake vlakheid en stroefheid. Dit zal worden getest aan de hand van een speciale rolstoel met meetapparatuur. Het handvest zal bij alle gemeenten, de MIVB en Beliris worden gepromoot. Het volstaat immers niet om voetgangerszones te creëren, ze moeten ook van goede kwaliteit zijn.

Het structurerend voetgangersnetwerk uit het PAVE is omgezet in de stappennetwerken Plus, Comfort en Wijk in het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP).

(verder in het Nederlands)

Dat is het voorafgaande werk dat in Good Move wordt opgenomen. De 8.000 reacties die we ontvingen, worden grondig geanalyseerd, zodat we het ontwerp na de aanpassing naar aanleiding van het openbaar onderzoek in tweede lezing aan de regering kunnen voorleggen. Intussen gaan we echter van start, omdat een heleboel principes niet in vraag worden gesteld.

Dat is dus de stand van zaken van Good Move en van PAVE, dat erop aansluit. Daarmee creëert het gewest een kader waarbinnen de gemeenten hun verantwoordelijkheid kunnen en moeten opnemen.

(poursuivant en néerlandais)

Jusqu'à présent, nous n'avons refusé aucun projet pour des raisons budgétaires. Le cadre est fixé au niveau régional, mais ce sont les communes qui doivent demander les subsides. Parfois, un projet doit être remanié afin de corriger certains aspects, mais il n'a jamais été question à ce jour d'adaptations liées au budget. J'espère que nous pourrons continuer, à l'avenir, de compter sur la bonne volonté des communes.

(poursuivant en français)

Par ailleurs, la Région doit établir pour début 2020 un plan d'entretien des trottoirs des voiries régionales, avec comme priorité absolue la remise en état des trottoirs les plus dégradés. Ce plan a également été promis aux associations de personnes à mobilité réduite (PMR). Il y a donc une certaine pression, avec raison, et nous y travaillons.

Il importe aussi de signaler que le gouvernement a approuvé le 28 novembre dernier une charte sur les revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, s'il est important de créer des zones piétonnes, leur qualité l'est tout autant. La charte a été établie entre les administrations de Bruxelles Mobilité, urban.brussels, perspective.brussels et Bruxelles Environnement et les associations de défenses des PMR, et a été rédigée par le Centre de recherches routières (CRR). Elle prévoit que tout nouveau revêtement piéton doit atteindre un niveau de confort, de planéité et d'adhérence mesurable à l'aide d'une chaise d'auscultation conçue par le CRR, à la demande de Bruxelles Mobilité.

Les prescriptions réglementaires du projet PMR prévoient sur le réseau piétons marche plus et marche confort une qualité de confort et d'usage entre 8 et 10 et, pour le réseau de quartier, un minimum de 6, à mesurer à la chaise d'auscultation. La promotion de la charte sera assurée auprès de toutes les communes, de la STIB et de Beliris, afin qu'elle soit connue et respectée.

Le réseau structurant piéton établi dans le cadre du PAVE en étroite collaboration avec chaque commune est devenu le réseau piéton marche plus, marche confort et de quartier du projet de plan régional de mobilité (PRM), avec quelques

(verder in het Frans)

Het wegeninrichtingsplan van Good Move bepaalt welke wegen de komende tien jaar zullen worden aangepakt.

Over de voetgangersboulevards vonden in 2019 twee workshops plaats met Brussel Mobiliteit, urban.brussels, perspective.brussels, Leefmilieu Brussel, de academische wereld en de verenigingen om een referentiedocument op te stellen. Er wordt gewerkt aan een overzicht van de lopende projecten om te beslissen welke voetgangersboulevards tegen 2025 kunnen worden aangelegd en welke tussen 2025 en 2030.

(verder in het Nederlands)

Hiermee heb ik voor een stuk de vraag over het vertrekpunt beantwoord. Het vertrekpunt wordt op dit ogenblik vastgelegd, zodat we van daaruit kunnen beginnen te werken. De keuze van waar we welke projecten zullen uitvoeren, zal in samenspraak gebeuren, zodat de projecten breed gedragen worden en we zeker zijn dat we de juiste kiezen.

(verder in het Frans)

Het doel is om tegen 2025 30% van de voetgangersboulevards te voltooien. De uitvoering van Good Move zal elke dertig maanden worden geëvalueerd. Bij de evaluaties zal blijken of een bijsturing nodig is.

Brussel Mobiliteit moet over voldoende personeel en financiële middelen beschikken om Good Move uit te voeren. Het is evenwel moeilijk in te schatten hoeveel voltijdse equivalenten er precies nodig zullen zijn, onder meer voor de aanleg van de voetgangersboulevards, aangezien hun definitieve aantal nog niet gekend is. We zullen vooral projectleiders en werfcontroleurs nodig hebben.

Hoe de verantwoordelijkheid van de eigenaars met betrekking tot het onderhoud van de voetpaden precies geregeld is, moet ik nakijken. Wellicht heeft mevrouw Parmentier gelijk en geldt hetzelfde principe als voor de gewestwegen.

(verder in het Nederlands)

modifications mineures. Ce réseau figurera donc dans le plan régional dès son approbation en seconde lecture.

(poursuivant en néerlandais)

Voilà où en sont les travaux concernant le plan Good Move. Les 8.000 réactions reçues sont en cours d'analyse. Une fois que le projet aura été adapté à la suite de l'enquête publique, il sera présenté en deuxième lecture au gouvernement. En attendant, nous avançons déjà car toute une série de principes n'ont pas été remis en cause.

Tel est l'état des lieux des projets Good Move et PAVE. La Région veut ainsi créer un cadre permettant aux communes de prendre leurs responsabilités.

(poursuivant en français)

Le plan d'aménagement des voiries dans le cadre du projet régional de mobilité prévoit les différents axes qui feront l'objet de réaménagements durant les dix ans de validité du plan Good Move. La conception sera guidée par l'irrigation par mode.

Comme vous le savez, la mise en œuvre du plan Good Move ne se fera pas en deux ans mais nécessitera une dizaine d'années au total. Il s'agit d'un projet ambitieux, dont le plan d'aménagement des voiries fait partie, et il appartient à chacun d'y collaborer.

S'agissant de la planification des magistrales piétonnes, les deux ateliers regroupant Bruxelles Mobilité, urban.brussels, perspective.brussels, Bruxelles Environnement ainsi que les représentants du monde académique et des associations se sont réunis en 2019 afin d'élaborer un document de référence sur les magistrales.

Un inventaire des projets d'aménagement est en cours d'élaboration afin de permettre le choix des magistrales qui pourront être aménagées d'ici 2025, ainsi qu'entre 2025 et 2030.

(poursuivant en néerlandais)

Le point de départ est actuellement fixé. Quant à savoir quel projet sera mené à quel endroit, cette décision fera l'objet d'une concertation afin que les

Ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord.

Een wandelboulevard is niet alleen een plek om je te verplaatsen, maar ook om te verpozen. Dat past in de geest van Good Move, dat erop gericht is verkeersluwe woonwijken tot stand te brengen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Daarin komt het basisidee om de stad terug te geven aan de inwoners duidelijk tot uiting. Mobiliteit gaat immers niet alleen over hoe we ons verplaatsen, maar ook over hoe we de stad en de wegen organiseren om er een aangename plek van te maken.

projets bénéficient d'un large soutien et que nous soyons sûrs de faire les bons choix.

(poursuivant en français)

D'ici à 2025, l'objectif est bien de réaliser 30 % des magistrales comme prévu dans la fiche d'action B3 du plan Good Move. L'évaluation du plan tous les 30 mois permettra de suivre la réalisation de cet objectif et de prendre des mesures correctives pour faire en sorte qu'il soit atteint. Si nous constatons, en cours de réalisation, que le rythme n'est pas assez rapide, nous corrigerons le tir.

Les questions que vous me posez à propos des ressources humaines nécessaires me paraissent très pertinentes. Bruxelles Mobilité, l'administration chargée à titre principal de la réalisation de ce plan régional de mobilité, est consciente de la nécessité de renforcer les équipes. Souvent, le manque de personnel est invoqué pour expliquer que des projets de qualité ne sont pas mis en œuvre. Il faut donc tout entreprendre pour que Bruxelles Mobilité dispose des moyens humains et budgétaires suffisants pour permettre le succès du plan Good Move.

En revanche, il est encore difficile d'estimer avec précision le nombre d'équivalents temps plein (ETP) nécessaires, notamment, à la création des magistrales piétonnes car leur liste et leur nombre ne sont pas encore connus de manière définitive.

Deux profils seront particulièrement utiles : les chefs de projets et les contrôleurs de chantiers. Pour la bonne marche des projets, il faudrait affecter un chef et un contrôleur à la supervision de groupes de trois projets.

Je réagis également à la question de Mme Parmentier sur la responsabilité des propriétaires à l'égard de l'entretien des trottoirs. Sous réserve de vérification de la législation, je pense que vous avez raison et que le même principe s'applique aux voiries régionales.

(poursuivant en néerlandais)

Je pense avoir répondu à toutes les questions.

Un boulevard piétonnier permet non seulement de se déplacer, mais aussi de se poser. C'est l'esprit du

De heer Sadik Köksal (DéFI) (in het Frans).- *We zullen de uitvoering van al die plannen volgen. Wij zijn allemaal voetgangers, maar die worden vaak vergeten in het mobiliteitsdebat.*

Ik heb twee suggesties. Als er problemen op Fix My Street worden gemeld, worden er gerichte herstellingen uitgevoerd. Na die herstellingen kan nagegaan worden of er in een straal van vijftig meter geen andere, nog niet gesignaleerde problemen zijn die meteen kunnen worden opgelost.

Bovendien zouden de werken van nutsbedrijven beter moeten worden opgevolgd. De wegen en trottoirs worden regelmatig opengebroken, maar niet altijd goed heraangelegd.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Het is mij niet echt duidelijk of u de gemeenten en het gewest verantwoordelijk acht voor de trottoirs dan wel of u eigenaars aanmoedigt om het trottoir voor hun woning in goede staat te houden. De wetgeving komt niet overeen met de praktijk. Ofwel wijzigt u de wetgeving, ofwel moet u de eigenaars op hun verantwoordelijkheid wijzen.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Uw antwoord maakt me nieuwsgierig naar twee andere dingen, waarover ik een schriftelijke vraag zal stellen.*

plan Good Move, qui vise à créer des quartiers au trafic apaisé qui soient des lieux de rencontre. La mobilité ne concerne pas uniquement la manière dont nous nous déplaçons, mais aussi celle dont nous organisons la ville et les voiries pour les rendre plus agréables.

M. Sadik Köksal (DéFI).- *Nous suivrons, avec mes collègues, la mise en place de ces différents plans. Nous sommes effectivement tous piétons et tous les piétons méritent une attention dans vos politiques. Or, ils sont souvent les oubliés des discussions sur la mobilité.*

Je vais formuler deux suggestions.

D'une part, il faudrait, une fois les voiries aménagées et les trottoirs réaffectés, que les problèmes signalés sur Fix My Street, qui donnent actuellement lieu à des interventions très ciblées, soient l'occasion de vérifier s'il n'y a pas, dans un rayon de 50 mètres, d'autres problèmes qui pourraient être résolus directement.

D'autre part, les interventions des impétrants devraient faire l'objet d'un suivi plus méticuleux. Les voiries, mais aussi les trottoirs, font l'objet d'ouvertures successives, et une des raisons de leur dégradation est leur remise en état incorrecte. Cette situation peut se prolonger pendant des semaines, voire des mois.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *Je reste un peu sur ma faim quant à la volonté politique. Admet-on que les trottoirs relèvent de la responsabilité des communes et de la Région ou essaie-t-on d'inciter les propriétaires à remettre leur trottoir en état ? À l'heure actuelle, il y a loin de la législation à la pratique. Il serait intéressant d'envisager une adaptation de la législation, ou alors de mettre les propriétaires face à leur responsabilité. Après tout, je balaie bien devant ma porte, et mon trottoir est loin d'être parfait.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Votre réponse me conduit à poser une question écrite concernant deux points.*

Hoeveel investeren de gemeenten en het gewest in voetpaden? Ik vind het goed dat daar subsidies voor bestaan, maar zou graag willen weten hoe de verhouding zit.

Hoe zit het met de vergunningsprocedure? Van een voormalige schepen van Mobiliteit vernam ik ooit dat het gemakkelijker is om een oud voetpad gewoon ongewijzigd opnieuw aan te leggen omdat dat zonder vergunning kan. Ik vind dat buitensporig. Worden die procedures vereenvoudigd?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik ben blij met deze discussie. Als we het STOP-principe consequent toepasten, zou de commissie Mobiliteit het vaakst over voetgangers moeten praten en zou het leeuwendeel van onze tijd en middelen ook naar voetgangers moeten gaan.

Het is een interessante denkoefening om dat zo te bekijken. Ik ben dan ook blij om te vernemen dat er veel meer aandacht is voor het feit dat de openbare weg ook gewoon een aangename omgeving voor voetgangers moet zijn. De stad heeft een echte ommekeer gemaakt. Tot voor kort moesten voetgangers letterlijk opzij voor auto's. Het is goed dat we nu terugkeren naar een toestand waarin mensen voorrang krijgen.

Ik wil ook nog naar het inspirerende voorbeeld van Gent verwijzen, waar zogenaamde 'leefstraten' zijn aangelegd met straatmeubilair, speeltuigen, beplanting, aangename verlichting enzovoort. Dat brengt de straat tot leven en zorgt ervoor dat mensen vlotter contact leggen met elkaar.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Voor de identieke heraanleg van een trottoir is inderdaad geen vergunning nodig. We bekijken met de minister van Stedenbouw wat we kunnen doen.

(verder in het Frans)

Mevrouw Parmentier, uw opmerkingen over het onderhoud van de trottoirs zijn bijzonder pertinent. Ik zal dat nader bekijken. We moeten inderdaad een beslissing nemen. Ofwel wijzigen we de wetgeving,

Quel montant les communes et la Région investissent-elles dans les trottoirs ? Quelle part de celui-ci les subsides représentent-ils ?

Qu'en est-il de la procédure de permis ? Un ancien échevin de la mobilité m'a dit qu'il était plus facile de refaire un ancien trottoir sans le modifier, car de tels travaux ne nécessitaient pas de permis. C'est aberrant. Ces procédures seront-elles simplifiées ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Si nous appliquons le principe STOP de manière cohérente, la commission de la mobilité traiterai le plus souvent des piétons et nous devrions leur consacrer la majeure partie de notre temps et de nos moyens.*

Je me réjouis de constater l'attention accrue accordée au fait que la voie publique doit également être un environnement agréable pour les piétons. La ville a effectué une vraie révolution en la matière. Jusqu'il y a peu, les piétons devaient littéralement céder leur place aux voitures. À présent, nous redonnons la priorité aux gens.

Je souhaite par ailleurs citer l'exemple de Gand où certaines rues ont été réaménagées afin de favoriser les contacts entre les gens.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Pour la réfection d'un trottoir à l'identique, aucun permis n'est en effet nécessaire. Nous allons analyser les possibilités en la matière avec le ministre chargé de l'urbanisme.*

(poursuivant en français)

Mme Parmentier, vous lancez un débat intéressant, mais je dois rester prudente tant que nous n'avons pas défini la direction à suivre. Soit nous changeons la législation, soit nous devons sensibiliser davantage les propriétaires et leur fournir les outils

ofwel informeren we de eigenaars beter en geven we hun de nodige instrumenten.

- Het incident is gesloten.

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 "de stand van zaken van de aanleg van fietspaden langs de Kleine Ring".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *In 2017 vroeg Pascal Smet, de toenmalige minister van Mobiliteit, vergunningen aan voor de aanleg van fietspaden langs de Kleine Ring. Op de Kleine Ring liggen meerdere ontmoetingszones, zoals metrostations, handelskernen en groene ruimten. Om die plekken met elkaar te verbinden, zullen er brede voetpaden en afgescheiden en beveiligde fietspaden komen.*

Hoever staat dit project, dat loopt in negen zones? Zijn de vergunningen en het budget toegekend? Is er een aannemer aangesteld?

Zijn de werken gestart? Hoelang zullen ze duren? Zijn er problemen opgedoken tijdens of na de werken? Hebben de werken betrekking op alle zones? Zo niet, welke zones worden nog niet aangepakt? Waarom?

Hoeveel kilometer nieuwe fietspaden werden al aangelegd en zullen nog worden aangelegd? Is er een toename van het aantal fietsers op de Kleine Ring vastgesteld? Wordt in elke zone dezelfde inrichting en verharding gebruikt?

Sommige automobilisten vertonen onaangepast gedrag. Zo zijn er betonblokken verplaatst om over het fietspad te kunnen rijden. Hoeveel

nécessaires. Cette question mérite une réflexion préalable, mais vos remarques étaient très pertinentes.

- L'incident est clos.

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 "l'état d'avancement de la Petite ceinture cyclable".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En 2017, votre collègue Pascal Smet a introduit les différentes demandes de permis pour la création de pistes cyclables le long de la Petite ceinture. Sur cette ceinture se concentrent plusieurs lieux de rencontre, tels que des stations de métro fréquentées, des zones commerciales et des espaces verts. L'objectif consiste à y aménager de larges trottoirs et une piste cyclable séparée et sécurisée, qui relieront bientôt ces différents lieux à proximité de la Petite ceinture.

Après plus de deux ans, l'heure est venue de dresser le bilan de ce projet, qui concerne neuf zones. Où en sont les dossiers y afférents ? Les permis ont-ils été octroyés et les budgets alloués ? L'entrepreneur a-t-il été désigné ?

Le chantier a-t-il débuté ? Quand prendra-t-il fin ? Des problèmes ont-ils été constatés lors des travaux ou à l'issue des travaux ? Toutes les zones de la Petite ceinture sont-elles couvertes ? Dans la négative, quelles sont les zones non couvertes, et pourquoi ?

À la suite de ces différents chantiers, combien de kilomètres de nouvelles pistes cyclables ont-ils été déjà créés et seront-ils créés ? Une augmentation du nombre de cyclistes a-t-elle pu être constatée sur la Petite ceinture ? En ce qui concerne les

overtredingen zijn er vastgesteld? Hoeveel ongevallen hebben er plaatsgevonden?

Hoe heeft Brussel Mobiliteit de problemen opgelost? Moeten bepaalde problemen nog worden aangepakt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De stedenbouwkundige vergunningen werden toegekend voor zes van de negen zones. Voor de overige drie zones (Saintelette, Guldenvlietlaan en Fonsny-Lemonnier) is een wedstrijd uitgeschreven.*

Het fietspad tussen de Ninoofsepoort en het Sainteletteplein werd niet in het project opgenomen. Dat fietspad werd in 2013 heraangelegd. Toen werd ervoor gekozen om de fietsers voor dat gedeelte te laten oversteken naar de andere kant van het kanaal, in Molenbeek, door middel van twee nieuwe fietsersbruggen aan het begin en het einde van dat traject.

De zone van het Rogierplein, met andere woorden het stuk tussen de Albert II-laan en de Ginestraat, maakt evenmin deel uit van het project. Die zone ligt evenwel dicht bij het Sainteletteplein. Er moet dus over een verbinding worden nagedacht.

Voor de Louizarotonde komt er een aparte studie.

Het is nog te vroeg om de impact van de herinrichtingswerken te evalueren.

Het Fietsobservatorium beschikt over vier manuele meetpunten op de Kleine Ring en een vast meetpunt op de Poincarélaan. Dat laatste is evenwel nog niet geijkt. We aarzelen dus om die cijfers te gebruiken. Het rapport over 2019, dat begin februari 2020

aménagements et les revêtements utilisés, observe-t-on une uniformité entre les différentes zones ?

Des comportements inappropriés d'automobilistes ont été constatés sur les nouvelles routes cyclables qui longent la Petite ceinture. Des blocs de béton ont également été déplacés afin de permettre l'accès aux véhicules, ce qui est formellement interdit. Combien d'infractions ont-elles été constatées et combien d'accidents sont-ils à déplorer ?

Comment Bruxelles Mobilité a-t-elle remédié aux problèmes constatés ? Certains problèmes doivent-ils encore être résolus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les permis d'urbanisme ont été octroyés pour six des neuf zones, les trois zones restantes - Saintelette, Toison d'or, Fonsny-Lemonnier - faisant l'objet de concours.

Le tronçon de piste cyclable situé entre la porte de Ninove et le square Saintelette a été exclu du projet. Il avait été réaménagé en 2013 et la philosophie de l'époque préconisait le passage du cycliste sur l'autre rive, moyennant la construction de deux nouvelles passerelles aux extrémités.

Le projet de la place Rogier, c'est-à-dire le tronçon situé entre le boulevard Albert II et la rue Gineste, ne fait pas non plus partie du projet de piste cyclable. Les aménagements cyclables sont moins qualitatifs dans cette zone que dans d'autres. Ce projet est cependant très proche de celui de la place Saintelette, avec lequel une liaison devra être pensée. Nous devons en effet veiller à la qualité des projets pour la zone située entre la porte de Ninove et la place Saintelette.

Le rond-point Louise devrait faire l'objet d'une étude séparée, eu égard à sa spécificité.

Je vous exposerai plus loin ce qu'il en est de la longueur de piste cyclable déjà construite.

Il est encore trop tôt pour évaluer l'impact des aménagements, puisque peu de continuités cyclables ont été créées jusqu'ici.

wordt gepubliceerd, zal een meer betrouwbare bron vormen.

Alle fietspaden en fietsstraten worden uitgevoerd in okerkleurig asfalt.

Voor de overtredingen moet u zich tot de politie wenden. Ik ben niet op de hoogte van ongevallen met fietsers op de Kleine Ring, maar er vinden heel veel verkeersovertredingen plaats als we niet overal paaltjes zetten om fietspaden af te schermen van de rijweg. De administratie tracht de fietsinfrastructuur zo goed mogelijk te beschermen. Daarom zijn er extra paaltjes geplaatst aan het Zuidstation. Daarnaast worden er politiecontroles gevoerd om erop toe te zien dat het verkeersreglement wordt nageleefd.

Het fietspad langs de Kleine Ring is al voor de helft aangelegd. Momenteel zijn de werken in volle gang in de zone Nieuwlandstraat - Engelandstraat en de zone Sainctelette. De werken in de zone Ginestestraat - Queteletplein zullen normaal gezien midden 2020 starten. Voor de Guldenvlieslaan is de vergunningsaanvraag nog niet voltooid.

Er staat een website online over het fietspad langs de Kleine Ring. Daarop kunt u alle informatie terugvinden met betrekking tot de negen zones, de plannen en de stand van zaken.

L'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale compte quatre points de comptage manuels sur la Petite ceinture et un compteur permanent sur le boulevard Poincaré. Ce dernier étant en cours de calibrage, nous hésitons à utiliser ses chiffres. Le rapport 2019 sera publié début février 2020 et constituera une source chiffrée plus fiable.

Pour des raisons de cohérence, il a été décidé de généraliser l'asphalte ocre pour les aménagements cyclables, qu'il s'agisse des pistes ou des rues. Il y a évidemment des différences entre ces deux types de voirie, tant en termes juridiques que d'accessibilité.

Pour les infractions constatées, il faudra s'adresser à la police. Je n'ai pas connaissance d'accidents de cyclistes sur la Petite ceinture, mais il y a néanmoins un travail à faire, car le nombre d'infractions est très élevé si on n'installe pas un potelet tous les mètres.

Les pistes cyclables doivent vraiment être sécurisées. Je vous invite à voir comment nous avons procédé à la gare du Midi. Début novembre, nous avons procédé à l'installation de nombreux potelets. Pour les rues cyclables, il faut chercher les meilleurs endroits. L'administration cherche des solutions pour protéger au mieux les infrastructures cyclables, à côté des contrôles de police et de la sensibilisation au respect du Code de la route et des espaces publics.

Le chantier de la Petite ceinture cyclable se situe presque à mi-parcours. Les chantiers suivants sont encore programmés :

- le tronçon de la rue Terre-Neuve et de la rue d'Angleterre est en cours de chantier ;
- les travaux du tronçon rue Gineste / place Quetelet devraient commencer à la mi-2020, sous réserve de l'autorisation du chantier ;
- la demande de permis pour l'avenue de la Toison d'or, qui fait débat, est pendante ;
- l'étude pour le tronçon Sainctelette, un projet qui doit être amplement discuté afin de devenir un

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans)*.- *De veiligheid van de fietsers is zeer belangrijk. Er zijn nog te veel zwarte punten, zoals de Louizarotonde, waar ongevallen zijn gebeurd waarbij fietsers zwaargewond waren. Ik raad u daarom aan om paaltjes te plaatsen ter beveiliging van het fietspad, zodat de situatie duidelijk is voor automobilisten en fietsers.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "het ongeval bij de MIVB bij
het openen van de deuren".**

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *Op 19 november gingen de deuren van een metrostel open terwijl de metro tussen de stations Naamsepoort en Troon reed, waardoor een reiziger zwaargewond raakte. Volgens de pers gebeurt dat wel vaker.*

Welke maatregelen hebt u genomen om dergelijke ongevallen te voorkomen? Welke lessen hebt u uit dat incident getrokken?

Hoeveel soortgelijke incidenten hebben zich in 2019, 2018 en 2017 voorgedaan?

phare du réaménagement de la Région, vient de débiter.

Un site web accessible au public est dédié à la Petite ceinture. Je vous invite à le visiter. Il explique les neuf tronçons, en les accompagnant de plans et d'un état des lieux. L'administration fait tout son possible pour le tenir à jour.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le plus important est de protéger les cyclistes. Des points noirs sont malheureusement recensés, comme le rond-point Louise, où des cyclistes ont été grièvement blessés. Nous suivons avec attention les chiffres qui seront dévoilés début février, mais j'insiste vraiment sur la nécessité de protéger les cyclistes et de bien baliser les potelets, afin que tout soit clair tant pour les automobilistes que pour les cyclistes.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DAVID
WEYTSMAN**

**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'accident au sein de la STIB lié
à l'ouverture des portes".**

M. David Weytsman (MR).- Je souhaite évoquer un triste accident, relaté par la presse, et voir dans quelle mesure nous pourrions travailler ensemble pour que ce type d'accident ne se reproduise plus.

Le 19 novembre, les portes d'un métro de la STIB se sont ouvertes, alors que la rame roulait entre les stations Porte de Namur et Trône, blessant grièvement un usager. D'après la presse, cette avarie n'est pas un cas isolé, mais cela, nous le savions déjà.

Wat was de oorzaak van het incident op 19 november?

Is er ook voor de andere incidenten een onderzoek aan de gang? Ging het om technische problemen of menselijke fouten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Incidenten met de metrodeuren worden meestal veroorzaakt door onaangepast gedrag van reizigers die nog snel willen in- of uitstappen terwijl de deuren dichtgaan of het geluidssignaal weerklinkt. We moeten er dus op blijven hameren dat dergelijk gedrag verboden is. De MIVB heeft daarom een nieuwe bewustmakingscampagne opgestart.*

Het systeem is niet ontworpen om kleine voorwerpen te detecteren die tussen de deuren blijven steken. Daarom vraagt de MIVB aan de reizigers om een aantal veiligheidsregels in acht te nemen: de gele veiligheidslijn respecteren, niet in- of uitstappen als het geluidssignaal gaat en de deuren niet blokkeren.

In 2019 vonden er twee incidenten plaats waarbij een reiziger gewond raakte. Het eerste incident in oktober was te wijten aan een combinatie van technische problemen die ondertussen opgelost zijn en een menselijke fout. De MIVB registreerde geen soortgelijke incidenten in 2017 en 2018. Ze kan geen nadere details geven over het jongste incident, aangezien het onderzoek nog loopt.

Elk incident wordt grondig onderzocht: technische controle van het voertuig, analyse van de videobeelden enzovoort. De aansprakelijkheid wordt geval per geval vastgesteld.

Quelles mesures avez-vous prises pour éviter ce genre d'accident ? Quel bilan tirez-vous de cette problématique ?

Combien d'incidents du même type faut-il déplorer pour l'année 2019 ? Qu'en est-il des années 2018 et 2017 ?

Dans le cas particulier de l'accident du 19 novembre, quelle en est la cause exacte ?

Pour les autres accidents du même type, y a-t-il des analyses ou des contrôles sont-ils en cours ? Quelles responsabilités, techniques ou humaines, sont-elles engagées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les incidents liés aux portes du métro sont principalement dus au manque de respect des instructions de la part de certains voyageurs, qui prennent par exemple le risque de monter dans la rame ou d'en descendre lorsque les portes se ferment ou que le signal retentit. Il faut donc rappeler sans cesse que c'est interdit. Une nouvelle campagne de la STIB vient d'être lancée à ce sujet, mais je compte sur tout le monde pour expliquer la gravité du risque couru.

Pour rappel, le système de fermeture des portes de métro n'est pas conçu pour détecter des objets fins qui seraient coincés. C'est la raison pour laquelle la STIB édicte des règles strictes concernant le comportement à adopter par le voyageur : respect de la ligne jaune de sécurité, des règles d'embarquement lorsque les signaux sonores et lumineux de fermeture des portes sont activés et interdiction de bloquer les portes.

En 2019, la STIB a enregistré deux incidents au cours desquels un voyageur a été blessé, l'un en octobre et l'autre en novembre, en raison d'une combinaison de problèmes techniques - isolés ou résolus - et d'une erreur humaine. Cette dernière est imputable tantôt aux voyageurs, tantôt au personnel de la STIB ou aux deux. La STIB n'a enregistré aucun incident de ce type en 2017 et 2018 et ne peut actuellement fournir d'autres détails sur celui évoqué par M. Weytsman, car l'enquête est encore en cours.

Wij moeten ervoor zorgen dat het materiaal van de MIVB wordt gerespecteerd en dat iedereen zich gepast gedraagt.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Iedereen moet de regels respecteren, maar we weten allemaal dat er altijd mensen zullen zijn die dat niet doen.*

Een ander belangrijk punt is dat de rijtuigen vaak overvol zitten, waardoor de reizigers tegen de deuren worden gedrukt en soms tussen de deuren gekneld raken.

(Opmerkingen van mevrouw Van den Brandt)

Ik had gehoopt dat er om de 90 seconden een metro zou rijden, maar blijkbaar heeft de regering haar ambities helaas naar beneden bijgesteld.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We moeten inderdaad de frequentie verhogen. Voor de nieuwe metrostellen testen we automatiseringsprocedures met toegangspoortjes.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is belangrijk om te weten of de incidenten te wijten zijn aan terugkerende problemen, gelet op*

Chaque incident est analysé en détail : contrôle technique du véhicule, analyse des images de vidéosurveillance, etc. Les responsabilités sont établies au cas par cas, éventuellement sur la base d'enquêtes judiciaires.

J'ai déjà répondu récemment à une question d'actualité relative à un autre incident. Nous devons faire en sorte de veiller au respect du matériel de la STIB et à un comportement adéquat à bord des véhicules.

M. David Weytsman (MR).- Vous avez raison d'en appeler au bon comportement de chacun, mais votre réponse me paraît quelque peu succincte. En effet, chacun sait que tout le monde ne respectera pas certaines règles élémentaires.

Il ne faut pas non plus négliger la question de la saturation de nos rames. Si, comme moi, vous prenez le métro, vous vous rendrez compte qu'aux heures de pointe, les usagers sont quasiment compressés sur les portes et risquent parfois de se retrouver coincés.

Devons-nous déplorer une quelconque anomalie technique ou un problème auquel nous devons remédier ensemble ? J'entends bien que vous ne disposez pas encore des informations à cet égard. Je me permettrai dès lors de vous interpellier une nouvelle fois sur la question dans quelques mois.

(Remarques de Mme Elke Van den Brandt)

C'est une bonne chose. J'aurais souhaité qu'on passe à 90 secondes, mais j'ai cru comprendre que ce gouvernement avait malheureusement revu ses ambitions à la baisse.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- D'une part, il faut évidemment augmenter la fréquence. D'autre part, pour les nouvelles rames, des tests d'automatisation sont en cours, avec des portiques, afin de trouver des solutions grâce aux nouveaux systèmes et nouvelles procédures d'automatisation.

M. David Weytsman (MR).- Sans vouloir polémiquer, je souhaiterais savoir si, pour ces accidents, on peut parler de phénomène récurrent,

de stijging van het aantal reizigers. De verzadiging van het netwerk zal niet meteen opgelost geraken, ook al verhogen we de frequentie. Het lijkt mij dus nuttig om andere veiligheidsmaatregelen te onderzoeken. Dubbele deuren installeren is heel duur, maar dit blijft niettemin een optie die we moeten overwegen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "het aantal fietsongevallen waarvoor geen proces-verbaal wordt opgesteld".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van Vias Institute waren er in de eerste helft van 2019 53% meer fietsgewonden in Brussel dan in 2018. Op nationaal niveau werd een stijging met 20% vastgesteld.

Het jongste rapport van Vias Institute bevestigt die tendens. De eerste negen maanden van het jaar steeg het aantal ongevallen immers het sterkst voor de fietsers. Brussel breekt een triest record met een stijging van 21%, tegenover 3,5% in heel België. Vias Institute merkt bovendien op dat het werkelijke aantal allicht nog en stuk hoger ligt, aangezien heel wat letselongevallen niet worden aangegeven, waarvoor er dus geen proces-verbaal wordt opgesteld.

De pv's van ongevallen waarbij gewonden betrokken zijn, omvatten een beschrijving van de omstandigheden en zijn bijgevolg bijzonder nuttige

compte tenu de l'augmentation du nombre d'usagers. La saturation du réseau est un phénomène que nous connaissons dans dix ou vingt ans même en augmentant la fréquence de circulation des rames.

Je pense qu'il serait judicieux d'étudier l'opportunité d'installer d'autres types de protection comme cela se pratique dans certaines agglomérations. Le mécanisme de portes doubles est très coûteux mais il devrait tout de même être envisagé.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 accidents de vélos qui ne font pas l'objet d'un procès-verbal".

M. David Weytsman (MR).- En septembre dernier, l'Institut Vias a publié le baromètre de la sécurité routière pour le premier semestre de 2019. Les chiffres officiels, basés sur les procès-verbaux de la police fédérale et des zones de police locale, montrent que le nombre de blessés à la suite d'un accident de vélo en Région bruxelloise a augmenté de 53 % par rapport à 2018, alors que la hausse observée à l'échelle nationale est de l'ordre de 20 %.

Le dernier rapport de l'Institut Vias, qui couvre les neuf premiers mois de l'année, confirme cette tendance. Il précise que c'est pour les cyclistes que l'augmentation du nombre d'accidents est la plus importante. Bruxelles bat d'ailleurs un triste record avec 21 % d'augmentation, alors qu'au niveau national, la hausse n'est que de 3,5 %.

L'Institut Vias reconnaît que ce pourcentage très préoccupant est bien en deçà de la réalité, car il ne tient pas compte du "dark number", c'est-à-dire le

en objectieve informatiebronnen om de zwarte punten in kaart te brengen en de veiligheid van de fietsers te verbeteren.

Fietsersvereniging Gracq overhandigt de gemeenten regelmatig een lijst van gevaarlijke punten, die gebaseerd is op de waarnemingen van dagelijkse fietsers. Overhandigt ze die lijst ook aan uw administratie of kabinet? Wordt die lijst gebruikt om de kaart van de ongevalgevoelige zones aan te vullen?

Zal de administratie een informatiesysteem voor de spoeddiensten van de Brusselse ziekenhuizen uitwerken, zodat die anonieme gegevens kunnen doorgeven over ongevallen waarvoor geen pv is opgesteld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De barometer van Vias Institute geeft de algemene tendensen weer, maar die gegevens moeten nadien nog officieel door Statbel worden bevestigd.*

Het absolute aantal slachtoffers stijgt, maar de vraag is wat de oorzaak van die stijging is en of het ongevalrisico eveneens is toegenomen. Het ongevalrisico is immers een essentieel gegeven.

Aangezien het niet verplicht is om bij een ongeval de politie te waarschuwen, worden heel wat ongevallen met voetgangers, fietsers en gebruikers van nieuwe voortbewegingstoestellen niet aangegeven.

nombre considérable d'accidents corporels non enregistrés et ne faisant pas l'objet d'un procès-verbal. L'Institut Vias comme le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) signalent en effet le phénomène de sous-enregistrement des accidents impliquant des cyclistes.

Les constats d'accidents ayant provoqué des blessés, qui comprennent une description des circonstances, sont des sources d'information objectives extrêmement utiles pour cartographier les points noirs ou les aménagements non adaptés de notre Région. Ils doivent faire partie de la panoplie d'outils nécessaires à une politique en faveur d'une meilleure sécurité des cyclistes.

Le Gracq transmet régulièrement à différentes communes bruxelloises un inventaire des points dangereux, basé sur des observations de cyclistes quotidiens. Cet inventaire est-il également transmis à votre administration ou à vous-même ? Dans l'affirmative, est-il analysé et utilisé pour la cartographie des zones accidentogènes ?

Afin de faire face au phénomène de sous-enregistrement des accidents et de compléter les données officielles, votre administration a-t-elle décidé de mettre en place un système de transmission d'information avec les services d'urgence des hôpitaux bruxellois, en vue d'obtenir des données dépersonnalisées sur les circonstances des accidents n'ayant pas fait l'objet d'un constat ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je tiens à donner quelques précisions. Dans ce baromètre, il est bien question de tendances en matière d'accidentologie. Les données doivent cependant encore être vérifiées et consolidées et nous sont transmises par Statbel de manière officielle l'année suivant l'année étudiée.

Si le nombre absolu de victimes augmente, il faut s'interroger sur les causes de cette augmentation, mais également se demander si le risque d'accident a également augmenté ou non. Je tiens à répéter que chaque accident est un accident de trop. Pour bien en connaître les causes, il faut cependant procéder à des analyses très spécifiques.

In het ongevalformulier kan je helaas geen gebruikerscategorie selecteren. Dat kan de cijfers beïnvloeden, met name het aantal ongevallen met fietsers, aangezien stepgebruikers met fietsers worden gelijkgesteld als ze zich sneller dan voetgangers verplaatsen.

De barometer van fietsersvereniging Gracq is bijzonder interessant. Er is geen systematische uitwisselingsprocedure tussen Gracq en de administratie, maar de administratie staat wel in contact met Gracq en de andere fietsersverenigingen. Soms geeft een gemeente de gegevens door, zodat we instructies kunnen geven aan de dienst Wegenwerken.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) omvat een afdeling Fietsen en een afdeling Actieve Modi. Dat zijn twee permanente uitwisselingsplatformen tussen de fietsers en de administratie. In die organen zijn ook de personen met een beperkte mobiliteit vertegenwoordigd. Er wordt rekening gehouden met de verschillende soorten weggebruikers.

We beschikken dus over goed werkende overlegstructuren. De afdeling Actieve Modi heeft de projecten in een betere richting weten te duwen. De uitdaging bestaat er evenwel in om alle actoren nog vroeger bij de uitwerking van de projecten te betrekken.

Dankzij de studie over de ongevalgevoelige zones in Brussel hebben we een duidelijk overzicht van de gevaarlijke zones. De prioriteit voor de aanpak van die zones wordt onder meer bepaald door de ernst van de ongevallen en het aantal kwetsbare weggebruikers (voetgangers, motorrijders, fietsers en gelijkgestelde gebruikers) dat daarbij betrokken is.

Via het onderzoeksproject Ping if you care! voor fietsers en de app Fix My Street voor voetgangers kunnen de gebruikers situaties doorgeven die ze gevaarlijk vinden. De administratie objectificeert nadien de risicograad en neemt indien nodig maatregelen om de veiligheid te herstellen.

Het Actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 (APVV) benadrukt de noodzaak van volledige, betrouwbare en recente statistische en cartografische gegevens die toegankelijk zijn voor

L'institut Vias dispose de nombreuses données consultables en libre accès qui permettent d'observer l'évolution du risque d'accident. Cette notion de risque d'accident est une donnée fondamentale en ce qui concerne les cyclistes et les piétons.

Effectivement, compte tenu du fait qu'il n'est pas obligatoire de faire appel à la police pour dresser un constat d'accident, nous faisons face à un sous-enregistrement important des accidents impliquant des piétons et cyclistes. Ce sous-enregistrement concerne non seulement ces deux catégories d'usagers, mais également les utilisateurs de nouveaux engins de déplacement, qui sont de plus en plus nombreux dans notre Région et qui sont concernés par ces tendances.

Pour cette dernière catégorie d'usagers, le sous-enregistrement est dû au caractère inadéquat des formulaires d'accidents (absence de catégorie d'usagers) et à une mauvaise interprétation ou méconnaissance au moment de l'encodage. Cela a pu avoir un impact, notamment sur le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, puisque les utilisateurs de trottinettes sont assimilés aux cyclistes lorsqu'ils dépassent la vitesse de déplacement des piétons. Cette assimilation peut venir gonfler de manière erronée le nombre d'accidents cyclistes repris dans les statistiques, notamment dans le baromètre de la sécurité routière.

En résumé, il est très important d'avoir une bonne connaissance des chiffres, mais aussi de leur signification.

Le baromètre du Gracq est intéressant à divers titres, tout comme l'ensemble du travail effectué par ce groupe de recherche. Cependant, il n'existe pas de procédure d'échange systématique entre l'inventaire du Gracq et l'administration. Il est toutefois arrivé par le passé que telle ou telle commune transmette ces données, qui ont alors pu déboucher sur des instructions transmises à nos services chargés des travaux. C'est une pratique qui existe.

De plus, même si cet inventaire ne fait pas l'objet d'un échange systématique, des contacts existent

alle verkeersveiligheidsactoren en stelt daartoe twee specifieke acties voor: een overeenkomst met de ziekenhuizen om een referentiespoedarts te selecteren die als tussenpersoon met de politie optreedt en een studie over het aantal verkeersslachtoffers dat in de Brusselse ziekenhuizen wordt opgenomen.

Dat actieplan loopt ten einde in 2020 en ondertussen is er een nieuw plan in de maak. Donderdag zal de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) van start gaan. Die zal uiteindelijk moeten resulteren in een nieuw actieplan en daarbij zullen ook de reeds genomen maatregelen geëvalueerd worden.

Brussel Mobiliteit is niet de enige betrokken speler. Zo publiceerde Vias Institute in 2013 en 2018 thematische rapporten over het feit dat ongevallen in België te weinig worden aangegeven. Voorts voerde Vias Institute in 2018 een studie uit bij meerdere Belgische ziekenhuizen, waaronder een Brussels ziekenhuis, om de kennis over de ongevallen, de slachtoffers, de aard van de letsels en de duur van de ziekenhuisopnamen te verbeteren. Die resultaten zullen binnenkort beschikbaar zijn en wij zullen daaruit de nodige lessen trekken.

bel et bien entre l'administration et le Gracq ou d'autres organisations cyclistes.

Au sein des commissions régionales de mobilité, on trouve des sous-sections consacrées au vélo et aux modes actifs. Ce sont deux plates-formes d'échanges permanents entre les cyclistes et l'administration. Dans ces organes, les personnes à mobilité réduite sont également représentées. Différents profils d'usagers de la route sont impliqués dans les travaux de ces organes. Ce qui est important, c'est d'assurer le suivi adéquat de ces travaux tout en tenant compte des propositions du Gracq.

Nous disposons donc de lieux de concertation qui fonctionnent de manière satisfaisante. Je pense que la commission dédiée aux modes actifs a pu orienter les projets dans une direction meilleure. L'enjeu est cependant d'inclure l'ensemble des acteurs en amont dans l'élaboration des projets en incluant tous les modes actifs et de faire en sorte que les informations des associations d'usagers soient prises au sérieux.

L'étude sur les zones à concentration d'accidents en Région de Bruxelles-capitale (Zaca), menée pour le compte de Bruxelles Mobilité, a permis de cartographier clairement les zones dangereuses sur la base d'une méthodologie faisant intervenir les données accidentologiques consolidées.

Le niveau de priorité dans la résolution de ces zones fait notamment intervenir la gravité des accidents et le nombre d'usagers vulnérables impliqués. En matière de sécurité routière, ce sont les piétons, les usagers des deux-roues motorisés et les cyclistes et assimilés qui doivent évidemment être considérés comme étant les plus vulnérables.

L'étude Ping if you care! pour les cyclistes et l'application Fix My Street pour les piétons ont permis et permettent aux usagers d'identifier les situations ressenties comme étant dangereuses. L'administration objective ensuite la dangerosité évoquée et si celle-ci apparaît fondée, elle déploie les moyens à sa disposition pour rétablir la sécurité. Nous disposons de moyens, mais il faut faire en sorte de garantir le suivi pour mener à bien les adaptations nécessaires. On doit pouvoir se rendre sur le terrain et procéder aux aménagements. C'est

un enjeu politique et administratif pour les années à venir.

Le plan d'action de sécurité routière 2011-2020 prévoyait, dans son objectif opérationnel (article 8.1), des données statistiques et cartographiques complètes, fiables, récentes et accessibles à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

Il contient deux actions spécifiques, à savoir l'amélioration du suivi des informations relatives aux blessés hospitalisés - une convention sera proposée aux hôpitaux afin de désigner un médecin urgentiste de référence servant de relais à la police -, et l'étude du nombre de victimes de la circulation admises dans les hôpitaux bruxellois, le but étant de mieux estimer l'ampleur réelle du problème d'insécurité routière.

Voilà pour le plan, encore faut-il évaluer sa mise en œuvre. Comme vous le savez, un nouveau plan est actuellement en voie d'élaboration pour les années 2021 et suivantes, le plan actuel se terminant en 2020.

Ce travail étant en cours, nous lancerons ce jeudi les états généraux de la sécurité routière. Ce processus devrait aboutir à un nouveau plan de sécurité routière. Il inclura des concertations et des évaluations des mesures déjà prises.

Bruxelles Mobilité n'est pas le seul acteur concerné. Ainsi, l'Institut Vias a publié plusieurs dossiers thématiques, notamment en 2013 et en 2018, sur le sous-enregistrement des accidents en Belgique. Vias a également mené, en 2018, une étude auprès de plusieurs hôpitaux belges, dont un hôpital bruxellois, afin d'approfondir les connaissances sur les accidents et les victimes concernées, la nature des blessures et la durée des hospitalisations. Les résultats de cette étude devraient être prochainement disponibles. Il sera très intéressant d'en prendre alors connaissance et de tirer parti de ses conclusions pour mieux adapter la politique régionale.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is inderdaad belangrijk om de oorzaken van de stijging te kennen. Het feit dat er te weinig ongevallen worden aangegeven kan blijkaar*

M. David Weytsman (MR).- Effectivement, nous devons pouvoir examiner les causes de cette augmentation. Concernant les sous-enregistrements éventuels, il pourrait y avoir, à la

meerdere oorzaken hebben of gewoon te wijten zijn aan een slechte registratie.

Ik ben aangenaam verrast over de contacten met de ziekenhuizen. Doel is om iedereen ervan te overtuigen om klacht in te dienen of om die ongevallen op de een of andere manier te melden, zodat we de studie over de ongevalgevoelige zones kunnen aanvullen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We moeten nagaan of die twee specifieke acties uit het plan op toereikende wijze werden uitgevoerd.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Er zijn blijkbaar al protocolakkoorden met de ziekenhuizen en er is een referentiearts aangesteld.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We moeten nagaan of alle maatregelen uit het plan zijn uitgevoerd.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Aan wie kan ik meer informatie vragen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit beschikte niet over voldoende personeel om een gedetailleerde analyse uit te voeren. De studie van Vias Institute zal accurater zijn.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

base, différentes raisons ou simplement un mauvais enregistrement.

Par ailleurs, je suis agréablement surpris d'apprendre que ces liens avec les hôpitaux existent déjà. Je me renseignerai. Cet aspect fera l'objet d'un prochain plan, l'objectif étant, après avoir convaincu tout le monde de porter plainte ou de signaler d'une façon ou d'une autre ces accidents, de disposer de la meilleure cartographie possible pour compléter l'étude relative aux zones à concentration d'accidents (ZACA). Je m'assurerai, une fois l'étude terminée, que les budgets et les travaux suivent, mais cela fera l'objet d'une autre question.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour éviter tout malentendu, il s'agit de deux actions spécifiques prévues dans le plan. Il nous restera à évaluer si elles sont suffisantes.

M. David Weytsman (MR).- Le dispositif existe déjà, puisqu'il y a un médecin référent. Il y a déjà des protocoles d'accord entre les hôpitaux.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous devons vérifier que toutes les mesures prévues ont été mises en œuvre sur les neuf ans qu'a duré ce plan. L'évaluation consistera à savoir pourquoi certaines ne l'ont pas été, le cas échéant.

M. David Weytsman (MR).- À qui dois-je demander si le dispositif a été mis en place ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Selon moi, Bruxelles Mobilité manquait de ressources humaines pour procéder à une analyse fouillée. L'étude de l'Institut Vias sera plus fine.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de circulatie van de personen met beperkte mobiliteit in de voetgangerszones en de naleving van het Handistreaming-handvest".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move wordt de individuele wagen niet langer als een verplaatsingsoplossing beschouwd. Personen met een beperkte mobiliteit (PBM) zijn echter aangewezen op hun auto voor hun verplaatsingen. Hun auto staat symbool voor autonomie, wat een fundamenteel aspect is van een inclusieve samenleving.*

De voorbije jaren werden meerdere voetgangers- en semivoetgangerszones aangelegd, maar heel wat mensen kunnen die niet gebruiken, terwijl die zones net de gezelligheid en ontmoetingen moeten bevorderen.

In 2015 ondertekende Brussel het Charter handistreaming. Daarin staat dat niet van personen met een handicap mag worden verwacht dat zij zich aan hun omgeving aanpassen, maar dat de politieke besluitvormers de obstakels moeten wegwerken die personen met een handicap ondervinden om deel te nemen aan het economische, sociale en culturele leven.

Brussel ratificeerde ook het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de Rechten van Personen met een Handicap, dat stelt dat personen met een handicap het recht hebben om zelfstandig te leven en volledig opgenomen te worden in de samenleving.

Dat principe wordt helaas niet altijd nageleefd. Door de uitbreiding van de voetgangerszones en de versterking van de zachte mobiliteit in Brussel worden personen met een motorische handicap vaak uitgesloten van het economische, sociale en culturele leven.

Voor personen met krukken of in een manuele rolstoel zijn de afstanden in de voetgangerszones vaak te groot. Een taxi of elektrische rolstoel is

MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la circulation des personnes à mobilité réduite sur les zones piétonnes et le respect de la charte handistreaming".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans la démarche Good Move, le véhicule individuel n'est plus reconnu comme une partie de la solution pour les déplacements à Bruxelles. Toutefois, certaines catégories de personnes n'ont d'autre choix que de se déplacer en voiture et, souvent, en voiture adaptée. Il s'agit des personnes à mobilité réduite (PMR) souffrant de certains handicaps. Or, pour ces personnes, la voiture est symbole d'autonomie, qui est un aspect essentiel de la société inclusive que nous défendons.

Avec la création de zones piétonnes et semi-piétonnes, nous arrivons à des situations dans lesquelles certaines catégories de la population ne peuvent pas profiter et sont ainsi exclues de ces nouvelles artères, qui se veulent conviviales et tisseuses de liens.

Pour rappel, la Région bruxelloise a signé en 2015 la charte handistreaming, qui précise ce qui suit : "Il n'y a plus lieu de s'attendre à ce que les personnes en situation de handicap s'adaptent à leur environnement, mais bien que les responsables politiques s'attaquent aux obstacles qui compromettent leur participation à la vie économique, sociale et culturelle. Ce signal fort est un engagement à adopter, dans tous les domaines, des réglementations et mesures facilitant l'intégration des personnes en situation de handicap".

Par ailleurs, la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, ratifiée par la Belgique et par la Région bruxelloise, elle stipule que "les personnes avec un handicap ont le droit de vivre de manière autonome et d'être pleinement intégrées à la société".

Malheureusement, ce principe n'est pas toujours respecté et, avec la progression des zones piétonnes et l'émergence de la mobilité douce à Bruxelles, les personnes en situation de handicap moteur se

vaak de enige optie om zich in die zones te verplaatsen.

Het is belangrijk om de zachte mobiliteit en ontmoetingsplaatsen te bevorderen, maar daarbij moet rekening worden gehouden met het Charter handistreaming en het VN-verdrag.

Hoe wordt bij de invoering van (semi)voetgangerszones rekening gehouden met personen met een handicap?

Momenteel geldt er in die zones al een uitzondering voor bepaalde gebruikers, zoals taxi's, voertuigen van buurtbewoners en bestelwagens. Zullen die zones ook toegankelijk worden gemaakt voor voertuigen van personen met een handicap? Onder welke voorwaarden?

Wordt daarover overleg gepleegd met de betrokken gemeenten?

Zijn er parkeerplaatsen voor personen met een handicap aan het uiteinde van elke voetgangerszone?

Overweegt de regering om kiss-and-ridezones aan te leggen voor personen met een handicap of om in de nabijheid van de parkeerplaatsen voor personen met een handicap elektrische rolstoelen of aangepaste voertuigen zoals golfkarretjes ter beschikking te stellen die toegang geven tot de voetgangerszones?

Kunnen we bij de aanleg van de nieuwe voetgangerszones eerder mikken op gemengde zones, met kleine voetgangerszones en zones met beperkte toegang, in plaats van op heel grote zones die personen met een motorische handicap maar moeilijk kunnen overbruggen?

retrouvent souvent exclues de la vie économique, sociale et culturelle.

Or, pour les personnes qui se déplacent à l'aide de béquilles ou en fauteuil roulant manuel, les distances des zones piétonnes sont souvent impossibles à parcourir, de sorte que ces zones deviennent ou sont perçues comme des zones d'exclusion. Pour des personnes en situation de handicap moteur, chaque déplacement est un réel parcours du combattant qui inflige régulièrement des douleurs physiques. Un taxi ou un fauteuil roulant électrique devient trop souvent le seul moyen de déplacement dans des zones piétonnes ou semi-piétonnes.

Le propos n'est ici évidemment pas de déplorer la promotion par la Région bruxelloise de la mobilité douce et d'espaces de convivialité, mais de concilier ces objectifs avec ceux de la charte handistreaming et de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

Comment l'inclusion des personnes en situation de handicap est-elle intégrée lors de l'élaboration des zones piétonnes ou semi-piétonnes ?

Au sein de ces zones, des dérogations à l'interdiction de circulation en voiture existent déjà pour certains types d'utilisateurs - taxis, véhicules des riverains, livraisons, etc. Est-il prévu de rendre également ces zones accessibles aux véhicules des PMR ? Dans l'affirmative, à quelles conditions ?

Une concertation est-elle menée sur cette question avec les communes concernées, puisque certaines zones piétonnes sont sur des voiries régionales, d'autres sur des voiries communales ?

Existe-t-il bien des zones de stationnement réservées aux PMR aux extrémités de chacune des zones piétonnes et semi-piétonnes de la Région ?

À défaut, ou en complément, de dérogations accordées à certaines PMR, le gouvernement a-t-il étudié la possibilité de développer, d'une part, des zones de dépôt ("kiss and drive") pour les personnes en situation de handicap moteur ? Ces zones pourraient servir de points de repère et faciliter les rendez-vous entre les personnes handicapées et les chauffeurs de taxi ou toute autre

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het verkeer in voetgangerszones wordt geregeld door artikel 22sexies van de federale Wegcode. Dat artikel omvat geen specifieke uitzondering voor voertuigen van personen met beperkte mobiliteit. Sommige voertuigen krijgen echter wel toegang tot die zones, zoals voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, voertuigen die in die zones moeten laden en lossen en taxi's.*

Brussel-Stad heeft de voetgangerszone in het centrum toegankelijk gemaakt voor taxi's, inwoners met een handicap, 65-plussers, busjes voor personen met een beperking, en personen met een beperking die geregeld in de voetgangerszone moeten zijn.

Het gewest vindt het niet nuttig om bijkomende uitzonderingen toe te staan. Dat zou het concept van de voetgangerszone ondermijnen. Wel hebben we maatregelen genomen om de zones zo toegankelijk mogelijk te maken voor iedereen, personen met beperkte mobiliteit inclusief. Zo hebben we liften geplaatst in de (pre)metrostations, speciale wegmarkeringen en aangepaste bestrating aangebracht enzovoort.

Aan de uiteinden van de voetgangerszone in het centrum en in de belendende straten zijn er parkeerzones voor personen met beperkte mobiliteit. Er zijn ook drie ondergrondse parkings

personne ou service pouvant déposer ou récupérer la personne en situation de handicap.

Deuxième possibilité : mettre à disposition des personnes en situation de handicap, à proximité de stationnements pour les personnes handicapées, des fauteuils roulants électriques en libre-service ou sur abonnement, ou alors des véhicules adaptés à ces zones, de type tuk-tuk, voiture de golf ou autres, ayant accès aux zones piétonnes.

Enfin, dans le cadre de la création des nouvelles zones piétonnes, est-il envisagé de favoriser des zones mixtes, à savoir des petites zones piétonnes et des zones à accès limité, au lieu de grandes zones piétonnes très difficiles, voire impossibles, à parcourir pour des personnes en situation de handicap moteur ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La circulation dans les zones piétonnes est régie par l'article 22sexies du Code de la route, relevant de la compétence fédérale. Le Code de la route est complexe et il n'est pas toujours aisé de déterminer quel est le niveau de pouvoir compétent pour quelle partie, mais la circulation dans les zones piétonnes est donc bien régie par le pouvoir fédéral.

Ce dispositif légal prévoit un certain nombre de dérogations à l'interdiction de circuler en voiture. Aucune ne concerne spécifiquement les personnes à mobilité réduite (PMR). Il est cependant précisé que certains véhicules peuvent avoir accès à ces zones. Il s'agit notamment des véhicules de service régulier de transport en commun, ainsi que, lorsque la signalisation le prévoit et selon les restrictions qui y figurent, des véhicules qui doivent charger ou décharger dans les zones, ainsi que des taxis avec une destination déterminée à l'intérieur de ces zones pour l'embarquement ou le débarquement des personnes.

Dans ce cadre, la Ville de Bruxelles prévoit des accès à la zone piétonne du centre pour les taxis, les habitants handicapés, les personnes de plus de 65 ans, les bus transportant des personnes handicapées ou les personnes handicapées devant fréquenter régulièrement la zone piétonne.

La Région estime qu'il n'est pas pertinent pour l'instant de prévoir de dérogation supplémentaire à

met liften die toegang geven tot de voetgangerszone. De andere voetgangerszones in het gewest, op de Elsensesteenweg en het Spiegelplein, zijn kleiner en eveneens makkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Ook daar zijn parkeerzones voor personen met beperkte mobiliteit.

Bovendien bestudeert Brussel Mobiliteit of het mogelijk is om een deelsysteem voor rolstoelen te ontwikkelen in de parkings en metrostations onder de voetgangerszone of in nabijheid daarvan. Binnenkort gaat er hiervoor wellicht een proefproject van start.

Wij streven naar een maximale toegankelijkheid van de voetgangerszones. Het lijkt mij evenwel niet nuttig om uitzonderingen toe te kennen voor voertuigen die personen met beperkte mobiliteit vervoeren of een bovengrondse pendeldienst in te richten. Zo'n dienst is heel duur en zou een ander publiek dan personen met beperkte mobiliteit kunnen aantrekken. Bovendien levert een pendeldienst geen meerwaarde op, aangezien er al heel wat maatregelen voor personen met beperkte mobiliteit zijn genomen.

celles déjà prévues, car de telles exceptions risqueraient de dénaturer le projet de piétonnier. Cependant, elle a mis en place un certain nombre de mesures destinées aux PMR. Ces zones piétonnes ont été conçues pour permettre une accessibilité la plus aisée et universelle possible. Parmi ces mesures, citons l'installation des ascenseurs dans les stations de (pré)méto, la pose de lignes guides artificielles, le choix d'un revêtement adéquat, etc.

Par ailleurs, il existe des zones de stationnement réservées aux PMR aux extrémités du piétonnier du centre-ville, ainsi que sur les axes perpendiculaires qui y aboutissent. Il existe également trois parkings souterrains équipés d'ascenseurs débouchant sur le piétonnier, qui permettent l'embarquement et le débarquement aisé des personnes handicapées. Les autres piétonniers existant dans la Région, sur la chaussée d'Ixelles et sur la place du Miroir par exemple, sont plus petits et aussi facilement accessibles en transport en commun. Ils disposent de zones de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite.

En outre, Bruxelles Mobilité étudie la possibilité de créer un service de partage de fauteuils roulants dans les parkings et stations de métro situés sous le piétonnier du centre ou dans son voisinage. Ce projet pourrait prochainement faire l'objet d'une étude pilote, en concertation avec la Commission régionale de la mobilité, section "personnes à mobilité réduite".

Par contre, il semble moins opportun de créer un service de navettes en surface, de même que d'octroyer des dérogations spécifiques aux voitures transportant des personnes à mobilité réduite. En effet, un tel service risquerait de dénaturer le projet de piétonnier. Par ailleurs, son coût serait élevé et risquerait de drainer un autre public que celui des personnes à mobilité réduite. Enfin, une navette n'apporterait pas de gain substantiel d'activité aux personnes à mobilité réduite, étant donné les aménagements déjà prévus pour cette catégorie d'utilisateurs.

Comme vous l'aurez donc compris, nous visons un maximum d'accessibilité, véritable critère de base pour les zones piétonnes. Nous cherchons de nouvelles manières de travailler, comme le service de partage de fauteuils roulants, mais les navettes

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In de Wegcode staat geen uitzondering voor personen met een beperking, terwijl dat uiterst belangrijk is voor die mensen. We zouden de aanpassing van de Wegcode kunnen aankaarten op de volgende interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit.*

Brussel-Stad kent een uitzondering toe aan 65-plussers. Wat zijn de voorwaarden? Als die uitzondering voor alle 65-plussers geldt, kan dat het principe van de voetgangerszone ondermijnen.

Een deelsysteem voor rolstoelen is een goed idee. De voetgangerszones zijn bereikbaar met het openbaar vervoer, maar personen met beperkte mobiliteit kunnen daar maar zelden gebruik van maken en hebben vaak een aangepaste auto. De mogelijkheid om pendelbusjes of ander vervoer in grote voetgangerszones te organiseren, moet ernstig worden bestudeerd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We voeren overleg met de federale overheid over de gebruikers die toegang hebben tot de voetgangerszones. Dat thema werd besproken op de interministeriële conferentie (IMC).*

De wet geeft ons evenwel voldoende mogelijkheden om rekening te houden met de noden van personen met een beperkte mobiliteit. De uitzonderingen die Brussel-Stad toekent, lossen al een reeks problemen op.

Zo zijn er liften beschikbaar voor personen met een beperkte mobiliteit die met het openbaar vervoer komen. Daarnaast geldt er een uitzondering voor personen met een beperkte mobiliteit die geregeld in de voetgangerszone moeten zijn en met de auto komen. Tot slot zijn er net naast de

ne sont pas envisagées à ce stade par notre administration.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'entends qu'il s'agit d'une compétence fédérale. Ce point pourrait donc être abordé lors d'une prochaine conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications, car l'inclusion des personnes handicapées est un sujet important. La question des dérogations n'apparaît pas dans le Code de la route, alors qu'elle est cruciale pour les personnes concernées.

La Ville de Bruxelles prévoirait des dérogations, notamment pour l'accès au piétonnier des personnes de plus de 65 ans. Sous quelles conditions ? Si cela vaut pour tous les seniors de plus de 65 ans, une telle mesure risque de mettre à mal le principe même du piétonnier.

Le projet de fauteuils roulants partagés est une bonne idée. Les zones sont accessibles aux transports en commun, mais les PMR ont rarement la possibilité de les utiliser et disposent souvent d'un véhicule adapté. La possibilité d'organiser des navettes ou d'autres moyens de transport alternatifs sur certains grands piétonniers doit être sérieusement étudiée, l'objectif étant de permettre aux PMR de se déplacer en sécurité au départ de points de contact liés à des parkings PMR.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous menons des concertations avec l'État fédéral au sujet du Code de la route. Par exemple sur les entrants, différentes modifications sont à opérer. C'est donc un thème qui a été abordé en conférence interministérielle (CIM).

Concernant le cas spécifique qui nous occupe, les possibilités inscrites dans la loi suffisent à répondre aux demandes des PMR. Je veux bien que nous réalisons des évaluations, mais les dérogations accordées par la Ville de Bruxelles, qui dispose du piétonnier le plus grand mais aussi le plus emblématique, fournissent déjà une série de solutions.

Ainsi, pour les personnes à mobilité réduite qui arrivent en transport en commun, des ascenseurs sont à disposition, même s'il faut s'assurer de leur

voetgangerszone parkeerplaatsen voor mensen met een beperking.

Een pendeldienst zou ertoe kunnen leiden dat die uitzondering tot andere gebruikers wordt uitgebreid. De voetgangerszone moet een voetgangerszone blijven.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De pendeldienst kan worden uitgevoerd met heel lichte voertuigen die het karakter van de voetgangerszone niet aantasten. Mijn vraag vloeit voort uit concrete getuigenissen. Het is belangrijk om uitvoering te geven aan het Charter handstreaming en het VN-verdrag, zodat iedereen aan het economische, sociale en culturele leven kan deelnemen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de dialoog met de economische actoren van de Gulden-Vlieswijk in het kader van het heraanlegproject".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *In mei 2019 stelde uw voorganger het gewestelijk project voor de herinrichting van de Guldenvlieslaan en de Waterlolaan voor. Dat project werd ontworpen door de Franse architect*

fonctionnement. Pour les PMR qui viennent en voiture, si les visites sont régulières, ces personnes peuvent être débarquées dans les zones piétonnes. Une dérogation est prévue à cet effet. Des places de stationnement sont également réservées aux PMR juste à côté de la zone piétonne.

Nous avons trouvé un maximum de solutions et je crains qu'instaurer une navette risque de voir cette dérogation élargie à d'autres utilisateurs. Or nous devons éviter de dénaturer le piétonnier.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La navette peut être un véhicule très léger, qui ne dénature pas le piétonnier. Une fois de plus, je me base sur des témoignages concrets, sur le vécu de PMR qui sont confrontées à ces problèmes et qui désirent accéder à ces zones piétonnes et apaisées, au même titre que toute autre personne valide ou PMR qui a la chance de pouvoir prendre les transports en commun.

J'insiste dès lors sur l'importance que revêt la mise en œuvre de la charte handstreaming et de la convention des Nations unies. Il est primordial que chacun puisse participer à la vie économique, culturelle et sociale de la Région bruxelloise.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le dialogue entretenu avec les acteurs économiques du quartier de la Toison d'or dans le cadre de son projet de réaménagement".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Au mois de mai 2019, votre prédécesseur présentait à la presse le projet régional pour le réaménagement de l'avenue de la Toison d'or et du boulevard de Waterloo. En tant que ministre en charge des

Bruno Fortier, in samenwerking met het Belgische bureau POLO Architects, die de internationale wedstrijd wonnen.

Doel is om dat deel van de Kleine Ring aangenamer te maken voor voetgangers en de handelsfunctie van de wijk te bevorderen. De ontwerpers moesten ook rekening houden met een eventuele overkapping van de tunnels.

Ondanks de ambitie van het gewest om een project te creëren dat door de buurtbewoners en de handelaars wordt onderschreven, vonden verscheidene handelsverenigingen dat het project voor verbetering vatbaar is. Ze oordeelden dat de architecturale ambities niet groot genoeg waren, dat de Waterloolaan en de Guldenvlieslaan niet voldoende met elkaar werden verbonden en dat er te veel parkeerplaatsen verdwenen. Om een constructieve input te kunnen geven, vroegen zij een studie aan het architectenbureau Pierre Lallemand & Partners.

Op basis daarvan stelden zij op 6 december 2019 een nieuwe maquette aan de pers en de handelaars voor. De algemene filosofie, namelijk minder plaats voor auto's en meer plaats voor de zachte mobiliteit en voetgangers, werd behouden. Het grootste verschil met het gewestelijke project is een groot plein met een sterk architecturaal symbool om de Waterloolaan en de Guldenvlieslaan beter met elkaar te verbinden.

Het project voorziet in een ruimte met glas en hout, die een kruidtuin omvat en ruimte biedt voor activiteiten als tijdelijke tentoonstellingen, modeshows en productpresentaties. Voor die nieuwe ruimte zou een privé-investering nodig zijn, maar meerdere buitenlandse mecenasen zouden al hun belangstelling hebben laten blijken.

De nieuwe structuur moet de verbinding tussen beide straatkanten verbeteren, de zone mooier en praktischer maken en de winkels weer het nodige cachet geven om de etalage van Brussel te worden.

Het handelaarsproject behoudt een honderdtal parkeerplaatsen en twee rijstroken in elke richting, tegenover een vijftiental parkeerplaatsen en een rijstrook in elke richting in het gewestelijke project.

travaux publics et de la mobilité, vous êtes évidemment également concernée par ce projet et vous avez d'ailleurs réagi à plusieurs reprises dans la presse.

Le projet en question avait été imaginé par l'architecte français Bruno Fortier, en collaboration avec le bureau belge POLO Architects, tous deux gagnants du concours international lancé en collaboration avec le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'objectif principal de ce projet était de rendre ce tronçon de la Petite ceinture davantage accessible aux piétons en leur offrant un lieu de promenade agréable, favorisant l'aspect commercial du quartier. Les auteurs de projet devaient également prendre en compte l'éventuelle couverture ultérieure des tunnels.

Malgré l'ambition de créer un projet satisfaisant tant pour les riverains que pour les nombreux commerçants du quartier, différentes associations de commerçants l'estiment perfectible. Ils le jugent peu ambitieux en termes de qualité architecturale, considérant qu'il ne crée pas suffisamment de liens entre le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'or pour inviter les passants à franchir l'axe, et estiment que la réduction des places de stationnement est excessive.

Se voulant constructifs, les acteurs économiques du quartier se sont fédérés entre associations de commerçants, riverains, Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), la Fédération belge du stationnement (FBS), l'association Touring, le Brussels Exclusive Labels (BEL) - qui représente les commerces de luxe bruxellois - et l'association de commerçants Brussels Uptown (Toison d'or), pour solliciter une étude du bureau d'architectes Pierre Lallemand & partners.

Le 6 décembre dernier, une nouvelle maquette de ce projet a été présentée à la presse et aux commerçants. La philosophie générale, qui consiste à réduire la place de l'automobile et à faire la part belle à la mobilité douce et aux piétons, est conservée. La différence majeure avec le projet régional est qu'il est ici question de créer une vaste agora au centre de l'artère, constituée d'un symbole architectural fort. L'ambition est de créer du lien entre le boulevard de Waterloo et l'avenue de la

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag werd onvolledig verklaard door de gewestadministratie. Staatssecretaris Smet is tegen het project gekant en heeft geen poging tot dialoog ondernomen.

U verklaarde daarentegen in de pers dat er raakpunten tussen beide projecten mogelijk zijn. U legde uit dat er meerdere wijzigingen aan het gewestelijke project werden aangebracht waarvan de handelaars nog niet op de hoogte zijn. Over welke wijzigingen gaat het? Werd die nieuwe versie toegelicht of zijn daar plannen voor?

U stond ook open voor eventuele wijzigingen aan het gewestelijke project, onder meer inzake de vergroening van de openbare ruimte. Welke elementen in het handelaarsproject ontbreken volgens u in het gewestelijke project en zouden dus kunnen worden toegevoegd?

Hoe staat u tegenover een sterke architecturale ingreep voor de verbinding van beide straatkanten?

Het gebeurt maar zelden dat de burger- en handelaarsverenigingen met een eigen project komen in plaats van enkel het overheidsproject te bekritisieren. Ik hoop dus dat u rekening zult houden met hun visie voor die emblematische wijk van onze hoofdstad.

Toison d'or, pour inciter les passants à traverser de part et d'autre.

Ce projet propose ainsi un espace de verre et de bois, qui hébergerait un jardin botanique et pourrait accueillir des expositions temporaires, des défilés de mode, des présentations de produits, etc. On précise que la construction de ce nouvel espace nécessiterait un investissement privé, et certains mécènes étrangers auraient déjà manifesté leur intérêt.

Il s'agirait donc de créer une structure intermédiaire d'une certaine envergure entre les deux rives, de manière à rendre la zone attractive sur le plan tant visuel que pratique. Cette nouvelle configuration permettrait de revaloriser l'ensemble des magasins de la zone en lui redonnant le cachet nécessaire pour incarner la vitrine commerciale de prestige de notre ville-région.

Le projet des commerçants prévoit également le maintien d'une centaine de places de stationnement, contre une quinzaine dans le projet régional, ainsi que deux fois deux bandes de circulation pour le trafic de transit en surface, contre une seule bande de circulation dans les deux sens dans le projet régional.

Le permis d'urbanisme déposé a été jugé incomplet par l'administration régionale. Le secrétaire d'État chargé de l'urbanisme, M. Smet, s'est par ailleurs montré opposé au projet et n'a manifestement pas tenté de faire triompher le dialogue dans ce dossier.

En revanche, pour ce qui vous concerne, vous avez déclaré dans la presse que des points de convergence étaient possibles entre les deux projets. Vous vous êtes montrée particulièrement optimiste sur la possibilité de susciter un consensus autour d'un projet régional modifié, qui fera l'objet d'une enquête publique au printemps prochain.

Vous avez expliqué que certaines modifications avaient été apportées au projet régional et qu'elles n'avaient pas encore été portées à la connaissance des commerçants. Pourriez-vous nous expliquer en quoi la dernière version du projet a évolué ? Des réunions ont-elles eu lieu ou sont-elles programmées afin d'exposer cette nouvelle version aux acteurs du quartier ?

Mevrouw de voorzitter. - Er is voorgesteld om dat project in commissie toe te lichten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *We hebben vastgesteld dat het definitieve gewestelijke project, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd, niet aan de handelaars werd voorgesteld. Zij wisten ook niet welke aanpassingen er nog aan de laatste versie werden aangebracht, zoals een vijfminutenparking voor bussen ter hoogte van het Sofitel en de verbreding van de ruimte tussen het fietspad en de halte om de veiligheid van de personen tijdens het in- en uitstappen te verbeteren.*

Het is belangrijk om het project aan de handelaars voor te stellen en informatie uit te wisselen. De vergunning is aangevraagd. De procedure omvat een openbaar onderzoek, wat nieuw overleg en verbeteringen mogelijk maakt. Wij hebben contact

Vous avez également déclaré être ouverte à d'éventuelles modifications du projet régional, notamment sur la question de la végétalisation de l'espace public, peu présente dans le projet régional initial. Dès lors, quels sont les éléments du projet défendu par les commerçants qui vous semblent a priori manquer dans le projet régional et qui pourraient, le cas échéant, y être intégrés ?

En particulier, comment appréciez-vous la volonté de réaliser un geste architectural fort, de nature à réunir les deux rives de ce boulevard urbain ?

Ainsi que je l'ai déjà souligné auprès de votre collègue chargé de l'urbanisme, l'initiative portée par ces acteurs bruxellois est, à mon sens, suffisamment rare pour mériter notre attention. Il est en effet peu banal que différents acteurs de la société civile et économique se rassemblent autour d'un projet fédérateur visant à proposer un nouveau souffle à un quartier emblématique de Bruxelles plutôt que de se contenter de critiquer le projet.

J'espère donc qu'au-delà des déclarations, vous prendrez soin d'intégrer la vision défendue par une partie importante des acteurs économiques de ce quartier emblématique de notre capitale.

Mme la présidente. - Je rappelle qu'il a été proposé de présenter ce projet devant notre commission.

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Cette partie de la Petite ceinture a déjà fait l'objet de nombreux débats. Nous avons constaté que le projet régional final tel que déposé pour l'obtention du permis d'urbanisme n'avait pas été présenté aux commerçants. Ils ignoraient aussi les adaptations apportées dans la dernière version du projet, dont l'intégration de dépôts de cinq minutes pour les autocars qui s'arrêtent à la hauteur de l'hôtel Sofitel et l'élargissement de l'espace entre la piste cyclable et la zone d'arrêt. Ces modifications devraient permettre de mieux garantir la sécurité des personnes lors des phases d'embarquement et de débarquement.

Il est essentiel de présenter ce projet aux commerçants et d'échanger les informations. Pour l'instant, il fait l'objet d'une demande de permis auprès d'urban.brussels. La procédure prévoit

opgenomen met burgemeesters Close en Doulkeridis over een aantal aanpassingen.

We hadden ook talrijke contacten met de buurtbewoners en handelaars. We streven inderdaad heel wat gemeenschappelijke doelstellingen na, zoals een betere verbinding tussen beide straatkanten.

Een belangrijke uitdaging is het fietspad langs de Kleine Ring. We moeten niet alleen de continuïteit van het fietspad waarborgen, maar ook het oversteken van de Kleine Ring makkelijker maken. Als we erin slagen om beide straatkanten met elkaar te verbinden en een aangename ruimte voor voetgangers te creëren, zullen mensen van het Flageyplein naar de Grote Markt kunnen wandelen en zal het Egmontpark toegankelijker worden.

Heel wat spelers vragen om de autodruk te verminderen en een aangename ontmoetings- en shoppingzone te creëren.

Sommige elementen werden op 28 november 2019 aan de handelaars voorgesteld. Er zullen nog andere informatievergaderingen volgen tijdens het openbaar onderzoek.

Ik zal bepaalde elementen uit het gewestelijke project met hand en tand verdedigen (doorlopend fietspad, een aangenamere omgeving, vergroening van de wijk), maar voorstellen ter verbetering zijn welkom. De buurtbewoners, handelaars en burgemeesters krijgen de kans om zich uit te spreken tijdens het openbaar onderzoek.

Volgens de administratie is de afschaffing van een rijstrook tussen de Louizaronde en de Lakenweversstraat de beste optie om de verbinding tussen beide straatkanten voor voetgangers te verbeteren. Het idee om een gebouw op te trekken, is interessant, maar de vraag is of de overkappingen van de tunnels voldoende sterk zijn. Wij hebben daarover geen haalbaarheidsstudie ontvangen.

Ik stel voor dat we uitvoerig op het project terugkomen bij het openbaar onderzoek.

l'ouverture d'une enquête publique, laquelle permettra d'entamer une nouvelle concertation à même de déboucher sur des améliorations. Nous avons aussi pris contact avec les bourgmestres Close et Doulkeridis pour envisager d'autres adaptations du projet.

Il est important de rappeler que nous avons eu de nombreux contacts avec les riverains et les commerçants et que les enjeux communs sont nombreux, notamment le fait de connecter les deux rives.

La connexion de la piste cyclable sur l'ensemble de la Petite ceinture est également un enjeu d'envergure. Il s'agit non seulement d'assurer la continuité de cette piste, mais aussi de repenser le croisement. Si nous parvenons à couper l'autoroute qui sépare actuellement les deux rives, à relier les parties haute et basse et à rendre cet endroit agréable pour la marche à pied, il sera possible de se rendre à pied de la place Flagey à la Grand-Place et d'améliorer l'accessibilité du parc d'Egmont. Cet enjeu ne concerne donc pas seulement la Petite ceinture, mais aussi les conditions de franchissement de la chaussée.

De nombreux acteurs demandent de diminuer la pression automobile pour transformer cet espace en lieu agréable de rencontre, de commerces et de villégiature.

Certains éléments ont été portés à la connaissance des commerçants lors d'une réunion tenue le 28 novembre dernier. Des réunions d'information seront aussi organisées dans le cadre de l'enquête publique une fois que la date de celle-ci sera arrêtée.

Des éléments figurant dans le projet promu par les commerces peuvent-ils être retenus ? Je pense que oui et je ne suis pas défavorable à toutes les adaptations. D'un côté, je défendrai certains éléments du projet régional avec beaucoup de vigueur (piste cyclable connectée, apaisement du site, caractère agréable, verdurisation du quartier). De l'autre, les améliorations possibles au projet sont les bienvenues. Je ne suis donc pas fermée aux propositions et je pense que les riverains, les commerçants et les bourgmestres s'exprimeront durant l'enquête publique.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *U zegt open te staan voor voorstellen ter verbetering, maar ik maak mij geen illusies. Wanneer een project in de fase van het openbaar onderzoek zit, kan een aantal elementen nog worden aangepast, maar het gaat doorgaans om gerommel in de marge. Voor grotere wijzigingen is een nieuw onderzoek en nieuw overleg nodig. De vraag is dus hoeveel onderhandelingsruimte we hebben.*

Het openbaar onderzoek afwachten volstaat volgens mij niet. U moet nu al overleggen met de handelaars om te voorkomen dat het openbaar onderzoek een confrontatie wordt, die uitmondt in tal van beroepsprocedures tegen het project. Dat zou nog maar eens bevestigen dat we niet in staat zijn om een gemeenschappelijk stedenbouwkundig project uit te werken en dat we telkens in een conflictsituatie belanden, zoals we de voorbije maanden met de richtplannen van aanleg zagen.

We moeten de zaak anders aanpakken. U zou actie moeten ondernemen voor het openbaar onderzoek. Ik vrees dat het anders te laat is voor overleg en verzoening.

Du point de vue de l'administration, l'option consistant à supprimer une bande de circulation entre le rond-point Louise et la rue des Drapiers semble la plus à même de favoriser la connexion piétonne entre les deux rives de l'avenue. En revanche, aucune étude de faisabilité structurelle relative à la résistance des toitures du tunnel n'a encore été communiquée à l'administration pour venir appuyer l'option de l'érection d'un bâtiment. Je ne suis pas opposée à cette idée par principe et la trouve au contraire intéressante. Il est néanmoins nécessaire de séquencer le projet et d'en valider la faisabilité.

Dès que nous entrerons dans la phase d'enquête publique, dont l'échéancier n'est pas encore connu, nous discuterons abondamment de ce projet.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Sur la base de vos éléments de réponse, nous ne pouvons guère nous faire d'illusion sur les possibilités de rapprocher nos points de vue. Il y a quelques mois, votre homologue avait été plus disert en fermant toutes les portes. Selon lui, toute concertation était inenvisageable. Ce serait le projet régional et seulement le projet régional.

J'entends que vous attendez l'enquête publique pour voir comment les choses pourront se décanter. Ayant été, il n'y a pas si longtemps, en charge de l'urbanisme dans une commune importante, je tiens à vous dire qu'au stade de l'enquête publique, une série d'éléments peuvent évoluer, mais ce sont en général des éléments périphériques, voire secondaires par rapport au projet initial. Ou alors, le projet fait l'objet d'un retrait ou de modifications significatives qui impliquent une nouvelle enquête publique, une nouvelle concertation.

À un moment donné, il faut savoir quelles sont les marges de négociation. Faute de cela, même si vous faites preuve de plus d'ouverture d'esprit que votre homologue, nous risquons d'arriver rapidement au blocage et de constater qu'il y a, d'un côté, un projet régional soutenu envers et contre tout et, de l'autre côté, un projet différent. Si les capacités de rencontre et de concertation sont dépassées, la logique du conflit et de la contestation risque de l'emporter.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het is geen project dat te nemen of te laten is. Er zijn nog aanpassingen mogelijk. Er zijn elementen die ik zal verdedigen, maar ik sta open voor dialoog.*

Ik heb de handelaars meermaals ontmoet en die contacten zijn goed verlopen. Ik hoop dat het openbaar onderzoek even constructief zal verlopen. Het project moet vooruitgaan. Ik hoop nog tijdens deze legislatuur de nieuwe Guldenvlieslaan te kunnen inhuldigen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JULIEN UYTTENDAELE**

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

Il ne faut pas se contenter d'attendre l'enquête publique. Il faut faire en sorte qu'il existe des passerelles entre vous et les acteurs économiques pour que ladite enquête publique ne soit pas un moment de confrontation qui mènerait vers une procédure chaotique avec une série de recours. Cela pourrait, une fois de plus, témoigner de l'incapacité de faire émerger un urbanisme concerté, et confirmer que pour tout nouveau grand projet, nous entrons dans une logique de conflit, qui s'illustre de façon pénible, ces derniers mois, au travers des plans d'aménagement directeurs (PAD).

Il y avait peut-être place pour une autre méthode, que vous sembliez vouloir promouvoir. Je vous propose au moins d'agir avant l'enquête publique. Sinon, je crains qu'il ne soit trop tard pour trouver le chemin de la concertation et de la conciliation.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les portes restent ouvertes. Des adaptations sont toujours possibles. Ce projet régional n'est pas à prendre ou à laisser. Il comporte des éléments que j'ai à cœur de défendre, comme la connexion des pistes cyclables, la connexion entre les rives ou la verdurisation, mais nous sommes ouverts au dialogue.

J'ai rencontré les commerçants à plusieurs reprises et j'ai l'impression que le contact est bon. J'espère que cet état d'esprit prévaudra également lors de l'enquête publique, pour que nous puissions améliorer le projet et faire en sorte qu'il soit optimal.

En tout cas, ce projet doit avancer. Je souhaite que nous puissions le mener à son terme et inaugurer durant cette législature une nouvelle place sur l'avenue de la Toison d'or.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN
UYTTENDAELE**

**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 huidige toestand inzake
beveiligde fietsparkings".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI,**

betreffende "het project Cycloparking en
het in beheer nemen van privegarages voor
de inrichting van fietsstallingen".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*-
*Brussel maakt een mobiliteitsrevolutie door. Heel
wat Brusselaars hebben hun auto ingeruild voor
andere vervoersmiddelen.*

*De voorbije vijf jaar is het aantal fietsers
vervijfvoudigd. Die duurzame mentaliteitswijziging
vergt politieke maatregelen, in de eerste plaats op
het gebied van infrastructuur. Ik denk daarbij niet
alleen aan goede fietspaden, maar ook aan
beveiligde fietsstallingen. De meeste Brusselaars
hebben niet voldoende ruimte in hun woning. We
kunnen om stedenbouwkundige redenen niet op
elke straathoek een fietsbox installeren. Daarom is
de vzw Cyclo van start gegaan met een project dat
eigenaars de mogelijkheid biedt om hun
privégarage aan fietsers te verhuren.*

*Steunt Brussel Mobiliteit of parking.brussels dat
nieuwe initiatief? Zo ja, zijn er doelstellingen met
betrekking tot het aantal parkeerplaatsen en de
geografische spreiding?*

*Hoeveel privégarages worden met dat project ter
beschikking van fietsers gesteld?*

*Komt er een communicatiecampagne om de
Brusselaars op die nieuwe mogelijkheid te wijzen?*

*Hoe worden eigenaars van privégarages
aangemoedigd om in het project te stappen?*

**MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

concernant "la situation actuelle des offres
de parkings sécurisés pour les vélos".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M.
TRISTAN ROBERTI,**

concernant "le projet CycloParking et la
prise en gestion de garages privés en vue de
l'aménagement d'emplacements pour
vélos".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Bruxelles vit une
révolution en matière de mobilité. De nombreux
Bruxellois ont effectivement décidé de renoncer à
leur voiture en faveur d'un ou plusieurs moyens de
transport alternatifs.

À ce titre, il est notable de remarquer que le nombre
de cyclistes a doublé en cinq ans. Ce phénomène
vertueux implique la mise en œuvre de plusieurs
initiatives au niveau politique, afin d'accompagner
ce changement de mentalités de manière durable.

Parmi ces initiatives, je pense avant tout aux
infrastructures. Nous avons déjà eu l'occasion de
débattre à de nombreuses reprises des pistes
cyclables, mais un autre défi se doit d'être relevé :
celui de la mise à disposition d'espaces sécurisés
pour les vélos. En effet, de nombreux Bruxellois ne
disposent pas d'un tel espace dans leur logement et,
à l'heure actuelle, il est impossible d'installer à tous
les coins de rue des boxes sécurisés, notamment
pour des raisons urbanistiques.

Afin de pallier ce souci, l'asbl CyCLO a décidé
d'offrir la possibilité à des propriétaires d'un
parking privatif de mettre celui-ci à la disposition
de cyclistes moyennant un loyer. De telles
initiatives doivent bien entendu être soutenues.
Pourriez-vous m'indiquer si Bruxelles Mobilité
et/ou parking.brussels soutiennent cette nouvelle
initiative ? En cas de soutien régional, des objectifs
de nombre de parkings et de couverture
géographique ont-ils été fixés ?

Combien de garages privés sont-ils aujourd'hui mis
à la disposition des cyclistes via ce dispositif ? Un
plan de communication est-il prévu afin d'informer

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Uyttendaele. Heel wat Brusselaars hebben geen garage en moeten hun fiets op een andere plek stallen, bijvoorbeeld in de kelder of de hal van hun gebouw of appartement.*

In 2012 startten de gemeenten met de installatie van fietsboxen, maar daarin is maar plaats voor vijf fietsen en ze zijn vaak beperkt tot een persoon per gezin. De vraag is zo groot dat er meer oplossingen nodig zijn.

Wij volgen dus met veel belangstelling het initiatief Cycloparking van de vzw Cyclo, waarbij de vzw het beheer van privégarages overneemt en ze omvormt tot collectieve fietsboxen. Dat project kreeg de steun van het programma 2014-2020 van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en lijkt mij een bijzonder interessante oplossing om het aantal fietsstallingen uit te breiden.

Wat zal er na 2020 gebeuren? Is het voortbestaan van het project verzekerd?

De pers berichtte over een project in de Marollen. Zijn er nog andere overeenkomsten gesloten? Is er een becijferde doelstelling vastgesteld?

Hoe kunnen we het aantal beschikbare garages in kaart brengen? Komt er een communicatiecampagne? Is er aan de gemeenten gevraagd of zij garages, hangars of werkplaatsen hebben die tot fietsstallingen kunnen worden omgevormd?

les Bruxellois de cette nouvelle possibilité ? Des mesures incitatives sont-elles prises afin d'encourager les propriétaires de garages privés à participer à ce nouveau projet ?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Mes questions rejoignent celles de M. Uyttendaele. Le fait de disposer d'un emplacement de stationnement pour son vélo est souvent déterminant pour favoriser la pratique du vélo au quotidien. De nombreux Bruxellois en sont réduits à utiliser un système D, comme c'est mon cas depuis quelques semaines. N'ayant plus de garage, j'ai dû chercher un autre endroit, comme la cave, l'entrée de l'immeuble, voire le hall de l'appartement.

En 2012, les communes ont lancé les boxes à vélos, malheureusement composés de seulement cinq emplacements et souvent réservés à une seule personne par ménage. C'est compréhensible, mais les demandes sont très nombreuses. Les communes et la Région tentent d'y répondre, mais cette solution ne permettra pas de satisfaire toutes les demandes.

C'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous suivons cette première initiative de l'asbl CyCLO, baptisée CycloParking et mise en place dans le cadre du programme 2014-2020 du Fonds européen de développement régional (Feder), qui consiste à reprendre en gestion un garage privé pour le transformer en box à vélos collectif. Cette solution nous semble très intéressante pour renforcer le nombre d'emplacements disponibles dans la Région.

Qu'advient-il, au-delà de 2020, du projet CycloParking, né d'une collaboration entre l'Agence régionale du stationnement, l'asbl CyCLO et Bruxelles Mobilité dans le cadre de la programmation Feder 2014-2020 ? Sa pérennité est-elle garantie ?

Concernant le projet consistant à aménager des parkings privés en emplacements pour vélos, outre celui des Marolles, évoqué par la presse, d'autres conventions ont-elles été conclues ? Existe-t-il un objectif chiffré ?

Comment faire pour recenser les garages disponibles, dont les propriétaires n'ont plus l'usage

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het aanbieden van fietsstallingen aan buurtbewoners in samenwerking met privépersonen is een gezamenlijk project van de vzw Cyclo en parking.brussels dat aansluit bij een initiatief van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en Cycloparking.*

Het gaat om een uniek proefproject. Parking.brussels werkt in de eerste plaats met de plaatselijke openbare besturen en instellingen als de MIVB om beveiligde fietsparkings te creëren. Daarnaast zoekt het met Cyclo naar nieuwe partners. Er komen regelmatig nieuwe voorstellen. Momenteel is er nog geen becijferde doelstelling bepaald.

Parking.brussels moet van het EFRO het project voortzetten. We zullen er dan ook voor zorgen dat het project blijft bestaan. Cycloparking zal vanaf 1 januari 2021 in de opdrachten van parking.brussels worden opgenomen.

Momenteel gaat het nog om een proefproject. Het doel van parking.brussels is om alternatieven voor fietsboxen te vinden, want die volstaan niet om aan de vraag te voldoen.

Parking.brussels zoekt daarnaast dus naar samenwerkingsmogelijkheden met privépersonen, maar alle voorstellen wordt geval per geval onderzocht, op basis van de behoeften in de wijk.

De gemeenten tonen veel belangstelling voor het project en parking.brussels werkt aan eenvormige communicatiemiddelen die de gemeenten nadien aan hun noden kunnen aanpassen.

Er zijn geen stimuleringsmaatregelen voor eigenaars. Het is de bedoeling om hun een vaste huurprijs voor te stellen op basis van de marktprijs

et pourraient être intéressés par un petit loyer en contrepartie de leur mise à disposition ? Une campagne de communication a-t-elle été envisagée ? A-t-on demandé aux communes si elles disposaient de garages, hangars ou ateliers susceptibles d'être transformés en parkings à vélos ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La création de parkings à vélos pour les riverains en collaboration avec des personnes privées est un projet mené conjointement par l'asbl CyCLO et parking.brussels dans le cadre d'un projet du Feder et de CycloParking.

Il s'agit d'un projet pilote en Région bruxelloise unique en son genre. Même si parking.brussels travaille en priorité avec les pouvoirs publics locaux et d'autres institutions comme la STIB pour créer des stationnements sécurisés, parking.brussels et CyCLO sont à la recherche d'autres partenaires de ce genre et reçoivent régulièrement de nouvelles pistes à explorer. À ce jour, il n'y a pas d'objectif chiffré, mais une volonté d'y travailler.

Parking.brussels est tenue par le Feder d'assurer la pérennisation du projet. Nous ferons donc en sorte qu'il soit poursuivi. La plate-forme CycloParking sera reprise et intégrée dans les missions et/ou activités de parking.brussels à partir du 1er janvier 2021 dans le cadre de son prochain contrat de gestion.

J'en viens au nombre de garages privés mis à la disposition des cyclistes par le biais de ce dispositif et au plan de communication. Le parking à vélos pour les riverains créé en collaboration avec des personnes privées est une première en Région bruxelloise et constitue un projet pilote. La volonté de parking.brussels est de trouver des solutions alternatives aux boxes à vélos, qui ne peuvent pas répondre à toutes les demandes.

Parking.brussels est donc à la recherche d'autres pistes auprès de personnes privées, mais chaque opportunité doit être évaluée au cas par cas, afin de bien cerner les besoins des quartiers. Il s'agit donc d'un outil supplémentaire pour répondre à la demande de parkings à vélos dans la Région. Notre volonté est de focaliser notre attention sur ce type

en een variabele vergoeding op grond van het aantal abonnementen in de parking.

De eerste projectoproep in 2017 heeft geleid tot vier fietslokalen in Vorst, Elsene, Etterbeek en Oudergem. In 2020 zal een nieuwe projectoproep worden verspreid.

Het gaat om een proefproject. Er kunnen nog andere mogelijkheden worden overwogen om fietsstallingen te creëren. Om aan de vraag te voldoen, moeten we het aantal fietsboxen uitbreiden, maar die boxen zijn bijvoorbeeld niet geschikt voor bakfietsen. We moeten dus creatief zijn.

Parking.brussels zal de komende maanden naar oplossingen blijven zoeken voor Brusselaars die geen fietsstalling hebben.

d'initiatives afin d'éviter la généralisation des boxes à vélos. Nous voulons planifier de manière plus durable et pérenne la question du stationnement sécurisé des vélos.

Les communes sont extrêmement intéressées par ce projet et parking.brussels travaille sur la réalisation d'outils de communication. L'objectif est d'élaborer des supports homogènes que les communes puissent adapter en fonction de leurs besoins.

Il n'existe pas de mesures incitatives à proprement parler à l'égard des propriétaires. Cependant, l'idée serait de leur proposer un loyer fixe en fonction du prix du marché immobilier, ainsi qu'une part variable en fonction du nombre d'abonnements souscrits dans le parking en question.

Concernant le recensement, un premier appel à projets lancé en 2017, avec un taux de réponse assez faible, a abouti à la construction de quatre locaux pour vélos à Forest, Ixelles, Etterbeek et Auderghem. Un nouvel appel à projets devrait être lancé dans le courant de l'année 2020 afin d'intensifier la recherche de solutions et de proposer des interventions en fonction du potentiel d'espace identifié.

Il s'agit d'un projet pilote qui est en phase d'essai. D'autres possibilités peuvent être envisagées pour répondre à la problématique du stationnement des vélos. Pour répondre à la demande, nous devons augmenter le nombre de boxes pour vélos. Cependant, ces boxes ne sont pas adaptés pour certains nouveaux types de vélos, comme les vélos cargos. Il importe donc de rechercher des solutions créatives pour répondre à la demande des Bruxellois désireux d'utiliser un vélo et qui ne disposent pas d'un emplacement parce qu'ils occupent un logement dans un appartement ou à l'étage.

Je puis vous assurer que parking.brussels s'emploiera au cours des prochains mois à rechercher une solution pour répondre à la demande des Bruxellois qui ne disposent pas d'un emplacement pour leur vélo.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het verbaast mij dat er geen strategie is om het hele Brusselse grondgebied te bedienen. Er zijn overal*

M. Julien Uyttendaele (PS).- *C'est un beau projet, mais je suis surpris qu'il n'y ait pas de stratégie de couverture géographique. Il y en a besoin partout,*

meer fietsstallingen nodig, maar sommige wijken verdienen een extra inspanning.

Wordt er ook op bedrijven gemikt, of gaat het enkel om garages van privépersonen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We kunnen overwegen om ook met bedrijven te werken, maar dan spelen er andere elementen mee, vooral met betrekking tot veiligheid.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Momenteel zijn er dus vier garages toegankelijk?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Waarom werd er enkel een persbericht verspreid en heeft er geen echte communicatiecampagne over dit proefproject plaatsgevonden?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Parking.brussels wilde de voorstelling van het fietslokaal in de stad Brussel aankondigen met een persbericht om aan te tonen dat we inventief zijn.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Zullen er nadien gerichte communicatiecampagnes voor de burgers worden gevoerd?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ja. Bovendien zullen we de oplossingen diversifiëren, zodat ze aan de realiteit van elke gemeente kunnen worden aangepast. Dit is nog maar het begin van het hele proces.*

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat u communicatiemiddelen zult uitwerken. Er is een enorm potentieel. Heel wat*

mais certains quartiers mériteraient sans doute plus de proactivité.

Vous évoquez les personnes privées. Les entreprises sont-elles également visées par ce projet ou parlons-nous seulement de garages privés pour des personnes physiques ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela fait partie des possibilités. Il s'agit d'un enjeu différent, plus spécifiquement lié à la sécurisation.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le nombre de garages actuellement accessibles est bien de quatre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est exact.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Pourquoi y a-t-il eu une sortie médiatique - peut-être incontrôlée, comme cela arrive parfois - et pas une véritable campagne de communication parallèlement au lancement de ce projet pilote, à l'intention tant des communes que des riverains ou personnes physiques concernées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est parking.brussels qui a voulu annoncer dans la presse la présentation de ce local à la Ville de Bruxelles pour montrer que nous faisons preuve d'inventivité et comptons aller encore plus loin.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Outre cette mention dans la presse, il y aura donc des campagnes de communication ciblées à l'intention des citoyens ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Oui, et nous avons l'intention de diversifier les outils de façon à adapter les solutions à la réalité de chaque commune. Nous n'en sommes qu'au tout début du processus.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Tout d'abord, j'entends qu'il y a une volonté d'avancer et de créer des outils de communication. Le potentiel est

garages en andere ruimten lenen zich voor het project Cycloparking.

Het is voorts uitstekend nieuws dat het project zal worden voortgezet door parking.brussels. Toen de eerste fietsboxen in 2012 werden geïnstalleerd, moesten de gemeenten zelf de huurcontracten beheren, wat een vrij zware taak was omdat er altijd nieuwe boxen kwamen. Toen de vzw Cyclo het beheer overnam, was dat een hele opluchting voor de gemeenten. Er was evenwel nog ongerustheid voor de toekomst van het project, dat als proefproject werd gestart met middelen van het EFRO. Het verheugt mij dan ook dat er een oplossing is voor na 2020.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID LEISTERH

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

betreffende "het vertrek van een platform voor free-floating wagens uit Brussel".

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- *Eind februari zal een bekend autodeelbedrijf Brussel verlaten. Volgens het bedrijf waren de activiteiten niet rendabel en kiest het daarom voor andere steden. Het vertrek van dat bedrijf is een ramp voor onze hoofdstad en voor al wie aan autodelen doen. Privéoperatoren die bijkomende mobiliteitsoplossingen willen aanbieden naast het openbaar aanbod, hebben het blijkbaar moeilijk om te overleven.*

Heeft het bedrijf u op de hoogte gebracht van zijn vertrek uit Brussel? Wat is uw reactie? Waren er voortekens, met name sinds januari 2019, toen het

énorme, car beaucoup de garages et de lieux pourraient se prêter au projet.

Ensuite, je déduis principalement de votre réponse que le projet CycloParking se poursuivra dans le cadre de l'Agence du stationnement. Il s'agit là d'une excellente nouvelle, car lorsque les premiers boxes ont été placés en 2012, il appartenait aux communes de gérer elles-mêmes les contrats de location, ce qui représentait une tâche assez lourde en raison du nombre sans cesse croissant de boxes.

La reprise de la gestion par l'asbl CyCLO a été un soulagement pour les services communaux concernés et a permis de développer le réseau de boxes. Il subsistait malgré tout une inquiétude quant à la pérennité du projet, lancé de manière expérimentale dans le cadre du programme Feder. Aussi, je me réjouis d'entendre que sa pérennité sera assurée à partir de 2021.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID LEISTERH

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 retrait d'une plateforme de voitures en free floating à Bruxelles".

M. David Leisterh (MR).- À la fin du mois de février, une célèbre plate-forme d'autopartage nous quittera. Elle gérait quelque 300 voitures sur un périmètre d'une soixantaine de kilomètres carrés dans notre capitale. Bruxelles n'est pas la seule concernée par ce retrait. Les villes de Florence et de Londres le sont également.

La société a expliqué que sa rentabilité n'avait pas été atteinte et qu'elle préférerait concentrer ses activités sur d'autres villes. Pour atteindre une certaine rentabilité, il lui aurait fallu au moins 60.000 clients effectuant en moyenne quatre trajets

eerste autodeelplatform zijn activiteiten in Brussel stopzette?

Organiseert u vergaderingen met smartmobilitybedrijven? Wat zijn de problemen die naar voren worden gebracht? Welke oplossingen stelt u voor?

Welk alternatief is er voor gebruikers die geen persoonlijk voertuig hebben? Vreest u niet dat het aantal individuele voertuigen zal toenemen?

Met welke openbare partners en privépartners voert u overleg om een vernieuwend mobiliteitsbeleid te voeren in Brussel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Wij betreuren uiteraard de beslissing van DriveNow. De autodeelbedrijven Cambio en Poppy doen het goed in Brussel. Ook het autodelen onder particulieren zit in de lift.*

Deelmobiliteit is de toekomst. De sector staat nog maar in zijn kinderschoenen. Een Cambiowagen vervangt ongeveer zestien individuele wagens en maakt dus vijftien parkeerplaatsen vrij, die kunnen worden gebruikt om voetpaden, fietspaden, terrassen of parken aan te leggen en een groene en aangename stad te creëren.

De historische speler Cambio werkt met vaste standplaatsen. De auto's moeten steeds naar het

par mois. La filiale belge espérait atteindre cet objectif en 2020 ou 2021.

Ce retrait est une catastrophe pour notre capitale, en particulier pour moi et pour tous ceux qui utilisaient ce système de voitures partagées. Cela donne l'impression que les opérateurs privés qui souhaitent exploiter des modalités de mobilité complémentaires de l'offre publique ont du mal à survivre.

Avez-vous été informée de ce départ de notre capitale ? Que vous inspire cette annonce ? Avez-vous eu connaissance de signes avant-coureurs, notamment à partir de janvier 2019, quand la première plate-forme de ce genre a cessé ses activités dans notre capitale ?

Organisez-vous des réunions avec les entrepreneurs de la mobilité intelligente ? Quels sont les points centraux qui ressortent de vos discussions ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour y répondre favorablement ?

De quelle formule alternative pourront bénéficier les utilisateurs de ces services, eux qui sont dépourvus de voiture personnelle ? Ne craignez-vous pas une hausse du nombre de voitures personnelles dans la capitale ?

En tant que ministre de la mobilité, quelles concertations menez-vous et avec quels partenaires publics ou privés, pour faire de la mobilité un terrain d'innovation dans notre capitale ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bien entendu, nous regrettons la décision de DriveNow. Toutefois, notons au passage que les autres opérateurs de voitures partagées, tels que Cambio et ses voitures en stations dans toutes les communes, ou Poppy avec son système de libre-service intégral (free floating), se portent très bien.

Le nouveau phénomène des voitures partagées entre particuliers a aussi le vent en poupe, avec déjà trois opérateurs. Je pense sincèrement que les mobilités partagées constituent l'avenir de la mobilité et que le secteur comment seulement à se mettre en place. Ainsi, une voiture Cambio sert en moyenne seize familles, soit quinze places de stationnement libérées pour y créer des pistes

vertrekstation worden teruggebracht. Cambio heeft ongeveer 500 voertuigen en 200 standplaatsen in Brussel. Zen Car, dat elektrische deelauto's aanbiedt, werkt op dezelfde manier, maar richt zich vooral tot bedrijven.

Daarnaast zijn er nog 600 deelvoertuigen van particulieren beschikbaar voor korte verhuur via de platformen Getaround, CarAmigo en CozyCar. Tot slot zal Poppy zijn vloot tegen februari 2020 verdrievoudigen in Brussel. Poppy werkt net zoals DriveNow met een freefloatingsysteem, waarbij de wagen niet noodzakelijk naar de vertrekplaats hoeft te worden teruggebracht.

DriveNow heeft uiteraard de administratie ingelicht over zijn vertrek. We zagen het niet aankomen, aangezien DriveNow nog maar net zijn naam veranderde in ShareNow na een fusie met Car2Go.

Omwille van smart mobility heeft Brussel Mobiliteit het comité Brussels Smart Mobility opgericht, dat alle overheidsspelers verenigt (Brussel Mobiliteit, MIVB, parking.brussels, hub.brussels, Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest en Innoviris) en tweemaandelijks samenkomt om de inspanningen en initiatieven inzake smart mobility te optimaliseren.

Daarnaast is er de werkgroep Deelmobiliteit, die viermaandelijks samenkomt en de gemeenten, de privébedrijven, Brussel Mobiliteit en de politiezones verenigt. Doel van de administratie is om te luisteren naar de noden van de plaatselijke overheden en privébedrijven en het beleid daar zo goed mogelijk op af te stemmen.

Het doel van Good Move is om het aandeel van de auto tegen 2030 met 25% te verminderen ten opzichte van 2018. Daarom moedigen wij deelsystemen en mobiliteitsoplossingen op maat aan. Die deelsystemen lijken het evenwel moeilijk te hebben. Geen enkel systeem is echt rendabel. Toch bestaan de concurrenten van DriveNow nog altijd. Voorts heeft een nieuw autodeelbedrijf een erkenning gekregen om zijn activiteiten in Brussel te ontwikkelen.

We vrezen niet dat het vertrek van DriveNow tot een toename van het aantal individuele wagens in Brussel zal leiden. Uit een enquête blijkt dat de

cyclables, des terrasses, des parcs, des trottoirs et une ville plus fluide, plus verte et plus conviviale.

En tant qu'acteur historique, Cambio fonctionne avec des stations, les voitures devant être ramenées à la station d'origine à la fin de la location. Sa flotte compte plus de 500 véhicules répartis dans près de 200 stations à travers Bruxelles. Zen Car, qui ne dispose que de véhicules électriques, opère de la même manière, en s'adressant essentiellement aux entreprises.

Dans la capitale, quelque 600 voitures sont disponibles à la location de courte durée entre particuliers sur les plates-formes Getaround, CarAmigo et CozyCar. Poppy a par ailleurs annoncé le triplement de sa flotte bruxelloise d'ici février 2020. Tout comme DriveNow, Poppy offre des voitures partagées en libre-service intégral, la location ne devant pas nécessairement débiter et s'achever au même endroit, mais simplement au sein d'une même zone. Je pense toutefois qu'il est possible de se rendre de Bruxelles à Anvers et y déposer le véhicule. Cette offre se distingue donc des autres, notamment celle de Cambio.

L'entreprise DriveNow a bien entendu prévenu l'administration de son départ. Nous avons donc été mis au courant, mais déplorons néanmoins sa décision. Nous n'avions pas connaissance de signes avant-coureurs de ce retrait, dans la mesure où DriveNow était justement sur le point de changer de nom pour devenir Share Now, à la suite d'une fusion avec Car2Go.

Deux initiatives existent au sein de Bruxelles Mobilité, dont je préfère vous parler.

D'une part le comité Brussels Smart Mobility, rassemblant les acteurs publics impliqués dans la mobilité intelligente, qui a lieu en moyenne tous les deux mois. Il rassemble les représentants de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de parking.brussels, de hub.brussels, du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et d'Innoviris. C'est une plate-forme d'échanges entre les acteurs publics, dont le but est d'optimiser les efforts et les initiatives relatifs à la mobilité intelligente.

D'autre part, le groupe de travail mobilité partagée rassemble les communes, les acteurs privés du

gebruikers van deelauto's meestal ook een eigen wagen hebben. Bovendien ligt het aandeel verplaatsingen met deelauto's vrij laag in Brussel.

De instabiliteit van de autodeelmarkt kan er echter wel toe leiden dat het aantal privé-auto's minder snel afneemt. We moeten dus waakzaam blijven.

Good Move voorziet in een mobility innovation hub om vernieuwende mobiliteitsoplossingen aan te moedigen. De regering heeft Good Move nog niet in tweede lezing goedgekeurd, maar de administratie heeft al meerdere ontmoetingen met potentiële spelers georganiseerd en naar inspiratiebronnen in het buitenland gezocht.

Cambio en Poppy werken goed. Het is jammer dat DriveNow vertrekt. We moeten de evolutie in de sector op de voet volgen, want ik blijf ervan overtuigd dat deelauto's de toekomst zijn.

secteur, Bruxelles Mobilité et les zones de police. Il se réunit tous les quatre mois en moyenne. L'objectif, pour mon administration, est ici d'être à l'écoute des besoins des pouvoirs locaux et des entreprises privées du secteur de la mobilité partagée, afin de mieux guider les politiques régionales sur ces sujets. Nous avons eu des débats sur les trottinettes dans le cadre de ce groupe de travail.

Vous nous demandez de quelle alternative pourront disposer les utilisateurs du service qui sont dépourvus de voiture personnelle. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre de voitures personnelles dans la capitale. Les objectifs du plan régional de mobilité Good Move sont clairs. Il faut notamment que la part modale de la voiture baisse de 25 % à l'horizon 2030 par rapport à 2018.

Pour cela, nous proposons effectivement, entre autres, de promouvoir la mobilité partagée et d'en faciliter l'accès, notamment par le biais d'un système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS). Il faut néanmoins que les opérateurs de mobilité partagée - en l'occurrence, les voitures partagées - persistent, que leur modèle soit basé sur des stations ou sur le libre-service.

Ce secteur semble être difficile et très peu d'acteurs, voire aucun, ne peuvent prétendre avoir atteint la rentabilité à l'heure actuelle. Cela dit, les concurrents de DriveNow existent toujours. Un nouvel opérateur d'autopartage en stations a reçu très récemment son agrément pour l'exploitation de ses services dans la Région. Les détails sur le calendrier de démarrage de ce service ne sont pas encore connus.

Nous ne craignons pas une hausse du nombre de voitures personnelles à Bruxelles. Les sondages effectués auprès des utilisateurs de voitures partagées en libre-service intégral tendent à montrer qu'ils sont également possesseurs d'une voiture privée. De plus, la part des déplacements réalisés en voiture partagée est relativement faible et marginale à l'heure actuelle. La cessation des activités de DriveNow ne représentera pas une hausse significative du nombre de véhicules personnels.

Par contre, l'instabilité du marché de l'autopartage peut être une cause du ralentissement de la baisse du nombre de voitures individuelles. Le sujet doit donc être suivi et traité, afin de favoriser le développement de ce type d'activités.

L'une des cinquante actions du plan Good Move prévoit la mise en place d'un hub d'innovation en matière de mobilité qui rassemblera des acteurs des secteurs public, privé et académique. Il aura pour ambition de favoriser le développement de nouvelles solutions en matière de mobilité.

Le plan Good Move n'ayant pas encore été approuvé en deuxième lecture par le gouvernement, le projet n'en est pas encore à ses prémices, mais mon administration a déjà organisé plusieurs rencontres avec des acteurs potentiels et recherché des inspirations intéressantes à l'étranger.

Enfin, Cambio et Poppy fonctionnent bien et il est dommage que DriveNow s'en aille. Il faut suivre de près l'évolution de ce secteur, car je reste convaincue que la voiture partagée est l'avenir à Bruxelles et un moyen plus sain et davantage en phase avec le plan Good Move.

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *Er blijft dus nog maar één privébedrijf over, Poppy.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Een tweede bedrijf heeft een erkenning aangevraagd.*

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *Poppy heeft zijn vloot in korte tijd verdrievoudigd. Dat is een gedurfde zet.*

Het is jammer dat u niet vroeger op de hoogte was van het vertrek van DriveNow, maar u had wellicht toch niet veel kunnen doen om het bedrijf te redden, aangezien u de markt niet in de hand hebt.

Is de in het Iris 2-plan vastgestelde drempel van 25.000 deelautogebruikers nog haalbaar door het vertrek van DriveNow? Worden de gebruikers van deelsteps, deelfietsen en deelscooters meegeteld?

M. David Leisterh (MR).- Il ne resterait donc qu'un seul opérateur privé : Poppy.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un second opérateur a déjà introduit une demande.

M. David Leisterh (MR).- Poppy prend le risque de tripler sa flotte en peu de temps. Je lui souhaite beaucoup de chance !

J'entends qu'il y a beaucoup de concertation et que vous comptez renforcer celle-ci à l'avenir. Toutefois, j'ai du mal à croire qu'aucun signe avant-coureur ne vous soit parvenu de DriveNow au cours de l'année écoulée. En tout état de cause, les pouvoirs publics n'auraient pas pu y réagir en lançant une tentative pour sauver le service, puisqu'ils ne sont pas tout-puissants face à la loi du marché.

En raison du départ de DriveNow, le seuil de 25.000 utilisateurs de voitures partagées, mentionné dans le plan Iris 2, reste-t-il réaliste ou

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik moet dat streefcijfer checken, maar ik ben optimistisch over de toekomst van deelauto's in Brussel. We staan in contact met Poppy en Cambio. Voor dat laatste bedrijf zijn de cijfers beter dan ooit.*

De helft van de Brusselse gezinnen heeft geen auto. Er heeft een mentaliteitswijziging plaatsgehad. De Brusselaars willen toegang tot een wagen, maar hoeven niet meer per se een eigen wagen. Ik ben ervan overtuigd dat we onze doelstellingen zullen halen en dat er nog een mooie toekomst is weggelegd voor deelauto's in Brussel.

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *Ik ben het met u eens. Ik heb zelf geen auto meer en gebruik deelauto's. Door het vertrek van DriveNow is dat echter een stuk moeilijker geworden. Ik moet soms tien of vijftien minuten stappen naar een autodeelstation. Ik hoop dus dat u alles in het werk zult stellen om een gunstig klimaat te creëren voor privéoperatoren die op de Brusselse markt willen doorbreken. Het vertrek van DriveNow zal hopelijk worden gecompenseerd door Poppy, dat zijn vloot zal uitbreiden.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
LEILA AGIC**

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

risque-t-il d'être reporté ? Ce seuil inclut-il également les trottinettes, vélos et autres véhicules partagés ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je dois vérifier le chiffre de 25.000 qui a été avancé. Je suis assez optimiste quant à l'avenir des voitures partagées à Bruxelles. Nous sommes en contact avec les opérateurs Poppy et Cambio. Pour ce dernier, les chiffres n'ont jamais été aussi bons.

La moitié des ménages bruxellois ne disposent plus de voiture. Les mentalités ont changé. Les Bruxellois veulent un accès à une voiture et non plus détenir une voiture personnelle. Je ne doute pas que nous atteindrons nos objectifs et que la voiture partagée a encore un bel avenir à Bruxelles.

M. David Leisterh (MR).- Je suis entièrement d'accord avec vous. Je fais moi-même partie de ceux qui n'ont plus de voiture personnelle et veulent recourir à l'autopartage. Le départ de DriveNow complique vraiment la situation. Il faut parfois dix minutes ou un quart d'heure de marche pour rejoindre une station.

Je vous demande de mobiliser toute votre énergie pour que ces opérateurs privés qui veulent percer sur le marché bruxellois disposent d'un maximum de facilités de la part des pouvoirs publics. En effet, l'autopartage constitue l'une des meilleures solutions pour Bruxelles.

Le départ de DriveNow sera peut-être compensé par Poppy, qui saisira cette aubaine. Si Poppy n'envisageait pas de multiplier sa flotte, cela poserait problème à de nombreuses personnes qui ont fait ce choix d'abandonner la voiture individuelle et qui, in fine, se retrouveraient sans autre solution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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

REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de vervrouwelijking van de namen van de haltes van de MIVB".

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans)*.- De openbare ruimte is niet echt vrouwvriendelijk. Ze werd veelal ontworpen door en voor mannen. Gedurende eeuwen werd het bestaan en de rol van vrouwen genegeerd en uit de schoolboeken en het collectieve geheugen gewist.

Zo is in Brussel 26% van de straten naar een man vernoemd en slechts 3,6% naar een vrouw. Hetzelfde geldt voor de namen van metrostations en tram- en bushaltes. 29 metrostations dragen de naam van een man en slechts 4 de naam van een vrouw, en dan nog van een prinses of een heilige. Dat onevenwicht geeft sommige mannen het gevoel dat de openbare ruimte alleen van hen is en draagt bij tot het onveiligheidsgevoel dat vrouwen op straat ervaren.

Het is hoog tijd dat we vrouwen opnieuw meer plaats in de openbare ruimte geven. Dat kan onder meer door straten, pleinen, openbare gebouwen, monumenten, metrostations en tram- en bushaltes naar vrouwen te vernoemen. Dat is een sterk politiek gebaar om te laten blijken dat de openbare ruimte evenzeer aan vrouwen als aan mannen toebehoort.

In de toekomst zullen er op lijn 3 zeven nieuwe metrostations komen. Dat is een uitgelezen kans om meer vrouwen in de kijker te zetten, ook vrouwen met een migratie- of arbeidersachtergrond, zodat alle vrouwen vertegenwoordigd zijn en een weerspiegeling van onze stad vormen.

In april 2019 vroeg het parlement in een resolutie aan de regering om een studie uit te voeren over de vervrouwelijking van de openbare ruimte.

In maart 2019 riep het collectief Vrouwen de straat op! in de aanloop naar de Internationale Vrouwendag de MIVB op om alle toekomstige metrostations en bus- en tramhaltes naar vrouwen te vernoemen tot er een evenwicht is bereikt.

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

concernant "la féminisation des noms des arrêts de la STIB".

Mme Leila Agic (PS).- Aujourd'hui, nous ne pouvons plus nous permettre de nier le fait que l'espace public n'est pas accueillant pour les femmes. Il s'agit d'un espace qui a majoritairement été pensé par des hommes, pour des hommes. Des siècles d'histoire dominés par le patriarcat, où l'existence des femmes et leur rôle ont été niés, effacés de nos livres d'école et de la mémoire collective, nous amènent à vivre dans une Région où l'espace public est dominé par des incarnations masculines.

En effet, il y a un réel manque de présence féminine dans l'espace public de la Région de Bruxelles-Capitale, sachant que 3,6 % des noms de rue portent des noms de femme contre 26 % de noms d'homme. Ces chiffres montrent un réel déséquilibre, qui joue un rôle non négligeable dans le sentiment qu'ont certains hommes d'être les uniques propriétaires de l'espace public et dans le sentiment d'insécurité qui affecte les femmes dans nos rues.

Le même constat se pose pour la représentation des femmes dans les stations et arrêts de métro, tram ou bus. Par exemple, nous comptons 29 stations de métro portant des noms masculins contre seulement quatre portant des noms féminins. En outre, ces dernières ne font référence qu'à des princesses et à une sainte.

Il est nécessaire de redonner de la place aux femmes dans notre espace public. Cette valorisation peut se faire notamment en attribuant des noms de femme aux rues, aux places, aux bâtiments publics et aux monuments, mais aussi aux arrêts de tram, métro et bus. Il s'agirait d'un acte politique fort qui dirait aux femmes que l'espace public leur appartient tout autant qu'aux hommes.

Prochainement, de nouvelles stations de métro verront le jour à Bruxelles sur la ligne 3 qui comptera sept nouvelles stations, dont une pourrait

Onlangs hervormde de MIVB enkele buslijnen en legde ze nieuwe bushaltes aan. Hoeveel van die haltes dragen de naam van een vrouw?

U bent bevoegd voor de naamgeving van de nieuwe metrostations. De MIVB heeft maar een adviserende rol. Zult u die bevoegdheid aangrijpen om vrouwennamen te geven aan de nieuwe metrostations op lijn 3?

Het lijkt mij voorts vanzelfsprekend dat de Brusselaars en de MIVB-reizigers inspraak krijgen in de keuze van de namen. Wat is er op dat vlak gepland?

se voir attribuer le nom de Toots Thielemans. Il est important de rendre hommage à cet artiste bruxellois en lui dédiant, pourquoi pas, une station de métro. Il existe déjà des stations de métro portant des noms d'artistes et de sportifs réputés dans notre Région, telles les stations Eddy Merckx et Jacques Brel, mais aucune ne porte le nom d'une femme artiste, sportive, scientifique, politique ou résistante.

Nous avons donc l'occasion de participer au travail de féminisation de l'espace public tout en profitant de la création de ces nouvelles stations de métro pour mettre en lumière des femmes, de tous horizons, notamment issues de la diversité et du monde ouvrier, afin qu'il y ait une réelle représentativité de toutes les femmes, à l'image de notre capitale.

Nos voisins parisiens ont, par exemple, décidé que les noms de femme seraient majoritaires sur la ligne du nouveau tramway T 3 avec des noms tels que Colette Besson ou Rosa Parks.

Il y a quelques mois seulement, en avril 2019, une résolution a été adoptée par notre parlement, demandant au gouvernement de réaliser une étude sur la présence des femmes dans l'espace public afin de le féminiser.

Enfin, l'année passée, à la veille du 8 mars, le collectif Noms Peut-Être ! demandait à ce que la STIB renomme toutes les futures stations et arrêts de métro, tram et bus avec des noms de femme jusqu'à atteindre l'équilibre entre femmes et hommes.

Récemment, la STIB a réaménagé certaines lignes de bus et, à cet effet, de nouveaux arrêts de bus ont été créés. Pourriez-vous me dire combien de ces arrêts portent un nom de femme ?

Étant donné que vous êtes compétente pour donner un nom aux nouvelles stations de la STIB et que cette dernière n'a qu'un rôle de conseiller, dans quelle mesure avez-vous joué et allez-vous jouer ce rôle ?

Allez-vous vous saisir de votre pouvoir de nommer les futures stations de métro de la ligne 3 pour soutenir la féminisation de l'espace public

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik ben het met u eens dat te weinig straten en MIVB-stations en -haltes naar vrouwen zijn vernoemd. Er is overigens een correlatie, aangezien veel MIVB-haltes de naam van een nabijgelegen straat dragen.*

Ik zeg dan ook volmondig ja tegen uw voorstel om nieuwe metrostations en bus- en tramhaltes naar vrouwen te vernoemen. Ik wil op dat vlak het verschil maken, maar het zal langer dan deze regeerperiode duren om een evenwicht te bereiken.

Inpraak is daarbij inderdaad belangrijk. Brussel-Stad voerde een participatieproces in voor de voetgangerszone waarbij namen van vrouwen werden gesuggereerd. Wij zullen die oefening voortzetten.

Het parlement heeft een vaste commissie voor de vrouwenrechten opgericht. Dat geeft aan dat we die thema's ernstig nemen.

Ik kan nog niet zeggen hoeveel nieuwe metrostations een vrouwennaam zullen krijgen. Ik zal u die lijst schriftelijk bezorgen.

Ik zal werk maken van de vervrouwelijking van de openbare ruimte, met name bij nieuwe stedenbouwkundige ingrepen of door bestaande stedenbouwkundige elementen te wijzigen. Maar dat is een ander aspect van het debat.

bruxellois en donnant des noms de femme à ces nouvelles stations de métro ?

Par ailleurs, nous ne pouvons imaginer que le choix de ces noms se fasse sans consultation citoyenne, des voyageuses en particulier. Qu'est-il prévu à cet égard ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous connaissons un véritable problème au niveau des noms des rues et des arrêts ou gares de la STIB. Il existe d'ailleurs un lien évident entre les deux, puisque de nombreux arrêts de la STIB portent le nom d'une rue avoisinante.

Je trouve excellente votre proposition de saisir l'occasion de la création de nouveaux arrêts et de nouvelles stations de métro. Cette thématique revient régulièrement dans cette commission. La semaine passée, nous avons évoqué la présence d'œuvres d'art signées par des femmes dans le réseau de la STIB. Je ne doute pas que d'autres questions semblables surgiront à l'avenir.

Ma volonté politique en la matière est forte et je veillerai à ce que nous puissions vraiment faire la différence, même s'il ne sera pas possible de parvenir à la parité en une seule législature. Nous profiterons de la création de nouvelles stations de métro et lignes de bus pour améliorer la visibilité des femmes dans l'espace public. Répondre par un "oui" franc à votre question est une évidence à mes yeux.

La dimension participative de ce processus est également essentielle. Elle a été de mise lors de la création du piétonnier et de la zone cyclable au centre-ville. La Ville de Bruxelles a mis en place un processus participatif au cours duquel des noms de femmes ont été suggérés. Il faut poursuivre cet exercice, partager nos idées avec les citoyens et partir du principe que nous allons féminiser les noms des nouvelles stations de métro.

Le parlement a décidé de créer une commission permanente des droits des femmes, ce qui témoigne de notre volonté de mener un travail sérieux sur ces thèmes.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans)*.- *Het verbaast mij niet dat u zich voor deze kwestie zult inzetten. Nieuwe stations en haltes geven ons de kans om bij te dragen aan de vervrouwelijking van de openbare ruimte. In de commissie voor de vrouwenrechten zal ik erop aandringen dat wij een meer globale tekst rond vervrouwelijking binnen de MIVB opstellen.*

- Het incident is gesloten.

**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,

betreffende "het gebruik van de bankkaart als betaalmiddel in het openbaar vervoer en het EVM-project (Eurocard, Visa en Mastercard)".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans)*.- *Betaalkaarten zijn contactloos geworden. Kleine bedragen kunnen worden betaald door de kaart tegen de kaartlezer te houden, zonder dat er een code hoeft te worden ingetikt. Dat opent heel wat mogelijkheden, ook in het openbaar vervoer. In plaats van een vervoersbewijs te kopen, kan de reiziger zijn rit meteen in de bus of aan de ingang*

Je ne peux pas vous dire à l'heure actuelle combien de nouvelles stations porteront des noms de femmes. Cet inventaire vous sera transmis par écrit.

Je réitère ma volonté de féminiser l'espace public, notamment et surtout lors de la création de nouveaux éléments urbanistiques. La modification des éléments existants est un autre volet de la réflexion, qui mérite d'être exploré.

Mme Leila Agic (PS).- Je ne suis pas très étonnée de constater que vous êtes attentive à cette question. Nous disposons d'un réel outil, avec la création de nouveaux arrêts et de nouvelles stations, pour participer à la féminisation de l'espace public.

Plus largement, dans la future commission des droits des femmes, je veillerai à ce que nous travaillions sur un texte plus global relatif à la féminisation au sein de la STIB, qu'il s'agisse des artistes ou des noms. Nous commencerons dans ce sens, avec mon groupe, afin d'obtenir des avancées avant la fin de la présente législature.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

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

concernant "l'utilisation de la carte bancaire comme mode de paiement des transports publics et le projet EMV (Eurocard, MasterCard et Visa)".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les cartes de crédit, puis les cartes de débit - dont Bancontact - sont devenues "sans contact", permettant d'acquitter des petits montants en approchant simplement sa carte du lecteur, sans saisir de code. Cela ouvre la voie à une nouvelle approche pour les transports publics : au lieu d'acheter des billets, l'utilisateur paie directement son voyage dans le

van het station betalen door zijn bankkaart te presenteren, zoals hij met een Mobibkaart zou doen.

Dit systeem is ideaal voor wie maar af en toe het openbaar vervoer neemt. Nadien zouden we een systeem kunnen uitwerken zoals in Londen, waar de reiziger voor de eerste rit het eenheidstarief van 2,10 euro betaalt. Wie meer dan tien ritten per maand maakt, betaalt de prijs van een tienrittenkaart, of 1,40 euro per rit. Wie de prijs van het maandabonnement overschrijdt, betaalt maximaal dat bedrag, zijnde 49 euro.

In tegenstelling tot Londen beschikt Brussel evenwel niet over een centraal ticketbeheersysteem. De operatoren kunnen informatie op de Mobibkaart schrijven, maar niet op de bankkaart. Bovendien zouden de andere maatschappijen hun systeem op dat van de MIVB moeten aansluiten, maar dat willen ze niet doen. De Lijn ontwikkelt haar eigen systeem.

Tot slot moet de draadloze betaling worden beveiligd door middel van gecertificeerde lezers. De huidige Mobiblezers zullen nog tien tot vijftien jaar meegaan. Het kost meer om die lezers aan te passen dan om er een tweede lezer naast te plaatsen. Dat is dus de oplossing waarvoor de MIVB en De Lijn hebben gekozen. De aanwezigheid van twee ontwaardingstoestellen kan echter verwarring zaaien bij de reizigers.

Er moeten ongeveer 7.000 Mobiblezers worden verdubbeld. Daarbij moet nog de prijs worden gerekend voor de software (ongeveer 5 miljoen euro), het beheer, de installatie, enzovoort. De operatie zal de MIVB dus tientallen miljoenen euro's kosten.

Er is een nieuw element sinds de indiening van mijn vraag. Op 25 december 2019 kondigde de MIVB aan dat de papieren vervoersbewijzen duurder zouden worden en dat er vanaf 15 januari 2020 een proefproject met contactloos betalen zou plaatsvinden. Daarover werd overigens vrijdag een actualiteitsvraag in plenaire vergadering gesteld.

Hoe werden de reizigers ingelicht over dat proefproject? Hoeveel zal het kosten? Werd onderzocht hoeveel extra inkomsten het nieuwe

bus ou à l'entrée du métro en présentant sa carte bancaire, comme il le ferait avec une carte Mobib. Cette opération permettrait de remplacer très facilement un ticket occasionnel.

Cette méthode pourrait ensuite être développée suivant l'exemple de Londres, où le premier voyage est payé selon le tarif à l'unité : ticket Jump, à 2,10 euros. L'utilisateur qui effectue plus de dix voyages dans un délai d'un mois ne paie que le prix d'une carte de dix voyages, soit 14 euros ou 1,40 euro par voyage. S'il dépasse le prix de l'abonnement mensuel, soit 49 euros pour la STIB, il ne doit plus payer au-delà de ce montant.

Seulement, contrairement à Londres ou à Paris, Bruxelles ne dispose pas d'un système de gestion central des billets, comme Transport for London ou Île-de-France Mobilité. Sur la carte Mobib, les opérateurs qui ont la clé peuvent écrire, alors qu'on ne peut pas écrire sur les cartes bancaires.

En d'autres termes, pour Jump, l'information "a déjà payé dans l'heure à la STIB ou chez un autre transporteur" est passée par la carte Mobib. Avec la carte de banque, cela nécessiterait un système central, ce qui est impossible puisqu'un tel système n'existe pas.

Cela pourrait fonctionner si les autres sociétés se connectaient au système de la STIB, ce qu'elles refusent. De Lijn met en œuvre son propre système, et la question se pose également de savoir comment les TEC ou la SNCB pourraient utiliser le système informatique de la STIB.

Au-delà de cette situation, la lecture d'une carte de banque pour paiement est une opération qui doit être sécurisée par une norme et la certification des lecteurs. Or, la STIB n'a pas acheté les lecteurs Mobib en pensant à la certification.

Aujourd'hui, la STIB déploie sa deuxième génération de lecteurs Mobib, qui seront donc utilisés pendant dix à quinze ans. Il coûte plus cher d'adapter les lecteurs à la norme que d'ajouter un second lecteur à côté de ceux-ci. C'est donc cette solution qui a été retenue par la STIB et De Lijn. Indépendamment du prix, la présence de deux valideurs va engendrer la confusion parmi les voyageurs.

systeem zal opleveren? Hoe zal het project worden gefinancierd?

Zullen de extra inkomsten uit de prijsstijging van de papieren vervoersbewijzen voor die nieuwe dienst worden gebruikt of eerder voor de financiering van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers en 25-minners?

Zullen dezelfde tarieven gelden als voor de klassieke vervoersbewijzen? Hoe zullen de banken dan worden betaald? Elke rit moet worden betaald en heeft dus een transactiekost.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik wist niet dat hierover al een actualiteitsvraag was gesteld. De mondelinge vragen worden mij doorgestuurd nadat ze door het Uitgebreid Bureau zijn goedgekeurd.*

Non seulement, ce n'est pas très simple pour le voyageur, mais il y a aujourd'hui environ 7.000 valideurs Mobib à doubler, sans compter le prix du logiciel (environ 5 millions d'euros), la gestion du projet, les installations, etc. L'opération devrait donc coûter plusieurs dizaines de millions d'euros à la STIB.

Un élément neuf est survenu par rapport à ma question déposée le 23 décembre dernier. En effet, nous avons tous appris, le 25 décembre, que la STIB prévoyait d'augmenter le tarif des titres de transport papier et que le paiement sans contact serait testé à partir du 15 janvier par le personnel de la STIB. Une question d'actualité a d'ailleurs été posée sur le sujet vendredi dernier en séance plénière.

Le paiement sans contact sera en phase de test à partir de demain. Pourriez-vous nous en dire davantage sur le déploiement vers le public de ce mode de paiement du titre de transport directement en posant sa carte bancaire à côté du valideur ? Quel est le coût de ce projet ? Les revenus supplémentaires que ce système va générer ont-ils été évalués pour justifier un tel investissement ? Comment le projet sera-t-il financé ?

La STIB vient de décider une augmentation des tarifs des titres de transport papier. Les recettes escomptées serviront-elles à financer ce nouveau service ou à contribuer au financement de la gratuité des moins de 25 ans et des plus de 65 ans souhaitée par certains ?

Enfin, les tarifs seront-ils les mêmes que pour les billets classiques ? Dans l'affirmative, comment les banques seront-elles payées, dans la mesure où chaque voyage est un paiement et a donc un coût de transaction ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ignorais qu'une question d'actualité et une question orale avaient été déposées à ce sujet. Je prends connaissance des questions dès lors qu'elles ont été validées et transmises par le Bureau élargi. La communication qui a été faite ne s'est peut-être pas déroulée comme prévu. Je peux comprendre votre malaise à l'égard de la situation présente.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik heb mijn vraag wat aangepast. Ik hoop dat u in uw antwoord ook rekening houdt met de nieuwste ontwikkelingen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Papieren eenrittenkaarten zijn goed voor 4% van de trajecten en worden vooral door bezoekers of occasionele klanten gebruikt. Die zullen blij zijn dat ze voortaan hun vervoersbewijs tegen dezelfde prijs met hun bankkaart of telefoon zullen kunnen betalen. Dat systeem bestaat al in Londen en wordt gewaardeerd om zijn gebruiksgemak.*

Om te voorkomen dat de prijsstijging van de papieren vervoersbewijzen de Brusselaars treft, zullen er gratis Mobibkaarten worden uitgedeeld door de OCMW's en in de stations. Zo kunnen deze mensen hun vervoersbewijzen kopen tegen het gewone tarief (2,1 euro voor een rit of 14 euro voor tien ritten). Daarnaast zal er een promotiecampagne komen over de sociale abonnementen (8,2 euro per maand of 85 euro per jaar) en gratis abonnementen.

Papieren eenrittenkaarten zijn handig voor bezoekers en occasionele klanten, maar ze zijn niet milieuvriendelijk, de productie ervan is duur en ze bemoeilijken het werk van de chauffeurs. De MIVB heeft dus beslist om de prijs met 0,5 euro te verhogen om het gebruik ervan te ontmoedigen.

Wie een papieren ticket in een automaat koopt, zal 2,60 euro moeten betalen voor een gewone rit en 8 euro voor een dagticket. Wie zijn ticket in het voertuig koopt, zal 3 euro moeten betalen. Die prijsstijging zal worden doorgevoerd zodra het betaalsysteem met de bankkaart of telefoon op het hele net is ingevoerd.

Wat heel belangrijk is, maar niet altijd wordt vermeld, is dat de prijs niet verandert voor wie met zijn Mobibkaart, bankkaart of telefoon betaalt.

Het doel van de MIVB is niet om extra inkomsten te creëren, aangezien ze hoopt dat de occasionele klanten zullen overschakelen op de goedkopere betaalsystemen. Het gaat erom het gebruiksgemak

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Je ne suis pas mal à l'aise, rassurez-vous. J'ai un peu modifié ma question. C'est aussi notre rôle de nous adapter. Je suppose que nous aurons des nouveaux éléments pour une réponse pertinente.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je suis convaincue que le passage au paiement sans contact est une bonne chose, particulièrement pour les utilisateurs occasionnels et les visiteurs, qui pourront recourir aux services de la STIB beaucoup plus facilement.*

Les titres de transport papier à bande magnétique et à usage unique de la STIB représentent 4 % des trajets, effectués principalement par des visiteurs ou des clients occasionnels. Ceux-ci seront heureux de la nouvelle technologie qui leur sera proposée par la carte bancaire ou le téléphone au même prix. Ce système, déjà appliqué à Londres, est apprécié pour la simplification qu'il offre

Cette modernisation est une bonne chose. Pour garantir qu'elle n'affectera pas les Bruxellois, et notamment les plus fragilisés, des actions seront menées lors de la mise en œuvre du système. Une carte Mobib gratuite sera offerte à ceux qui le souhaitent, leur permettant d'acheter des titres de transport au tarif ordinaire (2,1 euros pour un titre de transport ou 14 euros pour 10 tickets). Elle sera distribuée par les CPAS et dans les stations. Parallèlement, une campagne de promotion des abonnements à des tarifs préférentiels (8,2 euros par mois ou 85 euros par an) ou délivrés gratuitement par les CPAS ou des associations sera menée. Nous avons donc examiné les effets négatifs que cette mesure pourrait avoir.

Si les cartes magnétiques facilitent la vie des visiteurs et des usagers occasionnels, les cartes magnétiques à usage unique sont néanmoins peu écologiques, chères à produire et contraignantes pour les chauffeurs. La STIB a donc décidé d'ajouter une taxe de 0,5 euro à leur prix pour en décourager l'usage.

Le prix du ticket sur une carte magnétique achetée au distributeur augmentera de 50 centimes et s'élèvera donc à 2,60 euros pour un voyage unique et à 8 euros pour un ticket valable 24 heures.

van de klanten te verbeteren en het aantal papieren vervoersbewijzen af te bouwen.

Tijdens de jongste vergadering van de raad van bestuur van de MIVB werd een nota over de uitvoering van die maatregelen rondgedeeld. Het gaat dus om een weldoordachte beslissing.

Het proefproject is al ingevoerd in het station Park en zal vanaf april 2020 naar alle reizigers worden uitgebreid.

Uiteraard zal er een grote communicatiecampagne komen om de wijzigingen aan de reizigers uit te leggen. De MIVB zal ook extra personeel op het terrein inzetten om de reizigers te begeleiden.

De andere vervoersmaatschappijen, zoals De Lijn, zetten dezelfde stappen. Deze nieuwe betalingswijze zal dus binnen enkele jaren een gewoonte worden. Uiteraard moeten we rekening houden met de meest kwetsbare personen, maar dit is een mooie evolutie.

L'utilisateur qui achètera en liquide son billet auprès du conducteur devra, lui, déboursier 3 euros.

Une fois que le système de paiement par carte bancaire sans contact ou par téléphone aura été installé sur l'ensemble du réseau, le prix sera majoré de 50 centimes. Cette modification ne concerne pas le ticket papier sans contact.

Je rappelle un point très important, qui est parfois occulté dans le foisonnement des communications : le prix des voyages achetés via la carte Mobib, par téléphone ou avec une carte bancaire sans contact n'augmentera pas.

L'objectif de la STIB n'est pas de générer des recettes supplémentaires avec ces mesures, d'autant que, comme mon ministère, elle espère que les clients occasionnels qui utilisent aujourd'hui les tickets papier les abandonneront pour s'orienter vers des systèmes de paiement moins onéreux.

L'objectif est plutôt d'offrir une facilité d'utilisation aux voyageurs occasionnels et de réduire l'utilisation des tickets sans contact.

Les tickets à l'unité représentent environ 4 % des voyages achetés, les utilisateurs étant principalement des voyageurs occasionnels (touristes, personnes utilisant peu les transports publics ou n'étant pas en possession de leur carte Mobib au moment du voyage). Je fais partie de ces personnes qui oublient parfois leur carte et qui achètent un ticket papier ! La possibilité de payer avec une carte bancaire est précieuse pour ce genre de voyageurs.

Ces personnes pourront faire l'acquisition d'une prestation au même tarif qu'aujourd'hui, en utilisant leur carte bancaire plutôt qu'un ticket à puce à usage unique.

En ce qui concerne la mise en œuvre de ces mesures, je rappelle qu'une note a été distribuée à ce sujet lors de la dernière réunion du conseil d'administration de la STIB. Cette décision a été mûrement réfléchie.

Le projet pilote est déjà visible à la station Parc et, à partir d'avril, il sera étendu à l'ensemble des usagers.

De heer Marc Loewenstein (DÉFI) (*in het Frans*):- *Ik ben uiteraard niet tegen modernere diensten en een grotere klantvriendelijkheid. U verwijst naar Londen, maar daar bestaat een centrale autoriteit, terwijl er in Brussel meerdere vervoersmaatschappijen zijn. We moeten dus ook werken aan de interoperabiliteit en de tariefintegratie.*

Contactloos betalen zal het leven van de toeristen en occasionele klanten gemakkelijker maken, maar het blijft een enkelvoudige betalingsoperatie, terwijl op de Mobibkaart en de Jumpkaart ook ritten van andere vervoersmaatschappijen kunnen worden geladen.

Ik vraag mij bovendien af hoe dat systeem zal worden gefinancierd, aangezien het doel van de MIVB niet is om extra inkomsten te genereren. De papieren vervoersbewijzen zullen 50 cent duurder worden, maar ik weet niet of dat volstaat voor een nuloperatie.

Wat als de operatie meer geld blijkt te kosten? Hoe zal de MIVB dan de andere projecten financieren die ze de komende maanden en jaren gepland heeft?

Bien entendu, une grande campagne de communication sera organisée à l'intention des utilisateurs afin de bien expliquer les modifications. La STIB déploiera le personnel nécessaire sur le terrain pour accompagner les usagers à travers ces changements, comme elle l'avait fait lors des derniers changements importants apportés au plan bus. La STIB continuera à informer le public.

Il convient de noter que les autres opérateurs, comme De Lijn, passent par les mêmes étapes. Ce mode de paiement va donc entrer assez naturellement dans les habitudes au cours des années qui viennent. Alors oui, c'est nouveau, cela pose question et il faut bien veiller à ne pas toucher aux personnes précarisées, c'est très important. Il faut bien évaluer ce que l'on fait, mais je pense que l'évolution de notre système de paiement est une belle étape que nous franchissons.

M. Marc Loewenstein (DÉFI).- Je ne suis évidemment pas du tout opposé à la modernisation des services et au fait de faciliter la vie des usagers. Vous avez donné l'exemple de Londres, où un tel système existe. À Londres, la gouvernance et la technologie ne sont cependant pas comparables à ce qui existe à Bruxelles. Il y a là-bas une autorité centrale, alors que ce n'est pas le cas ici, où cohabitent plusieurs opérateurs différents.

J'ai déjà abordé la question de l'interopérabilité et de l'intégration tarifaire avec des opérateurs différents. Il faut aussi tenir compte de cela. Les développements et les investissements qui doivent être réalisés au niveau de la STIB et des autres sociétés de transport nécessitent peut-être une réflexion plus globale, sans se concentrer seulement sur l'opérateur.

Le paiement sans contact est certes une idée intéressante et un service pour faciliter la vie des touristes ou des 3 ou 4 % de personnes concernées, mais cela reste un paiement mono-opérable par rapport à la carte Mobib ou à Jump, qui sont multiopérables et qui permettent de développer des synergies avec les autres sociétés de transport.

Je ne m'inquiète pas du fait que le prix soit augmenté pour ce type de services et de paiements sans contact. Je souhaitais plutôt savoir comment ce système allait être financé. J'ai cité le montant de

plus ou moins 10 millions d'euros pour sa mise en place, mais je n'ai pas entendu de précisions sur ce point dans votre réponse. Comment ces 10 millions d'euros vont-ils être financés, sachant que l'objectif n'est pas, pour la STIB, de générer des recettes supplémentaires ? Il y a certes une augmentation de 50 centimes du ticket papier, mais j'ignore si nous allons arriver à une opération neutre financièrement.

Peut-être l'objectif n'est-il pas d'arriver à une neutralité financière et cela va-t-il générer un coût supplémentaire pour la STIB. Dans ce cas, comment financer aussi les autres projets prévus par la STIB dans les prochains mois ou les prochaines années ? Ma question concerne donc plus l'impact financier et la manière dont 7.000 valideurs seront dédoublés. Cela coûte de l'argent et un programme est développé parallèlement. Comment le finance-t-on ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB financiert het project en krijgt daarvoor geen bijkomende subsidie. Het gaat om een investering en niet om een manier om extra inkomsten binnen te halen. Ik zal meer details over de financiering vragen en u die schriftelijk meedelen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De kostprijs bedraagt minstens 10 miljoen euro. Het is belangrijk om de financiering en eventuele compensaties van tevoren te onderzoeken.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is een financieel plan opgesteld, maar ik heb dat niet bij de hand. Ik kan u dus niet zeggen hoeveel de precieze kostprijs bedraagt.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Kunt u ons die nota bezorgen?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce débat est intéressant. Le conseil d'administration a pour mission de bien gérer les finances. Le projet est financé par la STIB. Il n'y a donc pas de subside supplémentaire prévu. Il faut surtout bien estimer le surcoût. Je m'informerai à ce sujet. Il vaut peut-être mieux que je vous réponde par écrit. Il s'agit clairement d'un investissement. L'idée n'est pas d'engranger de nouvelles recettes. Je vous fournirai ultérieurement plus de détails sur le financement exact.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous parlons quand même de 10 millions d'euros. Dans ce genre de situation, il ne faut pas attendre le lancement du projet pour agir, mais évaluer en amont la situation, le financement et les compensations nécessaires.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Une note existe et un plan financier a bien été établi, je vous rassure, mais je n'en dispose pas ici et je ne peux donc vous fournir les chiffres exacts du surcoût. Il y a les investissements, mais aussi les gains réalisés par le fait que les chauffeurs ne devront plus vendre de billets, par exemple.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Pourriez-vous nous communiquer cette note ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Dat moet ik navragen.*

Mevrouw de voorzitter.- Bij ons bezoek aan de MIVB-oproepdienst in het station Park hebben wij de eerste nieuwe ontwaarder kunnen testen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DAVID WEYTSMAN**

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

**betreffende "het gebruik door
vervoersmaatschappij De Lijn van
vervuilende bussen in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest".**

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Sinds 2 januari 2020 zijn dieselvoertuigen met een Euro 3-norm verboden in het Brussels Gewest. Alle overheden waren tijdig op de hoogte van dat verbod. Toch rijden er volgens de pers in Brussel nog steeds bussen van De Lijn die niet aan de regels voldoen.*

In 2019 moest De Lijn al 35.350 euro aan boetes betalen. Sinds 2 januari 2020 zijn de regels nog strenger geworden, maar De Lijn blijft met oude, vervuilende bussen in Brussel rondrijden. Er lijken ook geen nieuwe bussen te zijn besteld om de oude te vervangen.

Hoeveel Euro 2- en Euro 3-bussen van De Lijn rijden er nog in Brussel rond? Wanneer zal De Lijn die oude bussen vervangen? Heeft ze een vervangingsstrategie meegedeeld?

Blijft het boetesysteem van toepassing? Betreft het probleem enkel De Lijn of ook de TEC?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je dois m'informer avant de vous répondre.

Mme la présidente.- Quand nous avons visité les dispatchings de la STIB à la station Parc, nous avons eu l'occasion de découvrir le premier valideur installé la veille, et nous avons tous pu l'essayer.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DAVID
WEYTSMAN**

**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'utilisation par la société De Lijn de bus polluants dans la Région de Bruxelles-Capitale".

M. David Weytsman (MR).- Depuis le 2 janvier 2020, la Région de Bruxelles-Capitale interdit la circulation des véhicules au diesel correspondant à la norme Euro 3. Cette mesure vise à améliorer la qualité de l'air et est applicable à l'ensemble des véhicules acquis dès 2000. La disposition applicable dès janvier 2020 était bien connue de tous les acteurs publics. Ces derniers ne peuvent donc objecter qu'ils n'ont pas été informés à temps.

La presse fait état d'une série de bus appartenant à la société De Lijn qui continueront à circuler en 2020 alors qu'ils enfreignent les dispositions légales arrêtées par notre Région. D'ores et déjà, la circulation de bus de De Lijn en 2019 a donné lieu au paiement de 35.350 euros d'amendes à la suite d'infractions.

Dès le 2 janvier 2020, les règles seront encore plus strictes vu qu'il sera question d'interdire également la circulation des véhicules répondant à la norme Euro 3. La société De Lijn continuera donc à faire circuler des bus anciens et polluants.

Misschien kunnen bepaalde bussen die de MIVB-lijnen beconcurreren, worden afgeschaft. Zijn er onderhandelingen aan de gang? Overheidsbedrijven zouden het voorbeeld moeten geven in plaats van boetes te betalen.

Aucune commande de nouveaux bus non polluants ne semble être en cours d'exécution pour remplacer les vieux bus de De Lijn. Il serait donc intéressant d'avoir une situation claire définissant le nombre de bus aux normes Euro 2 et Euro 3 qui circuleront chaque jour à partir du 2 janvier 2020 dans notre Région, et fixant la date à laquelle de nouvelles fournitures seront réellement exécutées pour mettre fin à la présence des bus polluants de la société De Lijn.

La société De Lijn a-t-elle communiqué un plan de retrait des bus répondant aux normes Euro 2 et Euro 3 ?

Le système d'amendes sera-t-il de stricte application ? Ces problèmes concernent-ils uniquement les bus de la société De Lijn ou également les TEC ?

Serait-il possible d'envisager un mécanisme de suppression de certains bus qui font déjà concurrence à des lignes de la STIB ? Quel est l'état des négociations avec les acteurs publics, qui devraient davantage montrer l'exemple plutôt que de payer des amendes ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het verheugt me dat u geen uitzondering voor De Lijn vraagt, zoals sommigen voorstellen! Iedereen moet de lage-emissiezone (LEZ) respecteren.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Merci de ne pas m'avoir demandé d'accorder une dérogation à De Lijn, comme certains le proposent ! Il est bon que tout le monde respecte la zone de basse émission (LEZ).

De Lijn heeft nieuwe bussen besteld om de oude Euro 2- en Euro 3-bussen te vervangen.

Une nouvelle commande de bus est en cours par De Lijn pour remplacer les véhicules répondant aux normes Euro 2 et Euro 3. Bruxelles Mobilité n'a pas été officiellement contactée à ce sujet, ce remplacement étant directement géré par l'opérateur.

Het is niet denkbaar om de bussen van De Lijn aan de grenzen van het gewest te laten stoppen. Er is op die plaatsen immers geen toereikend aanbod van de MIVB om de reizigers naar het centrum van Brussel te brengen. Bovendien zouden er dan nieuwe eindhaltes aangelegd moeten worden.

Il n'est pas envisageable d'arrêter les bus De Lijn aux limites de la Région. Il n'y a, en effet, pas d'offre de transport valable de la STIB à ces endroits pour acheminer les voyageurs au centre de Bruxelles. De plus, cela nécessiterait l'aménagement de terminus aux lieux considérés. Des lignes exploitées par De Lijn ont déjà été raccourcies ces dernières années, par exemple à Auderghem. Il est important que ces deux transporteurs se concertent pour rationaliser leurs

De lijnen van De Lijn werden de voorbije jaren al ingekort, bijvoorbeeld in Oudergem. Het is belangrijk dat beide maatschappijen overleg plegen over de rationalisering van hun lijnen, maar De Lijn zal verbindingen binnen Brussel blijven aanbieden. In tegenstelling tot vroeger zijn er geen

overlappingsen meer tussen de bussen van De Lijn en het MIVB-net.

De Lijn zal boetes krijgen als ze de LEZ-regels niet naleeft.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De overheid moet het voorbeeld geven. Sommige particulieren kunnen misschien aanvoeren dat ze niet op de hoogte waren, maar dat geldt niet voor de overheden. De Lijn was niet in orde in 2019 en zal dat blijkbaar ook nog niet zijn in 2020.*

Naar verluidt zou het probleem zich nu, in het jaar 2020, ook voordoen bij de TEC. Pleegt u overleg met alle betrokken openbare actoren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Minister Maron informeert de actoren over de LEZ en bekijkt welke begeleidingsmaatregelen er nodig zijn. Voor de TEC en de MIVB heeft de LEZ een reële begrotingsimpact, maar de problematiek betreft alle openbaarvervoermaatschappijen. Momenteel heeft De Lijn de meeste boetes ontvangen.*

- Het incident is gesloten.

liaisons, mais aussi que De Lijn continue d'assurer des liaisons à l'intérieur de la Région bruxelloise.

Il n'existe plus de doublons entre les bus de De Lijn et le réseau de la STIB. Je comprends les remarques sur le fait que la situation antérieure, avec quatre opérateurs actifs dans les mêmes zones, compliquait la vie des usagers. Néanmoins, il convient de veiller à ce que les TEC, De Lijn et la STIB proposent des offres relativement complémentaires.

La société De Lijn s'exposera à des amendes en cas de non-respect de la LEZ.

M. David Weytsman (MR).- Je crois que les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple. Si certains particuliers peuvent arguer le manque d'information, ce que je peux comprendre, ce n'est pas le cas des pouvoirs publics. Nous avons bien compris les difficultés de De Lijn en 2019, qui se maintiendront en 2020.

Vous n'avez pas répondu à l'une de mes questions complémentaires. En effet, il semble que les TEC connaîtraient les mêmes difficultés pour cette année-ci. Menez-vous des concertations avec l'ensemble des acteurs publics sur ce sujet ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour ce qui concerne la LEZ, c'est mon collègue Alain Maron qui est en contact avec les différents acteurs pour les informer et examiner les mesures d'accompagnement à prévoir. Pour les TEC et la STIB, la LEZ a des conséquences budgétaires réelles, alors que l'enjeu concerne tous les opérateurs de transport en commun. Pour l'instant, c'est effectivement De Lijn qui a reçu le plus d'amendes, comme la presse l'a relayé.

- L'incident est clos.