



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,

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

**RÉUNION DU

MARDI 5 JANVIER 2021**

SESSION 2020-2021

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN

DINSDAG 5 JANUARI 2021**

ZITTING 2020-2021

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

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

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

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer 1

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'élargissement et le réaménagement du ring".

Discussion – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. David Weytsman 17

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'instauration du métro automatique à Bruxelles".

Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock 20

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 position du gouvernement bruxellois sur le bois de la Cambre".

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer 1

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

betreffende "de verbreding en de heraanleg van de Ring".

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 17

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

betreffende "de invoering van de automatische metro in Brussel".

Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock 20

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

betreffende "het standpunt van de Brusselse regering over het Ter Kamerenbos".

Discussion – Orateurs :

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Véronique Jamoulle

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 "la formation à la conduite, au permis de conduire de catégorie B et son examen pratique en Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

39

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 avancées relatives au futur chantier du pont Marchant à Anderlecht".

Demande d'explications de Mme Alexia Bertrand

43

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 concertation autour du projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren".

Discussion – Orateurs :

Mme Alexia Bertrand (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Bespreking – Sprekers:

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamoulle 36

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

betreffende "de rijopleiding voor het rijbewijs categorie B en het praktijkexamen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 39

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

betreffende "de vooruitgang inzake de toekomstige bouwplaats van de Marchantbrug in Anderlecht".

Vraag om uitleg van mevrouw Alexia Bertrand 43

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

betreffende "het overleg over het project voor de heraanleg van de Tervurenlaan".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Alexia Bertrand (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)		De heer Jonathan de Patoul (DéFI)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	51	Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 51
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant "le développement de l'autopartage à Bruxelles".		betreffende "de bevordering van het autodelen in Brussel".
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d’Ursel, présidente.

1109 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1109 **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,**

1109 **concernant "l'élargissement et le réaménagement du ring".**

1111 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La Flandre avance à un rythme soutenu sur le dossier de l'élargissement ou de l'aménagement du ring. Pourtant, j'entends très peu votre gouvernement sur ce sujet, malgré l'impact colossal qu'il a sur notre Région.

La Flandre positionne ses pions, comme en atteste la récente présentation des conclusions du rapport d'incidences environnementales, alors que Bruxelles reste spectatrice. Seules quelques communes, dirigées par des bourgmestres attentifs, se mobilisent.

Vous me répondez, Mme la ministre, que la déclaration de politique générale (DPG) s'oppose à l'élargissement du ring, mais il est bien naïf de penser qu'une ligne de votre DPG suffira à bloquer un projet sur lequel la Région flamande avance avec méthode et détermination. La DPG ne ferme d'ailleurs pas la porte à un réaménagement et vous avez déjà déclaré que tout était négociable.

Vous vous êtes déjà mise en position de faiblesse dans ce dossier en acceptant la diminution de la vitesse autorisée sur le ring. C'est un projet louable, mais pour avoir une position plus forte dans les négociations avec la Flandre, je l'aurais mis en balance avec la question de l'élargissement et j'aurais demandé un débat global.

Par ailleurs, il est cocasse de voir que le plan Good Move prévoit une diminution du trafic à l'intérieur de Bruxelles, mais une augmentation de 18 % du trafic sur le ring, déjà surchargé aux heures de pointe, avec une vitesse moyenne inférieure à 30 km/h sur certains tronçons.

Je ne vous cache pas mes craintes que, dans quelques années, à cause d'un certain immobilisme de Bruxelles et de la pression sur le ring due notamment à Good Move, nous soyons condamnés à accepter l'élargissement du ring et les premiers coups de pelle de la Région flamande.

Pour éviter cela, comment voyez-vous l'avenir du ring ? Confirmez-vous que vous comptez résoudre les problèmes qu'engendrera l'augmentation de 18 % du trafic sur le ring, par ailleurs déjà saturé aux heures de pointe, sans l'élargir ?

1113 Pouvez-vous nous faire l'inventaire de vos discussions avec la Flandre au sujet du ring depuis votre prise de fonction en tant que ministre ? Combien de réunions ont-elles eu lieu ? Avec quels

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel, voorzitter.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de verbreding en de heraanleg van de Ring".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Het Vlaams Gewest boekt aanzienlijke vooruitgang in het dossier van de heraanleg van de Ring. Hoewel de heraanleg een gigantische impact heeft op het Brussels Gewest, horen we de Brusselse regering er amper over. Slechts enkele gemeenten roeren zich.*

De Brusselse regering verzet zich in haar beleidsverklaring tegen de verbreding van de Ring, maar het is naïef om te denken dat de regering daarmee een project zal tegenhouden dat Vlaanderen methodisch en vastberaden aanpakt. Bovendien hebt u gezegd dat alles onderhandelbaar is.

Door in te stemmen met een lagere maximumsnelheid op de Ring, hebt u zich een zwakke positie aangemeten. U had beter de kwestie besproken tijdens een algemeen debat over de verbreding van de Ring.

Door de Brusselse verstarung en de verkeersdruk op de Ring ten gevolge van Good Move, vrees ik dat we over enkele jaren niet anders kunnen dan in te stemmen met de verbreding van de Ring. Hoe wilt u de toenemende verkeersdruk op de verzadigde Ring oplossen?

Is het overleg met Vlaanderen sinds uw aantreden opgeschoten? Wat is er afgesproken?

interlocuteurs ? Sur quels objets de discussion portaient-elles ? Quelles étaient les positions défendues ? Sur quelles conclusions ont-elles débouché ? Quelles sont les prochaines étapes de ces discussions ?

Pour faire valoir son opinion dans ce genre de dossier, il faut être professionnel. Le gouvernement flamand l'a compris. L'agence flamande De Werkvennootschap, qui mène le dossier Werken aan de Ring, réalise un travail dont il faut reconnaître qu'il est de grande qualité, même si l'on ne partage pas la vision politique qui l'anime.

Quels mécanismes de transmission de rapports et d'étude avez-vous mis en place pour que notre Région dispose également d'une expertise suffisante pour proposer une alternative forte à la vision flamande ?

Qui représente la Région bruxelloise aux réunions animées par De Werkvennootschap ? Quels retours cette personne en fait-elle ? Comment ces informations sont-elles traitées ?

La Région bruxelloise soutient-elle l'un des trois scénarios de réaménagement sur lesquels travaille actuellement De Werkvennootschap ? Si oui, lequel ?

Quelles concertations avez-vous menées avec les communes bruxelloises concernées ?

De quels moyens juridiques ou urbanistiques disposez-vous pour bloquer les projets qui seraient en totale opposition avec votre vision du dossier ?

Une petite partie du ring se situe sur le territoire régional bruxellois. Pouvez-vous affirmer aujourd'hui qu'en tous les cas, la Région ne délivrera jamais de permis d'élargissement du ring pour cette zone ?

Par le passé, la Ville de Bruxelles a adressé à la Flandre plusieurs demandes d'aménagement d'une sortie et d'un accès spécifiques pour le plateau du Heysel et le noyau commercial qu'elle souhaite y développer. Cette demande a parfois été mise en balance avec la question de l'élargissement. Où en sont ces discussions ?

Il convient d'être extrêmement attentif à ce dossier qui avance lentement mais sûrement et dans lequel nous risquons bientôt d'être mis face au fait accompli, de sorte qu'il sera trop tard pour nous y opposer.

1115 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La commission de la mobilité doit rencontrer d'urgence De Werkvennootschap, afin de disposer de toutes les informations relatives au dossier. Il serait très utile pour nos débats que tous les membres de la commission aient un aperçu complet de l'ampleur, des détails et de l'état du dossier.*

Good Move fait référence au rôle du ring. L'un des buts de son optimisation consiste à séparer la circulation locale du trafic de transit, de sorte que les automobilistes qui ne doivent pas

De Werkvennootschap levert goed werk, ook al zijn we het niet eens met de achterliggende beleidsvisie.

Hoe zorgt u ervoor dat het Brussels Gewest over voldoende expertise beschikt om een sterk alternatief voor de Vlaamse visie te bieden?

Wie vertegenwoordigt het Brussels Gewest bij de vergaderingen met De Werkvennootschap? Welke feedback krijgt u en wat gebeurt daarmee?

Steunt het Brussels Gewest een van de drie heraanlegscenario's waaraan De Werkvennootschap werkt?

Hoe hebt u met de gemeenten overlegd?

Welke juridische en stedenbouwkundige middelen hebt u om te beletten dat er dingen gebeuren die regelrecht tegen de Brusselse visie ingaan?

Kunt u ons beloven dat er nooit een verbredingsvergunning komt voor het kleine deel van de Ring op Brussels grondgebied?

In het verleden werd de vraag voor de aanleg van een uitrit naar de Heizel meermaals opgeworpen in de discussie over de verbreding van de Ring. Hoe zit het daarmee?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De commissie voor de Mobiliteit moet dringend De Werkvennootschap uitnodigen of zelf een bezoek brengen, zodat ze over alle informatie van dit dossier beschikt. Het zou erg nuttig zijn voor de debatten als alle commissieleden een volledig beeld zouden hebben van de omvang, de details en de stand van zaken.

De heer De Beukelaer vermeldde al dat in Good Move verwezen wordt naar de rol van de Ring als stadsring. Dat houdt in dat het verkeer meer rond de stad moet rijden via de Ring, dan

se rendre à Bruxelles ne puissent plus quitter le ring en cas d'embouteillages et traverser la ville.

¹¹¹⁷ *Cette optimisation est donc très importante pour la mobilité bruxelloise. Par conséquent, la Région bruxelloise ferait mieux de cesser de se plaindre et d'entamer une discussion de manière mature. Ce n'était sûrement pas le cas sous la législature précédente.*

L'un des principaux problèmes est que la Région bruxelloise s'oppose à un élargissement, tout en voulant construire un gigantesque centre commercial sur le plateau du Heysel, où bon nombre de gens voudront se rendre en voiture. Good Move prévoit aussi d'envoyer plus de trafic sur le ring, alors qu'il est déjà saturé. Quelle hypocrisie !

De plus, les bouchons sont souvent occasionnés par des accidents. Une optimisation, qui permettrait de réduire le nombre d'accidents grâce à une meilleure structuration du trafic, réduirait aussi les embouteillages.

La Flandre étudie encore cette optimisation mais n'a encore rien décidé. Il n'y a rien de mal à analyser la situation et les solutions éventuelles. Il faudrait d'ailleurs faire de même pour les projets sur le plateau du Heysel.

Quel est le point de vue du gouvernement ? Comment se déroulent les discussions ? Où en est la rationalisation des bretelles de sortie ? Qu'en est-il des pistes cyclables et des transports en commun sur le ring ?

¹¹¹⁹ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - Je précise que je prends la parole au nom de M. Roberti, qui n'a pas pu nous rejoindre.

Le problème de congestion sur certains tronçons du ring est avant tout lié à la fréquentation intensive qu'il connaît à certains moments de la journée.

Trois solutions peuvent être envisagées pour remédier à ce problème :

- développer des alternatives, en particulier celle du train ;*
- sortir du modèle de la voiture-salaire qui encourage les déplacements en voiture du domicile vers le lieu de travail ;*
- et adapter la fiscalité pour qu'elle se fonde sur l'usage et non sur la possession d'un véhicule.*

erdoorheen. Dat is ook een van de doelen van de optimalisering van de Ring, namelijk het lokaal verkeer scheiden van het doorgaand verkeer, waardoor automobilisten die niet in Brussel moeten zijn, niet meer de Ring kunnen verlaten en door de stad kunnen rijden in geval van files.

Die optimalisering is dus ook voor de Brusselse mobiliteit van groot belang. Bijgevolg kan het Brussels Gewest beter ophouden met roepen over blokkeringen en op een volwassen manier de dialoog aangaan. Dat was tijdens de vorige regeerperiode zeker niet het geval. De messen werden getrokken, vaak zonder veel kennis van zaken.

Een van de grote problemen is dat het Brussels Gewest zich verzet tegen een verbreding, maar dat het ondertussen op de Heizel wel een gigantisch winkelcentrum wil bouwen, waar heel wat mensen met de wagen heen zullen willen, en in Good Move aankondigt dat het meer verkeer over de Ring wil sturen. En dat terwijl de Ring nu al vol staat met files! Dat getuigt van een onbegrijpelijke hypocrisie.

Die files worden overigens vaak veroorzaakt door ongevallen. Een optimalisering, die door een betere structurering van het verkeer het aantal ongevallen doet dalen, zou een goede stap vooruit zijn, die ook de files zou verminderen.

Vlaanderen bestudeert de optimalisering nog en heeft nog geen knopen doorgehakt. Ik denk niet dat er een bezwaar tegen kan zijn dat de situatie en de mogelijke oplossingen grondig bestudeerd worden. Dat zou beter ook gebeuren voor de Heizelvlakte en de impact van de plannen daarvoor op het autoverkeer in dat deel van Brussel.

Ik sluit mij dus aan bij de vragen van de heer De Beukelaer. Wat is het standpunt van de regering? Hoe verlopen de gesprekken? Hoever staat de rationalisering van de afritten? Hoe zit het met de fietspaden en het openbaar vervoer op de Ring?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - *Ik neem het woord in plaats van de heer Roberti, die niet aanwezig kan zijn.*

Het verkeersinfarct op bepaalde gedeelten van de Ring kan op drie manieren worden opgelost:

- de ontwikkeling van alternatieve vervoersmiddelen, in het bijzonder de trein;*
- de afbouw van het aantal bedrijfswagens;*
- de invoering van een fiscaliteit op basis van het gebruik in plaats van het bezit van een auto.*

In november 2019 herhaalde de heer Roberti het duidelijke standpunt van Ecolo: een verbreding van de Ring zou ernstige gevolgen hebben. De leefomgeving van Brussel zou daardoor nog zwaarder onder druk komen te staan.

Accroître les capacités du ring ne constituerait en rien une solution durable à ce problème de congestion.

Nous avons déjà eu l'occasion de débattre de la question du ring en novembre 2019. À cette occasion, M. Roberti avait rappelé la position très claire du groupe Ecolo à ce sujet : un élargissement du ring pourrait avoir de graves conséquences pour les Bruxellois. Leur environnement serait encore davantage mis sous pression en termes de bruit et de qualité de l'air, et le trafic s'accroîtrait encore davantage.

L'élargissement du ring ne ferait qu'encourager la congestion que nous essayons justement de combattre. Il ressortait d'ailleurs de l'échange en commission ce jour-là que l'option d'un élargissement du ring était largement rejetée par la majorité des groupes politiques. C'était il y a un an et, depuis lors, le dossier a évolué. Il est donc utile de faire le point.

1121 Mme la ministre, vous avez repris la concertation avec l'autorité flamande sur les questions de mobilité qui concernent les deux Régions. Même si les options politiques et l'approche des dossiers par les deux Régions sont souvent sensiblement différentes, cette concertation est essentielle. Elle peut permettre d'aboutir à des décisions positives, notamment en matière de transports en commun et d'itinéraires cyclables, ou comme récemment lors de l'accord visant à réduire la vitesse sur le ring.

La concertation relative au projet d'élargissement du ring est, bien entendu, plus délicate. S'agissant du tronçon nord, la Région flamande a examiné trois options dans le cadre du rapport sur les incidences environnementales, à savoir une option "light", une option parallèle et une option latérale. Disposez-vous des éléments d'analyse de l'impact de ces trois options sur la Région bruxelloise ?

Quelle est l'analyse des représentants de notre Région qui sont associés au comité de suivi des études ? L'option "light", présentée comme une solution visant l'optimisation de l'infrastructure existante du ring au travers d'interventions minimales, est-elle véritablement légère en termes d'incidences sur les quartiers environnants, notamment ceux situés sur le territoire de notre Région ?

Pour le reste, je me joins aux questions de M. De Beukelaer et suis intéressée d'entendre sur ce que vous pourrez nous dire sur l'état du dossier et le rôle de la Région bruxelloise.

1123 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me permettrai de poser mes questions depuis le siège de la présidence.

L'élargissement du ring, souhaité et piloté par la Région flamande, ne peut se concevoir que s'il fait l'objet d'une concertation avec les autres Régions. Si la Région bruxelloise est opposée à un élargissement en tant que tel, elle reconnaît toutefois l'intérêt d'une solution permettant d'éviter un trafic de transit intra-muros inutile. La déclaration de politique régionale bruxelloise est claire à cet égard : il convient qu'un tel réaménagement soit lié à un projet plus large, intégrant les

De verbreding van de Ring zou leiden tot nog meer files in plaats van ze te verhelpen. Het merendeel van de fracties verzet zich ertegen.

Het mobiliteitsoverleg met het Vlaams Gewest is opnieuw van start gegaan. Het kan positieve resultaten opleveren, meer bepaald met betrekking tot het openbaar vervoer en fietspaden of zoals onlangs nog, met het akkoord over een verlaagde maximumsnelheid op de Ring.

Het overleg over de verbreding van de Ring ligt natuurlijk moeilijker. Voor het noordelijke gedeelte van de Ring heeft het Vlaams Gewest drie mogelijke opties bestudeerd. Welke impact heeft elk van die opties op het Brussels Gewest?

Wat is het standpunt van de vertegenwoordigers van het Brussels Gewest die bij het opvolgingscomité voor de studies zijn betrokken? Er is een zogenaamde 'light'-optie, die erin bestaat om de huidige infrastructuur van de Ring te optimaliseren met minimale ingrepen, maar zou het niet kunnen dat die ingrijpende gevolgen heeft voor Brusselse wijken die bij de Ring liggen?

Overigens sluit ik me aan bij de vragen van de heer De Beukelaer.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het Vlaams Gewest wil een verbreding van de Ring, maar dat kan alleen na overleg met de andere gewesten. Het Brussels Gewest is tegen zo'n verbreding, maar wil wel meewerken aan een oplossing die overbodig doorgaand verkeer binnen de grenzen van het Brussels Gewest helpt vermijden. Daar is een ruimer project voor nodig, met overstapparkings, meer openbaar vervoer enzovoort, om de automobilisten ervan te overtuigen over te stappen op andere vervoersmiddelen.*

transports publics, le vélo et les parkings de transit, afin de favoriser un report modal de la voiture.

Au vu des éléments développés, je constate que la Flandre est déterminée à avancer dans le dossier. Elle a fait réaliser cette fameuse étude d'incidences environnementales et des analyses socio-économiques, et a imaginé des scénarios en fonction des avantages et inconvénients révélés par ces dernières. La Région flamande va jusqu'à informer, en toute transparence, les communes concernées des scénarios à l'étude. Je constate que ce processus se déroule en même temps que la réalisation des autoroutes à vélos et de la mise en place progressive du réseau Brabant (De Lijn), toutes deux répondant à la volonté de votre gouvernement. Le choix du scénario de réaménagement a été annoncé par la Flandre pour le printemps 2021, après réception des études susmentionnées à la fin de l'année 2020.

Mon groupe se joint aux questions de mes collègues visant à clarifier la position de votre gouvernement dans ce dossier. À côté d'un élargissement pur et simple, d'autres solutions doivent être analysées dans le cadre d'un réaménagement. Je plaide depuis de nombreuses années pour l'établissement d'un régime de vitesse adaptatif sur le ring. J'ai d'ailleurs déposé un texte dans ce sens il y a de nombreuses années et l'ai à nouveau déposé récemment. Une telle mesure permettrait de fluidifier le trafic, spécifiquement aux heures de pointe lorsque ce dernier est le plus congestionné.

¹¹²⁷ J'aimerais également que toute réflexion préalable à ce réaménagement passe par une réflexion sur la sécurisation des sorties d'autoroute. Cette demande a été formulée par plusieurs communes que j'ai consultées.

Quelle est votre position sur ce dossier ? Où en est l'accord de coopération qui avait été annoncé ? Quelles sont ces études que vous avez menées conjointement ? En faites-vous toujours une condition ? Quelles sont les études que vous réalisez de votre côté ?

Comment le projet de rénovation du ring avance-t-il par rapport au calendrier qui avait été annoncé par la Région flamande ?

Comment se déroulera le processus de concertation, voire de négociation, qui débutera quand la Région flamande aura arrêté un scénario ? La Région wallonne sera-t-elle associée à ce processus ? Si oui, cela se passera-t-il dans le cadre du Comité de concertation ?

Vous avez récemment adopté, en séance plénière, une position plus nuancée quant aux possibilités d'optimisation étudiées. Par conséquent, qu'entendez-vous défendre au moment de cette négociation ? Quelle est véritablement votre marge de manœuvre ?

Parmi les scénarios étudiés par la Région flamande, lequel a votre préférence ? Au cas où aucun des trois ne vous conviendrait,

Vlaanderen heeft een milieueffectenstudie laten uitvoeren en een reeks sociaal-economische analyses. Het houdt de gemeenten op heel transparante wijze op de hoogte van de mogelijke scenario's. Ondertussen worden er fietssnelwegen aangelegd en wordt het Brabantnet van De Lijn ontwikkeld, wat strookt met de wensen van de Brusselse regering. In het voorjaar van 2021 zou Vlaanderen het definitieve scenario voor de Ring selecteren.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's over het standpunt van de regering. Ik pleit zelf al jaren voor een systeem met variabele maximumsnelheden op de Ring. Dat zou het verkeer vlotter laten doorstromen, zeker tijdens de spits.

Voor de plannen inzake de Ring moet ook absoluut rekening worden gehouden met de veiligheid van de afritten. Verschillende gemeenten hameren daarop.

Wat is uw standpunt? Hoever staat het aangekondigde samenwerkingsakkoord? Welke studies hebben Brussel en Vlaanderen samen ondernomen en welke studies hebt u op eigen initiatief laten uitvoeren?

Volgt de uitbreiding van de Ring nog steeds het tijdschema van het Vlaams Gewest?

Hoe zullen de onderhandelingen verlopen nadat het Vlaams Gewest een scenario heeft uitgekozen? Zal ook het Waals Gewest daarbij betrokken zijn? Vindt er overleg plaats binnen het Overlegcomité?

Welke standpunten zult u bij die onderhandelingen verdedigen? Hoeveel manoeuvreerruimte hebt u?

Welk van de scenario's die Vlaanderen bestudeert, verkiest u? Zult u eventueel een andere optie voorstellen?

Hoe werkt u samen met de betrokken Brusselse gemeenten?

We hebben al eerder gedebatteerd over een systeem met variabele maximumsnelheden, dat het verkeer vlotter zal laten doorstromen, bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid en de vervuiling helpt te beperken.

quel autre scénario comptez-vous proposer à votre homologue flamande ?

À l'image de la Région flamande et de son projet Werken aan de Ring, comment travaillez-vous avec les communes bruxelloises concernées ?

Nous avons parlé du régime de vitesse adaptatif qui permet, contrairement à un système où la vitesse est abaissée uniformément à 100 km/h, de réduire celle-ci encore plus au besoin, à 90 ou même 60 km/h, afin de fluidifier le trafic en raison d'un accident ou de travaux. Or, plus de fluidité entraîne moins d'accidents et moins de pollution.

1129 Cette piste paraissait plus intelligente que la simple diminution de la vitesse sur une portion d'autoroute. Je vous rappelle qu'il existe toujours trois ou quatre limitations de vitesse différentes sur le ring de Bruxelles, alors qu'il n'est pas très long. La situation s'apparente à une blague belge, mais elle devrait tous nous attrister !

Enfin, avant d'envisager un élargissement, il faudrait penser à la sécurisation des sorties d'autoroute. Je peux vous donner des dizaines d'exemples de villes en Europe où les automobilistes doivent monter sur une bande de sortie d'autoroute bien en amont de la sortie. Cela permet d'éviter des changements de bande de dernière minute qui créent systématiquement des accidents aux mêmes endroits bien connus du ring de Bruxelles, comme l'autoroute venant d'Anvers ou celle venant de Liège.

Plutôt que d'élargir ce ring, il faudrait envisager ce type de solution beaucoup moins chère pour la collectivité et présentant de meilleurs résultats. Nous savons tous que l'augmentation du nombre de bandes de circulation n'est pas une solution à la congestion automobile.

1131 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le lancement de la ville 30 a permis à Bruxelles de bien démarrer l'année.*

La réduction de la vitesse maximale à 100 km/h sur le ring est aussi un point positif pour la fluidité du trafic. Des comptages ont-ils été effectués, qui démontrent l'effet de la mesure sur la fluidité et la sécurité routière ?

Je me joins à la présidente Mme d'Ursel, qui a déclaré qu'il serait intéressant d'introduire une limitation de vitesse en fonction de la fluidité du trafic. Pouvez-vous confirmer que cette idée est à l'étude ?

Je voudrais aussi souligner l'importance de Smart Move. Le gouvernement flamand, ainsi que tous ceux qui travaillent à l'optimisation du ring, envisageaient des scénarios comprenant un prélèvement kilométrique pour améliorer la fluidité. Sauf erreur de ma part, aucune étude n'a encore été réalisée sur l'effet d'un élargissement du ring sans tarification kilométrique ou autre forme de péage.

Die optie is veel interessanter dan een rechtlijnige verlaging van de maximumsnelheid op een deel van de Ring. Er bestaan nu al drie of vier verschillende maximumsnelheden, terwijl de Ring niet eens zo lang is.

Het zou beter zijn om de afritten beter te beveiligen. In veel Europese steden kunnen mensen die een afrit willen nemen al van ver op voorhand voorsorteren. Daardoor hoeven ze dat niet op het laatste ogenblik te doen en worden er veel ongevallen vermeden. Een dergelijke maatregel is veel goedkoper dan een uitbreiding van de Ring en zal betere resultaten opleveren.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het nieuwe jaar is in Brussel alvast goed begonnen met de invoering van stad 30.

De verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op de Ring is een positief begin, ook voor de doorstroming. Zijn er metingen uitgevoerd die het effect aantonen van de maatregel op de doorstroming en de verkeersveiligheid?

Ik sluit me aan bij voorzitter d'Ursel. Zij zegt dat het interessant zou zijn om, naast de bovengrens van 100 km/u, een aanpasbare snelheidslimiet in te voeren op basis van de doorstroming. Dat vraagt uiteraard om een digitale bewegwijzering en andere ingrepen. Kunt u bevestigen dat dat idee bestudeerd wordt?

Ik wil ook wijzen op het belang van Smart Move. De Vlaamse regering en iedereen die werkt aan de optimalisering van de Ring, gingen uit van scenario's met een kilometerheffing. De doorstroming was in die scenario's beter, ook met een verbrede Ring. Er is bij mijn weten nooit een studie uitgevoerd, ook niet door de Vlaamse regering, waarin het effect wordt onderzocht

1133 *La Région flamande a-t-elle supposé qu'une forme de prélèvement kilométrique serait introduite dans tous les scénarios d'élargissement du ring ? Peut-on en conclure qu'il est important que Bruxelles poursuive Smart Move ? J'imagine que cet aspect sera discuté prochainement avec nos partenaires flamands.*

Selon moi, il importe de mettre en évidence la cohésion entre les projets. D'une part, la Région flamande souligne toujours qu'un élargissement du ring est nécessaire pour une meilleure fluidité du trafic et une accessibilité plus aisée à la Région bruxelloise. D'autre part, de nombreuses études scientifiques indiquent que l'élargissement du ring n'a pas de sens si les voies d'accès bruxelloises ne sont pas modifiées. Cela ne ferait que déplacer la congestion et la pollution.

Le prélèvement kilométrique est-il une condition essentielle pour garantir l'accessibilité à Bruxelles ? Serait-ce une solution pour pousser la capitale et la Flandre à coopérer ? Le lancement de Smart Move conduirait à une meilleure accessibilité et, de ce fait, un élargissement du ring se révélerait inutile. Ce scénario a-t-il été discuté ?

1139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Je commencerai par la question plus générale, posée par M. De Beukelaer, concernant l'avenir du ring. Ce qui a été inscrit dans l'accord de gouvernement reste d'actualité. Sans être révolutionnaire, cela démontre qu'il existe un consensus politique à ce sujet au sein de cette majorité : nous voulons que les Régions s'accordent sur les objectifs communs relatifs au développement du ring en menant conjointement des études préalables. Toutefois, le gouvernement bruxellois est opposé à l'élargissement du ring en tant que tel.

La loi du trafic induit, bien connue des experts en mobilité, permet d'expliquer que l'augmentation de capacité d'une infrastructure de transport - en l'occurrence, le ring - ne diminue pas la congestion de celle-ci puisqu'elle attire de nouveaux usagers qui s'en étaient détournés du fait de son encombrement. La métaphore de l'appel d'air est parfois utilisée pour désigner le trafic induit.

Cette vision pour le ring, défendue par la Région, est exposée plus en détails aux pages 122 à 125 du plan Good Move. Nous pouvons rappeler ici quelques-unes des lignes de force de cette vision.

Le ring doit idéalement être un outil au service de la mise en œuvre du plan Good Move et de ses objectifs. Dans cette perspective, il doit pouvoir absorber efficacement le trafic régional, ainsi qu'une partie du trafic interne traversant la Région. Le réaménagement du ring doit également prévoir une mise à niveau des échangeurs afin de les rendre plus sûrs et plus efficaces. Il faut aussi, parallèlement, que les échangeurs

van een verbrede Ring zonder kilometerheffing of een andere vorm van tolheffing.

Heeft het Vlaams Gewest voor alle scenario's met betrekking tot het verbreden van de Ring aangenomen dat er een vorm van kilometerheffing komt? Kunnen we daaruit besluiten dat het belangrijk is dat Brussel doorzet met Smart Move? Ik neem aan dat dit aspect ook aan bod komt in het overleg met de Vlaamse partners.

Volgens mij is het belangrijk om de samenhang tussen de zaken aan te tonen. In de communicatie van het Vlaams Gewest is altijd benadrukt dat de verbreding van de Ring nodig is voor een betere verkeersdoorstroming en een vlottere bereikbaarheid van het Brussels Gewest. Er zijn echter ook heel wat wetenschappelijk ondersteunde inzichten volgens dewelke het geen zin heeft om de Ring te verbreden als de daarop aansluitende wegen in Brussel niet worden aangepakt. Zo worden enkel de files en de vervuiling verplaatst. Dat was altijd een pijnpunt in dit dossier.

De oplossing leek een slimme kilometerheffing te zijn. Is dat een essentiële voorwaarde om de bereikbaarheid van Brussel te garanderen? Kan dat een uitweg zijn om Vlaanderen en Brussel te doen samenwerken? De invoering van Smart Move leidt tot een betere bereikbaarheid en op die manier is een verbreding van de Ring misschien niet meer nodig. De verkeersdoorstroming zal er immers al op vooruitgaan. Werd dat scenario besproken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Uit het regeerakkoord blijkt dat de meerderheidspartijen het eens zijn over het feit dat de gewesten op basis van onderzoek tot een gemeenschappelijke doelstelling voor de Ring moeten komen. Dat neemt niet weg dat de Brusselse regering zich tegen de verbreding van de Ring verzet.

Het is algemeen bekend dat een grotere wegcapaciteit niet tot minder files leidt. Die gewestelijke visie wordt uitgebreid uit de doeken gedaan op bladzijde 122 tot 125 van Good Move.

In het beste geval staat de Ring ten dienste van Good Move. In die zin moet hij een deel van het gewestelijke verkeer kunnen verwerken. De heraanleg van de Ring moet veiligere verkeersknooppunten opleveren. Ook de overgang tussen snelweg en stad moet veel duidelijker worden. De heraanleg moet het gemakkelijker maken voor voetgangers en fietsers om de Ring te kruisen.

Daarom hebben we de andere gewesten voorgesteld om toe te treden tot Smart Move.

marquent clairement l'entrée dans la ville, conformément à la spécialisation multimodale des voiries. Le réaménagement doit améliorer les conditions de franchissement du ring pour les piétons et les cyclistes.

C'est pour ces raisons que nous avons proposé aux autres Régions de se joindre au projet Smart Move.

1141

(poursuivant en néerlandais)

La question de la tarification kilométrique est en cours de négociation. Dans le modèle actuel, le ring n'est pas concerné par Smart Move, mais l'instauration d'un prélèvement kilométrique dans un large périmètre autour de Bruxelles contribuerait certainement à éliminer les embouteillages.

Nous nous devons, dans tous les cas, d'analyser les modèles théoriques ; ils figuraient dans la note initiale relative aux travaux du ring, mais ont disparu des publications ultérieures. Cela nous ferait gagner du temps, car la Flandre est également favorable à une tarification kilométrique.

1143

(poursuivant en français)

Par ailleurs, un réaménagement ou une rénovation du ring ne doit pas augmenter son emprise au sol et doit prévoir des mesures visant à limiter au maximum les nuisances inhérentes à tout complexe autoroutier. Rappelons que des habitations et des espaces naturels occupent les alentours du ring de Bruxelles.

Il faut également préciser que le plan Good Move n'occasionnera pas d'augmentation de 18 % du trafic sur le ring à l'horizon 2030. À politique inchangée, le scénario tendanciel prévoit par contre une augmentation de cet ordre. Le plan Good Move a surtout pour objectif de faire baisser le trafic sur les voiries situées dans les limites des frontières régionales.

Enfin, et peut-être surtout, le réaménagement du ring doit s'inscrire dans un projet de mobilité cohérent et ambitieux de niveau interrégional. Il est essentiel que les mesures de report modal avancent plus vite que le projet de réaménagement du ring. C'est pour cette raison que nous avons commencé une consultation régulière sur les grands dossiers depuis le début de ma prise de fonction et de celle de mon homologue Lydia Peeters.

M. De Beukelaer, vous avez déclaré que nous ne pouvions pas nous contenter d'une phrase dans un accord de majorité, mais en refusant le dialogue, nous n'y arriverons pas non plus. C'est pour cela que nous avons ouvert le débat et les négociations avec la Flandre. Nous avons exposé notre position sur l'élargissement ainsi que les enjeux qui nous semblaient importants. Une structure de concertation a été mise en place entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap pour les dossiers relatifs au ring. Les Vervoerregio's, qui se penchent sur tous les dossiers mobilité, regroupent les différents services de la Région flamande comme De Lijn, le département de la mobilité

(verder in het Nederlands)

De kilometerheffing ligt momenteel op de onderhandelingstafel. In het huidige model is Smart Move niet van toepassing op de Ring, maar een kilometerheffing die we samen met de Vlaamse regering in een ruimere regio rond Brussel invoeren, zou zeker kunnen bijdragen tot het wegwerken van de files.

We vinden het belangrijk om in ieder geval de theoretische modellen te bestuderen. Dat stond ook zo in de oorspronkelijke startnota met de titel 'Werken aan de Ring', maar uit latere publicaties zijn ze verdwenen. Het zou de moeite lonen om daarnaar nu al onderzoek te doen zodat we sneller vooruit kunnen, want ook in Vlaanderen is er een draagvlak voor een kilometerheffing.

(verder in het Frans)

De heraanleg van de Ring mag trouwens niet meer ruimte in beslag nemen en moet maatregelen omvatten die de overlast in de mate van het mogelijke beperken.

Good Move leidt niet tot een toename van het Ringverkeer met 18%. Dat zou het groeipercentage zijn bij ongewijzigd beleid. Good Move moet er in de eerste plaats toe leiden dat er minder verkeer over de wegen aan de gewestgrenzen gaat.

De heraanleg van de Ring moet bovendien een onderdeel zijn van een coherent en ambitieus intergewestelijk mobiliteitsproject. De maatregelen ter bevordering van de modal shift moeten er sneller komen dan de plannen voor de heraanleg van de Ring. Daarom pleeg ik sinds mijn aantreden geregeld overleg met mijn ambtgenoot Lydia Peeters.

Mijnheer De Beukelaer, u zei dat een standpunt in de algemene beleidsverklaring niet volstaat, maar elke vorm van overleg afwijzen, zet ook geen zoden aan de dijk. Daarom hebben we ons standpunt over de verbreding van de Ring toegelicht. Er is overleg gestart tussen Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap. De Vervoerregio's, die zich over alle mobiliteitsdossiers buigen, omvatten Vlaamse diensten zoals De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Werkvennootschap en de gemeenten van de vervoerregioraad.

et des travaux publics de la Région flamande (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, MOW), l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV) et De Werkvennootschap, ainsi que les communes dans le conseil de région de transport (vervoerregioraad).

1145 *(poursuivant en néerlandais)*

Des structures de concertation ont été créées, au sein desquelles le gouvernement bruxellois peut se focaliser sur les thématiques jugées prioritaires.

1147 *(poursuivant en français)*

Vous avez noté qu'un accord existait sur une limitation de la vitesse à 100 km/h, mais que vous attendiez un accord sur une vision globale. Selon moi, c'est une opportunité manquée. En effet, l'occasion nous est enfin donnée d'améliorer la sécurité et la fluidité sur le ring de Bruxelles, ainsi que de diminuer la pollution atmosphérique et sonore. Selon moi, il importe de lancer les premières mesures sans attendre d'accord sur l'ensemble du projet.

1149 *(poursuivant en néerlandais)*

M. Verstraete, on considère en général qu'il faut attendre six mois pour dresser un bilan. Or, la limitation de vitesse à 100 km/h n'est en vigueur que depuis quatre mois, qui plus est en pleine crise de coronavirus. En outre, nous ne savons pas s'il s'agit des mêmes conducteurs. Il est probable qu'une partie d'entre eux empruntent d'habitude les transports en commun ou un autre moyen de déplacement. Restons donc prudents avant de tirer des conclusions.

Mme Van Achter, nous avons commencé, en décembre dernier, une étude conjointe avec les autorités flamandes afin d'analyser l'accessibilité et le désenclavement du plateau du Heysel et de définir une base de travail commune.

1151 *(poursuivant en français)*

Nous parlons du ring mais également des projets autour de celui-ci. Je citerai par exemple la convention de coopération entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap qui a pour but de faciliter la construction des liaisons cyclables entre les Régions.

Un premier projet de véloroute le long de l'autoroute E40 entre la frontière régionale et l'avenue des Communautés sera réalisé en 2021 une fois le permis accordé. Cela montre que les projets

(verder in het Nederlands)

Daarmee heb ik voor een deel ook de vragen van mevrouw Van Achter beantwoord. Er zijn overlegstructuren opgericht waarin uitwisselingen plaatsvinden en waarin we de klemtoon kunnen leggen op de zaken die de Brussels regering belangrijk vindt.

(verder in het Frans)

Wat de snelheidsbeperking tot 100 km/u betreft, was het volgens mij belangrijker om de veiligheid en de doorstroming op de Brusselse Ring zo snel mogelijk te verbeteren, zonder een allesoverkoepelend akkoord af te wachten.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, aangezien de snelheidsverlaging tot 100 km/u nog maar enkele maanden van kracht is, is voorzichtigheid geboden. De regel is dat je pas na zes maanden conclusies kan trekken. We zitten nu aan vier maanden, die bovendien abnormaal waren door de coronacrisis. Iedere conclusie op basis van de verkeerscijfers moet dus voorzichtig geformuleerd worden, enerzijds omdat de verkeersstromen niet zoals gewoonlijk waren, anderzijds omdat we niet zeker weten of het om dezelfde bestuurders gaat. We gaan ervan uit dat er misschien meer bestuurders waren die anders het openbaar vervoer of een alternatieve vervoerswijze gebruikt zouden hebben. Dat zijn mensen die minder de gewoonte hebben om de Ring te nemen. Daarom is het te vroeg om conclusies te trekken.

Mevrouw Van Achter, afgelopen december hebben we samen met de Vlaamse overheid een gemeenschappelijke studie opgestart om de bereikbaarheid en de ontsluiting van het Heizelplateau te analyseren. Het richtplan van aanleg Heizel leggen we samen met de Vlaamse studies om gezamenlijke doelstellingen te formuleren en vanaf een gedeelde basis te vertrekken.

(verder in het Frans)

Het gaat over de Ring, maar ook over projecten in de buurt van de Ring. Er is bijvoorbeeld een samenwerkingsovereenkomst tussen Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap die tot doel heeft fietsverbindingen tussen de gewesten tot stand te brengen.

Daarnaast rijdt de Ringtrambus sinds juni 2020 ook in Brussel.

relatifs aux alentours du ring vont dans la bonne direction grâce à la concertation.

Je citerai également le tram-bus du Ring qui a été autorisé à Bruxelles. En service depuis le mois de juin 2020, il vise à offrir une alternative aux navetteurs qui se rendent en voiture à Bruxelles.

Enfin, je rappelle qu'il existe un accord de coopération et d'exécution sur les lignes de tram interrégionales existantes et les trois nouvelles lignes dans le cadre du réseau Brabant. Cet accord est actuellement en cours de négociation entre les Régions et leurs sociétés de transports publics respectives.

Nous sommes également en train de négocier un mémorandum d'entente global sur les différents projets de mobilité, dont les projets émergents font bien entendu partie. Les négociations concernant le ring sont difficiles car les Régions flamande et bruxelloise ont effectivement des divergences de vue. Cela nous empêche de trouver un accord global, mais pas d'avancer entre-temps sur les autres dossiers que je viens de mentionner.

¹¹⁵³ Une concertation régulière est organisée entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap au sujet du projet de réaménagement du ring. Un calendrier des réunions a été fixé, comprenant des interactions entre la Werkvennootschap et plusieurs administrations bruxelloises - Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, perspective.brussels, urban.brussels -, par exemple sur les aspects relatifs à la mobilité du plan MER.

Parallèlement, Bruxelles Mobilité se réunit régulièrement avec la Vervoerregio Vlaamse Rand, assistant les représentants de la Werkvennootschap. Dans ce cadre, des échanges d'informations ont eu lieu entre les deux Régions au sujet, notamment, des modèles de développement du trafic. Il s'agit d'un enjeu important pour la définition des prémisses de recherche des aspects mobilité du plan MER pour le ring nord. Une réunion portant spécifiquement sur les modèles a eu lieu le 26 novembre dernier.

Un processus de réunions mensuelles est lancé pour faire progressivement converger les modèles au niveau des projections de demande - évolution de la population et de l'emploi, localisation et importance des projets de développement - et des horizons temporels, afin d'améliorer la comparabilité des résultats.

Ce ne sont que quelques exemples illustrant les collaborations actuelles tant au niveau politique qu'administratif. Cela n'a pas toujours fonctionné ainsi. Vous détailler complètement ces réunions prendrait trop de temps, mais l'important est que chaque projet s'inscrive le cadre du plan Good Move.

¹¹⁵⁵ Pour répondre aux questions sur le plan MER, la Région flamande se concentre sur le ring nord, soit le tronçon du ring entre les deux échangeurs avec l'E40, y compris ces deux échangeurs.

Er is ook een samenwerkingsakkoord over de huidige intergewestelijke tramlijnen en de drie nieuwe lijnen van het Brabantnet.

We onderhandelen ook over een globaal memorandum van overeenstemming over mobiliteitsprojecten. De uiteenlopende standpunten van het Vlaams en het Brussels Gewest maken het moeilijk om tot een globaal akkoord te komen, maar dat belet ons niet om vooruitgang te boeken in bepaalde dossiers.

Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap voeren geregeld overleg over de heraanleg van de Ring. Er staan vergaderingen op stapel met De Werkvennootschap en onder andere Brussel Mobiliteit, [Leefmilieu Brussel](https://leefmilieu.brussels), perspective.brussels en urban.brussels.

Brussel Mobiliteit voert ook geregeld overleg met de Vervoerregio Vlaamse Rand, waar ook De Werkvennootschap vertegenwoordigd is. Het gaat dan onder andere over verkeersontwikkelingsmodellen die de basis vormen voor het onderzoek van de mobiliteitsaspecten van het plan-MER Noorderring.

Maandelijkse vergaderingen moeten leiden tot de geleidelijke convergentie van de modellen voor de inschatting van de toekomstige behoeften en de tijdspanne, zodat we de resultaten beter kunnen vergelijken.

Een volledig overzicht van alle vergaderingen zou ons te ver leiden. Het belangrijkste is dat elk project aansluit bij Good Move.

Het plan-MER van het Vlaams Gewest betreft de Noorderring tussen en met inbegrip van de verkeersknooppunten die de aansluiting met de E40 vormen.

Comme expliqué ci-dessus, De Werkvennootschap a consulté Bruxelles Mobilité au sujet des aspects relatifs à la mobilité du plan MER. Par conséquent, Bruxelles Mobilité n'a pas systématiquement pris part aux différentes sessions semi-publiques de présentation du plan MER et préfère donc globalement les contacts bilatéraux entre les Régions.

Au sujet de la présentation de l'analyse sociale coût-bénéfice des projets flamands, De Werkvennootschap a transmis le programme de travail suivant :

- communication prévue au gouvernement flamand ce mois-ci ;
- mise à jour de la note processuelle et d'orientation prévue en février 2021. La note d'orientation reprendra les résultats de l'étude d'incidences et de l'analyse sociale des coûts et bénéfices ;
- enquête publique en mars et avril 2021.

Bruxelles Mobilité a eu des échanges bilatéraux avec De Werkvennootschap. Outre Bruxelles Mobilité, la Werkvennootschap a également eu des contacts ponctuels avec Bruxelles Environnement, urban.brussels et perspective.brussels.

Au sujet des scénarios, le plan MER est un processus qui doit déboucher sur une éventuelle modification de l'affectation du sol. Il faut donc bien distinguer les grands scénarios envisagés dans ce cadre en vue d'un potentiel grand réaménagement à terme, et les adaptations qui sont effectivement portées à l'infrastructure, et ce dès aujourd'hui.

Il n'y a pas actuellement un grand projet de réaménagement du ring, mais une multitude de projets plus locaux et surtout plus concrets, dont beaucoup sont déjà lancés, y compris en dehors de la portion située entre Grand-Bigard et Zaventem. Au sujet de ces adaptations plus locales, il n'y a pas de divergence sur la vision. De Werkvennootschap avance en bonne concertation avec les acteurs bruxellois.

La question de savoir comment nous pouvons parvenir à un éventuel accord sur le scénario préféré pour les plus grands travaux fait partie des négociations sur le memorandum d'entente.

¹¹⁵⁷ Pour le projet portant sur le ring nord, deux communes bruxelloises sont directement concernées, à savoir Jette et la Ville de Bruxelles. C'est pourquoi ces communes sont entre autres incluses dans le groupe de travail chargé de l'étude sur le désenclavement du plateau du Heysel, dont l'objectif est également d'analyser les différents scénarios pour les échangeurs de Jette jusqu'au nœud de l'A12, c'est-à-dire l'échangeur A12 et les raccordements 9, 8 et 7a du ring.

Des contacts entre mon cabinet et les échevins compétents de ces municipalités ont déjà eu lieu. Les communes concernées sont très attachées au projet, au vu de son impact sur leur territoire.

De Werkvennootschap heeft Brussel Mobiliteit geraadpleegd over de mobiliteitsaspecten van het plan-MER. Brussel Mobiliteit geeft de voorkeur aan bilaterale gesprekken boven de semiopenbare presentaties van het plan-MER.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt volgens de volgende planning gepresenteerd:

- deze maand wordt ze aan de Vlaamse regering overgemaakt;*
- de oriëntatienota wordt in februari 2021 bijgewerkt;*
- het openbaar onderzoek vindt in maart en april 2021 plaats.*

Het plan-MER is een proces dat tot een bestemmingswijziging kan leiden. Er moet daarbij een onderscheid worden gemaakt tussen de grote scenario's die worden overwogen met het oog op een eventuele grootscheepse heraanleg op lange termijn, en de aanpassingen die vanaf vandaag daadwerkelijk aan de infrastructuur worden aangebracht.

Momenteel is er geen groot plan voor de heraanleg van de Ring, maar wel een heleboel concrete, lokale projecten, waarvan een groot aantal al is gestart. Over die lokale aanpassingen zijn er geen meningsverschillen.

Hoe we het eens kunnen worden over een scenario voor de grootschalige werken is een van de aspecten van de onderhandelingen over het memorandum van overeenstemming.

Jette en de stad Brussel hebben zitting in de werkgroep over de ontsluiting van de Heizelvlakte, die ook de mogelijke scenario's voor de verkeersknooppunten van Jette tot aan de aansluiting met de A12 onder de loep neemt.

Mijn kabinet heeft al contact met de bevoegde schepenen gehad.

Bien que les autres communes bruxelloises soient également touchées par la mesure, ce sont celles qui ont des tronçons du ring sur leur territoire qui ressentiront un impact juridique.

1159 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- L'incohérence du projet porté par la Région flamande réside dans le fait que celui-ci privilégie la voiture sur le ring dans une volonté de fluidité du trafic et d'accessibilité du ring, tout en restreignant tous les accès à Bruxelles. Le projet rend les zonings flamands aux abords de Bruxelles extrêmement attractifs, mais absolument pas le poumon économique bruxellois. Nous devons y être très attentifs.

Vous dites que le trafic augmentera si nous ne faisons rien. Ce n'est pas exact. À la page 77 du plan Good Move, il est clairement indiqué que l'application intégrale de ce même plan induira une augmentation de 18 % du trafic sur le ring.

Vous citez les institutions en contact avec De Werkvennootschap (Bruxelles Environnement, urban.brussels, perspective.brussels...) et les nombreuses réunions organisées, mais ce qui m'intéresse, c'est de savoir qui, à Bruxelles, chapeaute et coordonne les négociations avec la Flandre. La Flandre avance avec ordre et méthode, et Bruxelles le fait en ordre dispersé. Quelle est la personne ou la cellule mandatée pour coordonner ce dossier et de quels moyens dispose-t-elle ?

Quelle est la vision de la Région bruxelloise ? Existe-t-il des plans alternatifs que Bruxelles pourrait défendre ? Je ne le pense pas. La Région bruxelloise est en train de se faire duper dans ce dossier.

Confirmez-vous que la Région bruxelloise n'octroiera jamais de permis pour l'agrandissement du ring sur son territoire ?

1163 **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Cette commission ferait bien de se pencher pendant quelques heures sur les plans avec De Werkvennootschap, car je n'ai pas retrouvé d'informations relatives à cet élargissement : il est le plus souvent question de la fusion de voiries parallèles. Cette concertation ne peut que profiter à la Région.*

Je conçois que la question des bretelles d'accès et de sortie soit complexe. M. De Beukelaer affirme que la Flandre veut enfermer Bruxelles en élargissant le ring, mais ce n'est pas du tout le but. Actuellement, les entrées et les sorties se succèdent rapidement, ce qui nuit à la sécurité routière. Le sujet reste très sensible, mais je suis curieuse de savoir comment les discussions à ce sujet se poursuivront et quelle sera la position de la Région bruxelloise. Que savons-nous de la sécurité routière et de l'accessibilité ?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *De incoherentie in het Vlaamse project zit hem in het feit dat het de Vlaamse industriezones aantrekkelijker maakt, maar Brussel net minder aantrekkelijk, door het autoverkeer op de Ring vlotter te maken, maar Brussel minder toegankelijk te maken.*

U zegt dat het verkeer zal toenemen als er niets gebeurt, maar dat klopt niet. Op bladzijde 77 van het plan Good Move staat duidelijk dat het verkeer op de Ring net met 18% zal toenemen als dat plan uitgevoerd wordt.

U somt instellingen op die contacten hebben met De Werkvennootschap en spreekt over vergaderingen, maar wat ik eigenlijk wil weten is wie de onderhandelingen leidt aan Brusselse kant. Vlaanderen gaat erg methodisch te werk, terwijl Brussel in gespreide slagorde optreedt. Wie coördineert dat allemaal en welke middelen zijn daarvoor beschikbaar?

Wat is de visie van het Brussels Gewest? Bestaan er alternatieve plannen die Brussel kan verdedigen? Ik denk het niet. Zo wordt Brussel de dupe van het hele verhaal.

Bevestigt u dat het Brussels Gewest nooit een vergunning zal verlenen voor de uitbreiding van de Ring op het Brusselse grondgebied?

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Deze commissie zou echt eens een paar uur moeten samenzitten met De Werkvennootschap om de plannen te bekijken. De verbreding waarover altijd wordt gesproken, heb ik namelijk niet teruggevonden in de plannen. Vaak gaat het om een samenvoeging van parallel lopende straten die meer ruimte in beslag nemen. Door die samen te voegen, verbetert de structuur. Het is nodig om in detail te bekijken wat er in de plannen staat. Dat kan het gewest alleen maar versterken en de discussies verbeteren. Het concept van de dynamische snelheidsmeters lag bijvoorbeeld al vanaf het begin op tafel. Ik denk niet dat daar veel discussie over bestaat, maar het zou nuttig zijn om te horen wat dat inhoudt.

Ik begrijp dat de op- en afritten een moeilijke kwestie zijn. De heer De Beukelaer zegt dat Vlaanderen met de verbreding van de Ring Brussel wil afsluiten, maar dat is helemaal niet de bedoeling. Nu volgen de op- en afritten snel na elkaar, wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Het is een heel moeilijk dossier, maar ik ben heel benieuwd hoe de discussie over de op- en afritten verloopt en welke positie het Brussels Gewest inneemt.

1165 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Nous partageons l'avis de Mme la ministre concernant le trafic induit. Comme exprimé dans mon introduction, un élargissement du ring ne résoudrait en rien les problèmes de congestion. Au contraire. Il faut plutôt se tourner vers des mesures visant à limiter la pression automobile. Nous sommes donc très heureux d'entendre la position claire de Mme Van den Brandt sur ce point.

Mon groupe est également très content que l'un des objectifs de l'équipe bruxelloise soit de faciliter la traversée du ring par les cyclistes et les piétons. Il faut, en effet, si l'on veut inciter les navetteurs de la périphérie à ne pas prendre leur voiture, que les obstacles à l'arrivée dans notre Région soient autant que possible levés. Un éventuel désaccord avec la Région flamande quant au ring de Bruxelles ne doit pas nous empêcher d'avancer ensemble sur les projets positifs.

L'existence d'un groupe de réflexion autour de l'accessibilité du plateau du Heysel est également très positive. Il est évidemment à l'avantage de tous que la mobilité dans ce quartier puisse se développer intelligemment, en concertation avec les deux Régions.

Nous sommes également très satisfaits de voir que les délégués bruxellois qui négocient avec la Région flamande ont un mandat très clair, et que ce mandat soit cadré par le plan Good Move.

Enfin, mon groupe ne partage pas du tout l'analyse de M. De Beukelaer. Nous sommes, en revanche, très heureux d'entendre l'engagement de Mme la ministre et des administrations bruxelloises.

1167 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me permettrai de faire une petite incise personnelle depuis le siège de la présidence, en soulignant le fait qu'une concertation n'a de sens que si les deux parties se font entendre. Pour cela, une feuille de route limpide est nécessaire.

Vous avez évoqué le projet de véloroute, le tram-bus du ring et le réseau Brabant de De Lijn de la Région flamande, que nous connaissons bien puisque cette dernière communique de façon claire. Mais quels sont les projets que la Région bruxelloise élabore en relation avec la Région flamande ? L'impression peut émerger que la Flandre dispose d'un plan stratégique décliné en diverses propositions qu'elle a l'intention de mettre en œuvre et que vous allez vous contenter de récupérer, comme la limitation de la vitesse sur le ring à 100 km/h. Quant au projet de véloroute, Bruxelles étant demandeuse de ce dispositif, nous l'avons également repris, car mieux vaut cela que rien du tout.

Ces objectifs sont positifs, mais dans le cadre d'une véritable négociation sur l'élargissement du ring, il faudrait disposer d'un plan alternatif ! Il faut que Bruxelles donne son accord si, au préalable, des vitesses adaptatives ont été mises en place et les sorties d'autoroute sécurisées. Il faudra ensuite vérifier l'impact

Wat weten we over de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid? Het zou interessant zijn om daarover een visie te hebben.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- Een uitbreiding van de Ring zou de verkeersdrukte niet oplossen, integendeel. Er zijn maatregelen nodig om de druk van het autoverkeer te verlichten en ik ben blij met het duidelijke standpunt van de minister daarover.

Een belangrijk doel van de Brusselse regering is om het voor fietsers en voetgangers gemakkelijker te maken om de Ring over te steken. Om de pendelaars ervan te overtuigen om niet met de auto naar Brussel te komen, moeten er immers zoveel mogelijk obstakels weggenomen worden. Dat kan ook zonder een akkoord met Vlaanderen over de Ring.

Het is ook erg goed dat een werkgroep nadenkt over de bereikbaarheid van de Heizel. Een intelligente mobiliteit in die wijk, is in het belang van iedereen.

Ecolo is ook tevreden dat de Brusselse onderhandelaars met Vlaanderen een duidelijk mandaat hebben, dat aansluit bij het plan Good Move.

Ik ben het dan ook helemaal oneens met de heer De Beukelaer en vind dat de minister en de administraties op het juiste spoor zitten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.

U sprak over Vlaamse projecten zoals de fietsroutes, de trambus en het Brabantnet, maar welke projecten ontwikkelt het Brussels Gewest samen met het Vlaams Gewest? Ik krijg de indruk dat Vlaanderen een duidelijk plan heeft en dat stap voor stap uitvoert, terwijl u zich beperkt tot inhaaloperaties, zoals de snelheidsbeperking van 100 km/u.

Als u echt wilt onderhandelen over de uitbreiding van de Ring, moet u een alternatief plan hebben! Met variabele snelheden en beveiligde afritten moet u in elk geval instemmen. De gevolgen daarvan voor de vlotheid van het verkeer kunnen dan achteraf geëvalueerd worden en na een aantal jaren kunnen eventuele aanpassingen overwogen worden. Het is niet de bedoeling dat het ene gewest zomaar de eisen van het andere gewest moet aanvaarden.

U had het ook over ontradingsparkings. Hoeveel staan de onderhandelingen daarover?

de ces mesures sur la fluidité du trafic et, au bout d'un certain nombre d'années, envisager d'autres pistes, le cas échéant. Un tel processus doit se faire dans le cadre d'une véritable négociation et pas en finissant par simplement accepter certaines revendications de l'autre Région qui, elle, avance.

Vous avez également parlé des parkings de dissuasion et mon groupe vous demande, là aussi, où en est la véritable négociation avec la Flandre.

¹¹⁷¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le gouvernement flamand parle déjà depuis plus de 25 ans d'élargir le ring. Vous parlez d'une efficacité !*

En matière de leadership, l'attitude de Bruxelles est exemplaire. La capitale ne se contente pas de définir clairement ses objectifs en matière de qualité de l'air et de vie, d'accessibilité et de sécurité routière. Dans le plan Good Move, la Région bruxelloise décrit bien clairement les objectifs qu'elle veut atteindre. Je ne comprends donc pas pourquoi certains de mes collègues la critiquent.

Chaque Région est compétente pour les projets de mobilité sur son territoire. Si la limitation de la vitesse peut améliorer la sécurité routière et sauver des vies, nous ne devons pas commencer une négociation tactique pour tâcher d'obtenir davantage ; nous devons mettre cette mesure en application tout de suite !

Si notre vision ne correspond pas à celle de nos voisins, engageons le dialogue et voyons, étape par étape, comment nous pouvons évoluer ensemble.

¹¹⁷³ **M. Christophe De Beukelaer (cdH)** (en néerlandais).- *Je n'ai jamais déclaré que la Flandre avait l'intention d'enclaver Bruxelles.*

Toutefois, il est un fait qu'elle envisage d'élargir le ring et de compliquer l'accès à la capitale, en réduisant par exemple le nombre de bandes sur l'avenue de Tervuren. Les projets de la Flandre entraînent donc un certain enclavement de Bruxelles.

¹¹⁷⁵ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *L'objectif de la Flandre n'est pas du tout de considérer le ring comme un mur d'enceinte, mais comme faisant partie intégrante du réseau local bruxellois. Le projet ne traite pas de son élargissement mais de son optimisation. Ne plus autoriser le trafic de transit dans la ville et disposer d'une rocade locale sans sortie tous les 100 mètres serait bénéfique pour la sécurité routière.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De plannen van de Vlaamse regering om de Ring te verbreden bestaan al meer dan 25 jaar. Er is dus geen sprake van een indrukwekkende efficiëntie of snelle vooruitgang.

Inzake leiderschap is de houding van Brussel voorbeeldig en inspirerend. Brussel geeft niet alleen duidelijk aan wat de doelstellingen van het gewest zijn op het vlak van luchtkwaliteit, bereikbaarheid, levenskwaliteit en verkeersveiligheid. Met Good Move heeft het gewest ook heel duidelijk uitgestippeld hoe het die doelen wil bereiken. Qua leiderschap, visie en duidelijkheid doet Brussel het uitstekend. Ik snap dus niet waarom sommige collega's het Brussels Gewest naar beneden halen.

Elk gewest is bevoegd voor de mobiliteitsprojecten op zijn grondgebied. Als je de kans hebt om de verkeersveiligheid te verbeteren en levens te redden door de snelheidslimiet te verlagen, dan mag je dat geen onderdeel maken van een tactisch onderhandelingspulletje in de hoop dat je er later nog meer mee kunt binnenhalen. Als een maatregel levens kan redden, dan moet je die gewoon onmiddellijk invoeren. Ik vind dan ook dat Brussel de juiste aanpak hanteert. We hebben een heldere visie over waar we naartoe willen. We zien dat de partner aan de andere kant van de gesprekstafel een andere visie heeft. Laten we dus de dialoog aangaan en stap voor stap bekijken waar we samen kunnen vooruitgaan. Dat lijkt mij de beste houding. Ik moedig de minister aan om zo door te gaan.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH).- Ik heb nooit gezegd dat Vlaanderen de intentie heeft om Brussel af te sluiten.

Vlaanderen is echter wel van plan om de Ring te verbreden en tegelijkertijd de toegang tot Brussel te bemoeilijken. De Tervurenlaan gaat bijvoorbeeld van twee rijstroken naar een. Het resultaat van de Vlaamse plannen zal dus zijn dat Brussel wat meer wordt afgesloten.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Het Vlaams Gewest heeft helemaal niet de bedoeling om Brussel af te sluiten, maar wel om de Ring ook als een lokale Brusselse ringweg te beschouwen. Dat was altijd het uitgangspunt. Het project gaat niet over een verbreding, maar wel over een optimalisering. Het zou een goede zaak zijn om het doorgaand verkeer niet meer toe te laten in de stad en om een veilige lokale rondweg te hebben waar niet om de 100 m een afrit is. Dat zou de verkeersveiligheid niet bevorderen.

Il reste encore du pain sur la planche. Je me réjouis que les administrations aient enfin mandaté des représentants pour faire avancer les négociations.

Hierover hebben we nog veel te bespreken. Ik ben blij te horen dat er nu tenminste een mandaat wordt gegeven aan de administraties zodat hun ambtenaren iets te zeggen hebben aan de onderhandelingsstafel, want dat was het probleem bij de vorige regering. Ik denk dat we nu alle discussies op alle niveaus op een goede manier kunnen voeren.

1177 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne suis pas d'accord avec ceux qui disent que Bruxelles n'a pas de plan de mobilité. Notre Région possède le plan Good Move, que vous avez tous lu et approuvé. Il énonce de nombreux enjeux et objectifs, même en matière de mobilité interrégionale. C'est dans ce cadre que Bruxelles entame les négociations avec l'autre Région. Nous ne restons pas les bras croisés à attendre la Flandre, mais adoptons un comportement proactif et faisons part à la Flandre de nos intentions d'investir dans d'autres solutions.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik ben het er niet mee eens dat Brussel geen mobiliteitsplan zou hebben. Good Move, dat iedereen heeft gelezen en goedgekeurd, staat vol uitdagingen en plannen, zelfs over de gewestgrenzen heen. Wij wachten niet lijdzzaam af, maar delen proactief aan Vlaanderen mee hoe wij willen investeren in de toekomst.*

Si nous voulons réduire la circulation à Bruxelles, la première chose à faire est de proposer des solutions de substitution. C'est la raison pour laquelle nous travaillons sur le dossier du réseau Brabant de De Lijn - un projet qui fait l'objet de négociations avec la Flandre -, dans le but d'accroître le nombre de liens interrégionaux à Bruxelles, que ce soit de la part de De Lijn ou de la STIB. La Région bruxelloise adopte d'ailleurs la même attitude vis-à-vis du niveau fédéral avec le train.

Als we minder autoverkeer in Brussel willen, dan zullen we eerst en vooral voor alternatieven moeten zorgen. Daarom werken we mee aan het dossier Brabantnet van De Lijn. We willen immers meer intergewestelijke verbindingen, en dan maakt het ons niet uit of die van De Lijn of van de MIVB zijn. Diezelfde houding nemen we tegenover de federale overheid aan inzake de treinverbindingen.

Il en va de même en ce qui concerne les véloroutes. Bruxelles est d'accord avec la Flandre sur ce point, et les deux Régions ont l'intention d'investir dans ce domaine. Il ne s'agit donc pas d'un projet exclusivement flamand, mais d'un projet que nous entendons mettre en œuvre ensemble. L'objectif est de faire en sorte que les véloroutes traversent les Régions sans être interrompues.

Hetzelfde geldt voor de fietssnelwegen. Daarin willen Brussel en Vlaanderen samen investeren. We willen dat die fietssnelwegen zonder onderbreking over de gewestgrenzen doorlopen.

Voilà, en résumé, l'objectif du plan Good Move, que Bruxelles veut appliquer avec un maximum d'adhésion de la Flandre. Bien sûr, il y a des divergences, mais il s'agit avant tout d'un projet commun. Les différentes visions ne peuvent nous empêcher d'avancer et d'améliorer la sécurité routière si nous en avons la possibilité. Notre but n'est pas de rester les bras croisés pendant toute la législature jusqu'à ce que nous ayons atteint un accord global.

Dat is, in een notendop, het Good Moveplan waarvan Brussel werk wil maken, het liefst samen met Vlaanderen. Natuurlijk zijn er meningsverschillen, maar in de eerste plaats is het toch een gemeenschappelijk project.

1179 (poursuivant en néerlandais)

En attendant un accord global, nous pouvons déjà concrétiser les alternatives proposées, à savoir les véloroutes et les nouvelles lignes de tram. Je ne raterai aucune occasion d'améliorer la sécurité routière.

(verder in het Nederlands)

Ik wil geen volledige regeerperiode afwachten omdat er geen allesomvattend akkoord is. We moeten de alternatieven waarmaken. De fietssnelwegen en tramverbindingen moeten er komen. Alleen door die te realiseren, kunnen we het verschil maken. Ik laat geen enkele kans liggen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

1181 (poursuivant en français)

M. De Beukelaer, je n'ai pas la responsabilité de la délivrance des permis, mais je peux vous certifier que nous nous opposerons à tout projet qui occuperait davantage de sol bruxellois.

(verder in het Frans)

Mijnheer De Beukelaer, vergunningen afleveren behoort niet tot mijn bevoegdheden, maar ik kan u verzekeren dat wij ons zullen verzetten tegen elk project dat neerkomt op extra grondbeslag.

Plusieurs scénarios font l'objet des négociations actuelles. Mon cabinet participe aux réunions et y insiste sur les points importants pour la Région bruxelloise.

De Werkvennootschap est désireuse de connaître les demandes de la Région bruxelloise pour en tenir compte dans les plans qu'elle présentera, afin d'éviter d'éventuels blocages et démarches juridiques qui ne profiteraient qu'à quelques avocats.

L'idée des boulevards urbains est inscrite dans le plan Good Move. Il s'agit de requalifier en boulevards urbains les axes routiers d'accès au centre-ville. Il ne s'agit pas d'un projet de la Flandre pour occuper Bruxelles.

Mon administration a reçu le mandat d'entamer des négociations, des concertations et des débats dans les groupes de travail, pour que les nouvelles sorties de ring fassent l'objet d'une requalification et coïncident avec le processus que nous avons entamé à travers Good Move. Il doit être clair pour les automobilistes qui quittent le ring de Bruxelles qu'ils ne circulent plus sur une autoroute mais qu'ils entrent dans une ville et doivent adapter leur vitesse.

Mme d'Ursel, les parkings de dissuasion disposent d'un budget bruxellois et des projets concrets se réalisent, comme le parking du Ceria, déjà installé, celui d'Uccle-Stalle, programmé en 2021, et d'autres encore qui sont dans les cartons.

Par ailleurs, nous insistons auprès de la Flandre pour qu'elle aménage des parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles.

Vous déplorez, par ailleurs, l'absence de cadre global. Or, le mémorandum d'entente est le cadre général dans lequel nous entendons aborder tous les projets. Celui-ci se heurte à certains nœuds et points de divergence comme l'élargissement du ring ou la taxe kilométrique. J'espère que nous parviendrons à définir une base commune dans laquelle la Région bruxelloise puisse s'inscrire.

Les dossiers avancent et nous développons de beaux projets, dont certains sont davantage portés par la Flandre et d'autres, par la Région bruxelloise. Ces projets nécessitent également une collaboration avec la Wallonie et le niveau fédéral, pour des dossiers comme celui du contrôle de la fraude aux filtres à particules.

1183

(poursuivant en néerlandais)

Après des discussions interminables et un quiproquo sur ce projet, la Wallonie, la Région bruxelloise et la Flandre ont finalement conclu un accord de coopération pour avancer sur tous les dossiers, y compris le contrôle des cyclomoteurs.

Bij de onderhandelingen liggen verschillende scenario's op tafel. Mijn kabinet verdedigt er het standpunt van het Brussels Gewest.

De Werkvennootschap houdt in haar plannen rekening met wat Brussel wil. Ze heeft geen zin in veto's en juridisch getouwtrek waar alleen een handvol advocaten wel bij varen.

Het idee van de stadsboulevards staat in Good Move: belangrijke toegangswegen tot het stadscentrum worden omgevormd tot stadsboulevard.

Mijn administratie kreeg groen licht om werkgroepen op te richten voor de heraanleg van de Ring die past binnen de visie van Good Move. Automobilisten zullen duidelijk weten dat, wanneer ze van de Ring komen, de stad binnenrijden en hun snelheid moeten aanpassen.

Mevrouw d'Ursel, het Brussels Gewest maakt geld vrij voor nieuwe ontradingsparkings. De P+R Coovi is al klaar, die bij Ukkel-Stalle wordt nog dit jaar aangelegd en andere zitten in de pijplijn. We dringen er bij het Vlaams Gewest op aan om ook ontradingsparkings buiten Brussel aan te leggen. U betreurt dat er geen globaal kader is, maar wij willen het memorandum of understanding gebruiken als globaal kader om bepaalde knelpunten en meningsverschillen, zoals de verbreding van de Ring of de kilometerheffing, weg te werken.

Er zit schot in de zaak en we ontwikkelen mooie projecten, sommige getrokken door Vlaanderen, andere door Brussel. Ook voor die projecten is een samenwerking met Wallonië en de federale overheid aangewezen.

(verder in het Nederlands)

Er is een tijdlang discussie geweest over de controle op roetfilterfraude. In tegenstelling tot Wallonië en het Brussels Gewest wilde Vlaanderen dat project stopzetten, maar later bleek het om een misverstand te gaan. Nu is er een samenwerkingsakkoord om vooruitgang te boeken in alle dossiers, waaronder ook de controle van de brommers.

1187 *Nous sommes partisans de limitations de vitesse variables et celles-ci doivent être incluses dans les études. La vitesse maximale pourrait elle aussi varier. Tout cela reste à discuter.*

Les autorités flamandes et bruxelloises sont d'accord sur l'utilité d'abaisser la vitesse à 100 km/h dès maintenant, pour plus de sécurité routière, moins de nuisances sonores et une meilleure fluidité du trafic.

1189 *(poursuivant en français)*

Il peut être intéressant de voir les plans afin de connaître les différents scénarios à l'étude. La question de l'ampleur des travaux est importante, et nous devons veiller à ce que la Région se retrouve dans un de ces scénarios.

En tout état de cause, des travaux sont nécessaires sur le ring de Bruxelles, notamment dans le but de séparer le trafic de transit du trafic local. Plusieurs projets existent et il est important de bien connaître les scénarios à l'étude et de déterminer ceux que nous suivrons et ceux nous rejeterons. Quoi qu'il en soit, nous nous opposons à un élargissement du ring en l'état.

1191 **Mme la présidente.-** Je note la proposition de Mme Van Achter demandant que De Werkvennootschap présente les différents scénarios à la commission. Il pourrait en effet être intéressant que nous ayons une information complète à propos de ces projets de très grande ampleur qui auront une incidence conséquente sur la Région bruxelloise. Je reviendrai sur cette proposition dans le cadre d'un ordre des travaux.

- L'incident est clos.

1197 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1197 **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,**

1197 **concernant "l'instauration du métro automatique à Bruxelles".**

1199 **M. David Weytsman (MR).-** À l'instar de nombreuses grandes villes, Paris est déjà dotée d'un métro automatique et modernise progressivement l'ensemble de ses rames et stations. Un élargissement du réseau est également prévu, par l'ajout de nouvelles stations.

À Bruxelles, le gouvernement précédent tout comme l'actuel semblent oublier certains engagements pris en la matière. Selon de nombreux experts, la ligne 3 du métro semble être - ou pourrait devenir - un exemple de lenteur de réalisation. Vous-même aviez annoncé des délais supplémentaires pour les années

We zijn voorstander van variabele snelheidsbeperkingen. Die moeten in de studies worden opgenomen. Dat wil niet zeggen dat de maximumsnelheid vastligt. Ook die kan nog variëren. Het onderwerp blijft op tafel liggen.

Volgens mij hebben de Vlaamse en de Brusselse overheid over dat punt hetzelfde standpunt. Beide overheden onderschrijven het idee en vonden het relevant om de snelheidsverlaging naar 100 km/u nu al door te voeren. De argumenten om dat te doen, gaf ik al: hogere verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en een betere doorstroming.

(verder in het Frans)

Het is belangrijk om de impact van de werkzaamheden goed te kunnen inschatten. Onvermijdelijk zal er aan de Ring gewerkt worden. Doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer moeten sowieso gescheiden worden. Wij moeten het gepaste scenario nog kiezen maar verzetten ons hoe dan ook tegen een verbreding van de Ring.

Mevrouw de voorzitter.- Ik neem nota van het voorstel van mevrouw Van Achter om De Werkvennootschap uit te nodigen. Dat zou inderdaad zeer interessant zijn.

- 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 "de invoering van de automatische metro in Brussel".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Net als veel andere steden beschikt Parijs over een automatische metro. Het net wordt voortdurend gemoderniseerd en binnenkort ook uitgebreid met nieuwe stations.

In Brussel lijkt de huidige regering, net als de vorige, haar beloftes op dat vlak vergeten. De aanleg van lijn 3 zal alle traagheidsrecords breken. U kondigde onlangs nog bijkomende vertragingen aan en dat terwijl het eigenlijk alleen gaat om de omvorming van een premetrolijn tot een metrolijn.

2024 et 2025, alors que le tronçon concerné se limite finalement à la conversion d'un axe de préméto en méto.

Non seulement ce projet connaît des allongements de délai, mais d'autres projets, qui visent notamment l'amélioration de la fréquence et de la cadence des rames de méto des lignes 1 et 5, ont été sacrifiés dans leur exécution initiale pour se limiter à la mise en place d'une nouvelle signalisation. Ce changement a pour effet d'augmenter la fréquence et la cadence sur le tronçon Gare de l'Ouest – Mérode mais pas sur l'ensemble des lignes, comme nous l'aurions souhaité.

1201 Parmi les mesures susceptibles de réduire de manière significative les temps de déplacement, le méto automatique est la solution choisie par de nombreuses villes, et ce en vue d'améliorer à la fois la fréquence et la sécurité, grâce à l'introduction de portes palières. Je considère, moi aussi, que l'amélioration des transports passe par l'amélioration de la sécurité.

Des propositions en faveur du méto automatique avaient déjà été faites par le passé, notamment dans le cadre du programme Pulsar - qui était censé être mis en œuvre en 2018. Toutefois, nous avons ensuite assisté à un revirement de M. Smet, qui a opté pour un système plus moderne de signalisation au détriment de l'automatisation du méto.

Le niveau d'ambition a été revu à la baisse. Ainsi, de l'objectif de 90 secondes, nous sommes passés à un objectif de deux minutes trente, ensuite à un objectif de deux minutes pour les tronçons que j'ai évoqués précédemment. Pour les extrémités de ligne, enfin, la fréquence de quatre minutes est maintenue.

Disposez-vous d'une évaluation des montants d'ores et déjà investis dans le cadre du programme Pulsar ? Quand les travaux d'amélioration de la fréquence des lignes 1 et 5 seront-ils effectués ?

Pouvons-nous nous attendre à des résultats avant 2022 ? Des investissements sont-ils à l'ordre du jour pour l'automatisation de la totalité des lignes 1 et 5, et à quelle échéance ?

La future ligne 3 sera-t-elle automatisée dès sa mise en service ? Des portes palières sont-elles prévues en lieu et place de la simple modernisation de la signalisation ?

Sur le plan financier, quel est le montant affecté à ces enjeux de mobilité dans le cadre de l'enveloppe stratégique ?

1203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En ce qui concerne les fréquences sur les lignes 1 et 5, qu'il s'agisse du tronçon commun ou des antennes, je vous ai déjà fourni toutes les informations en réponse à votre question écrite d'octobre dernier (la question n° 570). Cette question portait justement sur la cadence des futures rames de méto. Les informations que je vous ai transmises à cette occasion restent d'actualité.

Ondertussen worden andere projecten, die de frequentie van de metrostellen moeten verbeteren, opgeofferd. Door de nieuwe signalisatie verhoogt de frequentie op het traject Weststation-Merode, maar niet op alle lijnen.

De automatische metro wordt vaak gekozen om de verplaatsingsduur korter te maken en zowel de frequentie als de veiligheid verbetert.

Eerder was er al onder andere het voorstel van een automatische metro in het kader van het Pulsarprogramma, dat in 2018 uitgevoerd moest worden. De heer Smet offerde dat echter op voor een moderner signalatiesysteem.

De ambities verkleinen. Van het doel van een metro om de negentig seconden, zijn we geëvolueerd naar een metro om de twee en een halve minuten en later om de twee minuten voor bepaalde trajecten.

Hoeveel is er al geïnvesteerd in Pulsar? Wanneer starten de werken om de frequentie op de lijnen 1 en 5 te verbeteren?

Komen er nog voor 2022 resultaten? Zijn er investeringen gepland voor de automatisering van lijnen 1 en 5?

Zal de toekomstige lijn 3 van meet af aan automatisch zijn? Komen er veiligheidspoortjes in plaats van een eenvoudige modernisering van de signalisatie?

Welke bedrag in de strategische enveloppe wordt voor de metro uitgetrokken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Op de vraag over de frequenties op lijn 1 en 5 heb ik al geantwoord naar aanleiding van uw schriftelijke vraag nr. 570 van oktober 2020. De verbetering van het aanbod zal niet beperkt blijven tot het centrale gemeenschappelijke traject van de metrolijnen, maar slaat op de volledige lijnen.*

De frequentie op het gemeenschappelijke deel zal verbeteren van een stel om de 2,5 minuut tot een om de twee minuten tijdens de

Pour rappel, je vous expliquais qu'il n'a jamais été question de réserver l'amélioration de l'offre au seul tronçon commun central du métro. Les nouveaux systèmes en cours de déploiement entraîneront l'augmentation des fréquences sur toute la longueur des lignes 1 et 5.

Le renforcement des fréquences vise à passer d'un intervalle de 2,5 minutes entre les trains, lors des heures de pointe, à 2 minutes sur le tronçon commun des lignes 1 et 5. Quant aux antennes de ces lignes, nous passerons, après les adaptations, d'un intervalle de 5 minutes entre les trains, en heures de pointe, à un intervalle de 4 minutes. L'amélioration des fréquences concernera donc bien toute la ligne. Si l'intervalle augmente, le nombre de places augmente aussi, ce qui est important par les temps qui courent.

L'arrivée du nouveau matériel roulant, d'une part, et la mise en œuvre progressive des autres systèmes en cours de déploiement, de l'autre, permettront, au cours de la première moitié de 2021, l'augmentation des fréquences sur les lignes 2 et 6 ainsi qu'une amélioration de la régularité du trafic sur les lignes 1 et 5.

Les montants investis pour la modernisation du métro s'élèvent à 276 millions d'euros entre début 2015 et fin 2019, ce qui inclut les travaux d'infrastructure pour la création du nouveau dépôt souterrain d'Érasme et la transformation du dépôt Delta.

Dans une première phase, le tronçon Nord-Albert sera exploité en métro avec conducteur avec un système de contrôle-commande des trains par télécommunications (CBTC), similairement au dispositif en cours de déploiement sur les lignes 1 et 5.

En 2019, les investissements stratégiques visant le déploiement du métro se sont élevés à 126 millions d'euros.

1205 Je rappelle que ce projet, s'il n'est pas aussi visible que la création de nouvelles lignes, par exemple, est néanmoins important. Les travaux en cours ont un gros impact et de nombreux débats sur cet aspect ont lieu, mais l'automatisation et l'augmentation des fréquences sont cruciales - les personnes qui empruntent le métro tous les matins et se retrouvent parfois dans une rame bondée en savent quelque chose. Ce projet nous permettra d'offrir plus de confort aux usagers des transports en commun et, partant, d'en augmenter le nombre.

1207 **M. David Weytsman (MR).** - J'ai cru comprendre que sur les lignes dont je parle, l'objectif de fréquence est de deux minutes. Or dans votre réponse écrite, vous évoquez quatre minutes. Qu'en est-il ?

Ensuite, vous dites que la ligne 3 ne sera pas automatisée dans un premier temps. Cela signifie que nous n'aurons pas une automatisation parfaite sur le tronçon Gare du Nord-Albert ?

Par ailleurs, qu'entendez-vous par "un premier temps" ? Des investissements sont-ils prévus ? Comment et quand la ligne

spitsuren. Op de aparte delen zal de frequentie toenemen van een stel om de vijf minuten tot een om de vier minuten.

De inzet van nieuw rollend materieel en de geleidelijke invoering van andere systemen zullen een hogere frequentie op de lijnen 2 en 6 en meer regelmaat op de lijnen 1 en 5 vanaf de eerste helft van 2021 mogelijk maken.

Tussen begin 2015 en eind 2019 werd 276 miljoen euro geïnvesteerd in de modernisering van de metro, onder meer met de bouw van een nieuw ondergronds depot aan Erasmus en de omvorming van het depot Delta.

Het traject Noord-Albert zal in eerste instantie geëxploiteerd worden met bemande metrostellen die zijn uitgerust met een systeem van besturing op afstand, net zoals momenteel het geval is op de lijnen 1 en 5.

In 2019 bedroegen de strategische investeringen in de metro 126 miljoen euro.

De automatisering van de lijnen en de frequentieverhogingen zijn misschien minder zichtbaar dan de aanleg van een nieuwe lijn, maar ze zijn zeker even belangrijk. Ze zullen het comfort van de reizigers verhogen en het openbaar vervoer aantrekkelijker maken.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - Ik dacht dat op de lijnen waarover ik sprak, de beoogde frequentie een metro om de twee minuten was. Nu hebt u het over vier minuten. Hoe zit dat ?

U zegt ook dat lijn 3 in eerste instantie niet geautomatiseerd zal worden. Er komt dus nog geen automatische metro tussen het Noordstation en Albert ?

Wat bedoelt u trouwens met "in eerste instantie" ? Hoe en tegen wanneer zal de lijn volledig geautomatiseerd zijn, met een metro om de 90 seconden ?

sera-t-elle complètement automatisée pour atteindre l'objectif de fréquence de 90 secondes ?

1209 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas compris la deuxième partie de la question, mais je répondrai déjà à la première.

Il y a un tronçon commun et des antennes. La fréquence est déjà plus élevée sur le tronçon commun, puisque les deux lignes se rejoignent, mais il y aura bien une augmentation des fréquences sur toute la longueur des deux lignes.

Sur le tronçon commun, l'intervalle entre les trains passe de deux minutes et demie à deux minutes. Aux antennes, nous voulons le ramener de cinq à quatre minutes. L'impact est évidemment différent sur les antennes, puisqu'il n'y a qu'une seule ligne, mais l'amélioration des fréquences concerne bien toute la ligne.

Par contre, je le répète, je n'ai pas compris la deuxième partie de votre question.

1211 **M. David Weytsman (MR).**- Quand est prévue la mise en service de la ligne 3 complètement automatisée, avec portes palières ?

1211 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les travaux sont en cours et l'on procède par tronçons. Les lignes 2 et 6 connaîtront déjà une augmentation de la fréquence en 2021. Pour les lignes 1 et 5, il faudra attendre 2022. En ce qui concerne les nouvelles lignes, la technologie adoptée permettra une fréquence maximale immédiate.

1211 **M. David Weytsman (MR).**- Je me permettrai de revenir avec ce dossier dans quelques mois.

- *L'incident est clos.*

2105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. EMMANUEL DE BOCK**

2105 **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,**

2105 **concernant "la position du gouvernement bruxellois sur le bois de la Cambre".**

2107 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Lors du débat sur le ring de Bruxelles, la ministre Van den Brandt a tenu à rappeler que Bruxelles faisait l'objet d'une véritable stratégie, car nous avons voté le plan Good Move. Par son ordonnance en référé rendue le 12 novembre dernier, le tribunal de première instance a condamné la Ville de Bruxelles, ainsi que la Région bruxelloise, et n'a pas manqué de critiquer fermement ce plan Good Move.

Je voudrais commencer par corriger la ministre, car nous n'avons pas voté le plan Good Move au niveau du parlement.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is een gemeenschappelijk traject en er zijn zijtakken. Op het gemeenschappelijke traject gaat de frequentie nu al omhoog, omdat de twee lijnen er samenkomen, maar ook op de volledige lengte van de twee aparte lijnen wordt de frequentie binnenkort opgedreven.*

Op het gemeenschappelijke traject gaat de frequentie van om de tweeënhalve minuut naar om de twee minuten. Op de zijtakken willen we van vijf naar vier minuten gaan.

Het tweede deel van uw vraag heb ik niet begrepen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Tegen wanneer zal lijn 3 volledig geautomatiseerd rijden, met automatische deuren?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het werk wordt stapsgewijs uitgevoerd. De frequentie van de lijnen 2 en 6 wordt al in 2021 verhoogd; voor de lijnen 1 en 5 is het wachten tot 2022. Op de nieuwe lijnen zal meteen de maximale frequentie gelden.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik kom hier over een aantal maanden graag op terug.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "het standpunt van de Brusselse regering over het Ter Kamerenbos".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Tijdens het debat over de Ring zei minister Van den Brandt dat Brussel met het plan Good Move over een echte strategie beschikt. Op 12 november 2020 veroordeelde de rechtbank van eerste aanleg echter de stad Brussel en het Brussels Gewest en gaf daarbij kritiek op Good Move.*

Good Move is nooit goedgekeurd door het parlement. De Brusselse regering keurde het goed in eerste lezing, maar het

Le gouvernement bruxellois l'a approuvé en première lecture. L'ordonnance précise d'ailleurs que ce plan n'a pas encore de valeur légale, car il revient à ce stade au Conseil d'État de formuler ses remarques en vue d'éventuelles modifications, avant que le plan ne puisse être approuvé définitivement.

Sur le fond, le plan Good Move englobe de nombreux éléments, notamment l'interdiction complète de rouler dans le bois de la Cambre. Aujourd'hui, la circulation se fait sur la boucle nord pour relier l'avenue Louise, l'avenue Winston Churchill et l'avenue De Fré. Depuis le retrait des mesures de la Ville de Bruxelles par l'ordonnance, la circulation se fait désormais en semaine sur la petite boucle sud, qui permet la liaison vers la rue Franklin Roosevelt.

2109 Quelle est la portée juridique exacte du plan Good Move au regard du jugement du 12 novembre 2020 ? Je suis déjà intervenu plusieurs fois sur cette question et j'ai essayé d'expliquer que le plan Good Move ne pouvait pas tout justifier. Or manifestement, on a essayé de faire dire tout et n'importe quoi à ce plan et, sauf appel, le jugement est en contradiction avec les propos du gouvernement bruxellois à ce sujet. J'aimerais qu'il n'y ait pas deux discours et que l'on ne prétende pas que les choses sont ce qu'elles ne sont pas.

La position adoptée par la Région à l'occasion de la citation en référé de la commune d'Uccle en vue du retrait de la mesure a-t-elle été débattue au sein du gouvernement bruxellois ? Dans l'affirmative, à quel moment ? Quels sont les arguments avancés pour approuver les conclusions déposées au nom et pour le compte de la Région bruxelloise dans ce dossier, et qui est chargé de leur approbation ?

2111 L'attitude de la Région bruxelloise a été très largement pointée du doigt par le juge statuant en première instance. À cet égard, j'aimerais que l'on se pose la question de l'appel, pour les mêmes raisons que je vous ai demandées qui avait approuvé que l'affaire soit portée devant les tribunaux. Qui a décidé d'interjeter appel du jugement intervenu ?

Selon moi, la Région n'a pas - ou, en tout état de cause, n'aurait pas dû adopter - la même position que la Ville de Bruxelles, et je m'étonne qu'elle se soit alignée sur la position de cette dernière. La Région aurait pu se contenter d'accepter le jugement rendu en première instance, d'autant qu'il existe aujourd'hui un accord avec la commune d'Uccle afin de tester un nouveau scénario. Dès lors, j'aimerais savoir ce qui motive le gouvernement bruxellois à dépenser des dizaines de milliers d'euros en honoraires d'avocats pour interjeter appel alors qu'il existe un accord temporaire en vue d'une autre solution.

J'aimerais également revenir sur la communication du gouvernement à cet égard. Certains ministres - que je ne citerai pas - ont regretté le jugement prononcé et ont tenté de faire croire qu'il ne serait désormais plus possible de se promener au bois de la Cambre, alors que ce n'est absolument pas ce qui est dit dans le jugement. Au contraire, la solution trouvée récemment montre

heeft nog geen kracht van wet. Eerst moet de Raad van State de tekst nog onderzoeken.

Het plan gaat onder meer over een volledig rijverbod in het Ter Kamerenbos.

Wat betekent het vonnis voor Good Move? De rechter is het blijkbaar met mij eens dat dat plan niet gebruikt kan worden om zomaar alles te rechtvaardigen.

Wanneer heeft de regering gedebatteerd over het standpunt van het Brussels Gewest in de rechtszaak? Welke argumenten werden aangebracht om de conclusies van het gewest te onderbouwen en wie moest die goedkeuren?

De rechter wees vooral de houding van het gewest met de vinger. Wie heeft de beslissing genomen om toch beroep aan te tekenen?

Het verbaast mij dat het gewest zich achter Brussel-Stad geschaard heeft. Het had zich gewoon bij het vonnis kunnen neerleggen, zeker nu er een akkoord is met de gemeente Ukkel over het uitproberen van een alternatief scenario. Waarom geeft het gewest dan nog tienduizenden euro's uit aan advocaten?

Sommige ministers lieten bovendien uitschijnen dat het door het vonnis onmogelijk wordt om nog te wandelen in het Ter Kamerenbos. Dat is larie. De recente oplossing toont aan dat dat perfect mogelijk blijft, ook al is het bos niet volledig afgesloten voor het verkeer.

qu'il reste parfaitement possible d'aller au bois de la Cambre sans que celui-ci soit intégralement ouvert ou fermé.

2113 La question de la reprise du bois de la Cambre par la Région se pose également. Le gouvernement et la ministre ont-ils avancé sur cette piste ?

Il existe donc un accord temporaire pour ouvrir une partie de la boucle sud, mais cette situation représente le minimum pour notre groupe. Je regrette que ni la Ville de Bruxelles ni la Région n'aient privilégié cette piste d'emblée, auquel cas nous ne nous serions pas retrouvés devant les tribunaux à défendre ce à quoi nous sommes finalement arrivés par un véritable consensus politique. Les habitants n'ont pas encore été consultés sur cette solution. Nous verrons ce que cette consultation donnera.

Il me semble que nous avons perdu beaucoup de temps et d'argent, et que nous avons pris beaucoup de monde en otage : les automobilistes, mais aussi les usagers de la STIB qui, en amont et en aval du bois de la Cambre, perdent beaucoup de temps dans les embouteillages de la chaussée de Waterloo, de l'avenue Franklin Roosevelt et dans les voiries adjacentes qui subissent les conséquences de la fermeture du bois.

Ce dossier nécessite de la méthode et de la transparence. Mon parti demande une évaluation correcte de deux scénarios : celui qui fait actuellement l'objet d'un accord temporaire, soit le scénario 4, et le scénario 5, qui est celui de l'ouverture du prolongement de la boucle nord vers le sud par le parallèle avec la chaussée de Waterloo.

Nous souhaitons savoir, par une étude d'incidences sur la mobilité et sur l'environnement, quels sont les points forts et les points négatifs des deux scénarios. Le gouvernement est-il prêt à jouer la carte de la concertation et de l'évaluation des politiques menées ? Est-il prêt à rencontrer les populations affectées par ces décisions politiques ?

2115 **M. David Weytsman (MR).**- Je souhaiterais mieux comprendre la position de la ministre dans ce dossier et par rapport au plan Good Move. Je rejoins d'ailleurs l'analyse de mon collègue : ce plan n'est pas directement passé au Parlement bruxellois, mais j'espère qu'une partie de la majorité s'engage sur ses principes.

(Inaudible)

La chaussée de Waterloo et la boucle sud du bois de la Cambre sont considérées comme des voiries appartenant au réseau auto confort.

(Inaudible)

Nous avons relevé que vos décisions portant sur le bois de la Cambre allaient parfois à l'encontre du plan Good Move.

(Inaudible)

Een andere kwestie is de overname van het Ter Kamerenbos door het gewest. Is er op dat vlak nog vooruitgang geboekt?

Er is dus een tijdelijk akkoord om een deel van de zuidelijke lust open te stellen, maar voor DéFI is dat het absolute minimum. Ik betreur dat het gewest en Brussel-Stad niet meteen voor die optie gekozen hebben. Dan zou de rechtszaak vermeden zijn. De bewoners zijn nog niet geraadpleegd over de nieuwe oplossing. We zullen zien wat dat oplevert.

Er is heel wat tijd en geld verspild en ondertussen werden de automobilisten, maar ook de passagiers van de MIVB gegijzeld. Wat dit dossier nodig heeft, is methode en transparantie. DéFI vraagt een correcte evaluatie van twee scenario's: dat waarover er momenteel een tijdelijk akkoord is (scenario 4) en de opening van de verlengde noordelijke lus naar het zuiden, parallel met de Waterloo-sesteenweg (scenario 5).

Is de regering bereid om het gevoerde beleid te evalueren en om te overleggen, ook met de bevolking die door haar politieke beslissingen getroffen wordt?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Het plan Good Move is inderdaad niet goedgekeurd door het parlement, maar ik hoop dat een deel van de meerderheid wel achter de principes ervan staat.

(Onverstaanbaar)

De Waterloo-sesteenweg en de zuidelijke lus van het Ter Kamerenbos behoren tot het autocomfortnetwerk.

(Onverstaanbaar)

Uw beslissingen inzake het Ter Kamerenbos gingen soms in tegen het plan Good Move.

(Onverstaanbaar)

Pouvons-nous vous entendre clairement sur cette question que vous éludez généralement, parfois par manque de temps ?

Par ailleurs, je trouve scandaleux d'arguer du fait que le plan Good Move ne serait pas encore entré en vigueur pour ne pas en respecter les principes. Cette ligne de défense de la Région bruxelloise est pointée du doigt dans le jugement. Pouvons-nous vous entendre sur ce point ?

2117 (Inaudible)

Ces manquements ont été soulignés par le tribunal de première instance.

(Inaudible)

Forcée par le tribunal, vous avez procédé, en collaboration avec la Ville de Bruxelles, à un comptage automobile.

2119 Quelles sont votre analyse et votre évaluation du premier scénario testé ? Pouvez-vous nous communiquer les données collectées ? Quel a été l'impact sur les quartiers alentour et sur le trafic de l'optimisation des carrefours ?

Quelle est votre analyse du choix actuel ? Cela vous semble-t-il être un bon scénario ? Il faut tout de même donner un peu de perspectives aux Bruxellois et aux Bruxelloises dans ce dossier.

Avez-vous prévu des comptages et des évaluations dans la situation actuelle et/ou après la fin du télétravail ?

(Inaudible)

Si je comprends bien, il va falloir attendre la fin de la crise sanitaire pour avoir une évaluation complète. Nous sommes donc partis sur un scénario dont la phase de test sera assez longue. Est-ce exact ?

Je vous ai encouragée à plusieurs reprises à rencontrer quelques associations de riverains du bois de la Cambre. Toutes ne sont d'ailleurs pas opposées au projet. Certaines veulent être entendues pour proposer des améliorations. Ce n'est toujours pas le cas, alors que la Région bruxelloise et la Ville de Bruxelles affirment accorder une grande importance à la participation et à la concertation.

Nous voyons bien que dans ce dossier, quelques décideurs politiques ont voulu arracher des symboles. C'est ce que j'appelle la stratégie de la confrontation, celle qui est appliquée pour le moment à la Région bruxelloise et à la Ville de Bruxelles

Quelle est votre vision ? Comment allons-nous mettre progressivement les choses en place ?

2121 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais). - Une décision de justice a effectivement été rendue dans le cadre d'un recours contre la décision de fermer le bois de la Cambre aux voitures.

Kunt u zich eens duidelijk uitspreken over deze kwestie, waar u doorgaans nogal snel overheen gaat?

Het feit dat Good Move nog niet in werking getreden is, mag niet misbruikt worden om de principes ervan van tafel te vegen. Die houding werd ook door de rechter streng bekritiseerd. Wat hebt u daarover te zeggen?

(Onverstaanbaar)

Die tekortkomingen werden onderstreept door de rechtbank van eerste aanleg.

(Onverstaanbaar)

Onder dwang van de rechtbank hebt u, samen met Brussel-Stad, een telling van het autoverkeer uitgevoerd.

Hoe evalueert u het eerst geteste scenario? Kunt u ons die gegevens bezorgen? Welke impact had het scenario op de omliggende wijken en op de optimalisering van de kruispunten?

Lijkt de huidige keuze u een goed scenario? De Brusselaars moeten toch wat perspectief krijgen. Plant u tellingen en evaluaties in de huidige situatie en na afloop van het telewerk?

(Onverstaanbaar)

Voor een volledige evaluatie is het blijkbaar wachten tot het einde van de coronacrisis. De testfase zal dus behoorlijk lang duren. Klopt dat?

Niet alle buurtverenigingen zijn tegen het project, maar ze willen wel gehoord worden om verbeteringen voor te kunnen stellen. Dat is echter nog steeds niet gebeurd. Nochtans beweren het gewest en de stad dat ze veel belang hechten aan participatie en overleg. Maar in dit dossier hebben ze duidelijk te veel gekozen voor symbolen en voor confrontatie.

Wat is uw visie? Hoe wilt u al uw plannen uitvoeren?

De heer Arnaud Verstraete (Groen). - Er was inderdaad een juridische uitspraak in beroep tegen het autovrij maken van het Ter Kamerenbos. Het is belangrijk om vandaag van de minister

Il importe que la ministre nous informe sur les démarches juridiques entreprises. Qu'en est-il de la procédure d'appel ? Quand le jugement sera-t-il rendu ? Quelles pourraient en être les conséquences ?

Des autorités contestent en justice les décisions prises par d'autres autorités, comme on le voit souvent dans le domaine de la mobilité. C'est là fait nouveau qui devrait nous faire réfléchir sérieusement, même si nous vivons dans un État de droit où chacun est libre de faire ce que la loi autorise.

een stand van zaken te krijgen. Welke juridische stappen zijn er gezet? Hoe verloopt de beroepsprocedure? Wanneer mogen we een uitspraak verwachten? Welke gevolgen zou die kunnen hebben?

Tegelijk moeten we ook grondig nadenken. Het is een nieuw gegeven dat overheden tegen elkaars beslissing in beroep gaan via de rechtbank. Dat stemt tot nadenken. U herinnert zich wellicht nog de vraag over hoe de gemeenten de regels in verband met parkeerbeleid, fietsparkeren of parkeertarieven naleefden. Toen bleek dat geen enkele gemeente in orde was met de regels die bij ordonnantie zijn goedgekeurd.

In mobiliteitskwesties is dat wel vaker het geval. Zoiets is niet goed, maar het is wel de realiteit. We moeten ons afvragen waar we zouden uitkomen als elk bestuursniveau naar de rechter zou stappen telkens als een ander niveau iets beslist of doet waarmee men het niet eens is. We leven in een rechtsstaat. Iedereen is dus vrij om te doen wat het recht toelaat en dat moeten we respecteren. Maar over deze evolutie moeten we ernstig nadenken.

2123 *Quoi qu'il en soit, je me réjouis du nouveau compris conclu avec la commune d'Uccle, car il préserve la majeure partie du parc de la circulation automobile. C'est bien là l'objectif poursuivi par Groen : une ville où les habitants ont plus d'espace pour bouger, faire du sport, se rencontrer et respirer un air pur. L'espace public étant accaparé à 70 % par la voiture, il est logique de s'attaquer d'abord aux parcs.*

Quelles mesures d'accompagnement sont-elles mises en œuvre ? L'usage du parc est-il analysé ? Des aménagements sont-ils prévus pour faciliter l'usage qui en est fait par les différents publics et pour les informer ?

Qu'en est-il du calendrier ? Jusque quand la phase de test durera-t-elle ? Quelles options subsisteront-elles à son échéance ?

Il est normal que des changements provoquent des résistances, surtout quand ils sont audacieux. Il est bon que les objections puissent s'exprimer et que des solutions soient recherchées, mais il n'est pas souhaitable de rester les bras croisés.

Pour Groen, donc, nous allons dans la bonne voie, même si tout n'est pas parfait.

Hoe dan ook is er vandaag een nieuw compromis dat toelaat om het grootste deel van het park autovrij te houden. Dat is een positieve zaak, want dat is uiteindelijk de doelstelling van Groen: een stad voor mensen met meer ruimte om te bewegen, te sporten, elkaar te ontmoeten en te genieten van gezonde buitenlucht. Het merendeel van de openbare ruimte, namelijk 70%, is exclusief voorbehouden aan de auto. Het is logisch dat er daaraan eerst en vooral iets in de parken wordt gedaan. Ik vind het positief dat er met de gemeente Ukkel een akkoord is gesloten. Het is een lovenswaardige oplossing en alle betrokkenen verdienen daarvoor een pluim.

Welke begeleidende maatregelen worden er uitgevoerd? Wordt het gebruik bestudeerd? Komen er inrichtingen om het gebruik door de verschillende doelgroepen te vergemakkelijken en hen te informeren en bewust te maken?

Hoe ziet het tijdschema eruit? Tot wanneer loopt de testperiode? Welke opties blijven er over wanneer die afgelopen is?

In elk geval gaat dit voor Groen de goede richting uit. Het is normaal dat veranderingen weerstand met zich meebrengen. Gedurfde en doortastende veranderingen doen dat nog meer. Het is goed dat de bezwaren uitgesproken kunnen worden en dat er aan oplossingen kan worden gewerkt. Het is daarentegen niet wenselijk dat we bij de pakken blijven zitten.

Ik verschil van mening met de vorige sprekers. Het is heel goed dat het geweest deze kans heeft gegrepen in de coronaperiode. De realiteit is nu eenmaal dat niet alles perfect is. Maar het is goed dat we vooruitgaan en ik hoop dat we dat blijven doen.

2125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est vrai que dans mon intervention précédente, j'ai dit que tous les parlementaires avaient approuvé le plan Good Move. Or ce n'est pas le parlement qui l'a voté, mais j'avais l'impression que tous les partis le

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het parlement heeft Good Move inderdaad niet goedgekeurd, maar ik had de indruk dat alle partijen het plan wel steunden. De leden van deze commissie hebben het in elk geval niet betwist,*

soutenaient. Les membres de cette commission ne l'ont, en tout cas, pas contesté, mais un débat parlementaire peut être mis en place si nécessaire.

La première lecture du plan Good Move a déjà eu lieu lors de la législature précédente. La deuxième lecture s'est faite l'année dernière. Une enquête publique a eu lieu entre-temps.

Les communes ont également émis des avis positifs entre les première et deuxième lectures.

Il faut clarifier ce qui fait débat dans le cadre de la procédure judiciaire au sujet du plan Good Move. Nous n'avons pas dit que nous n'avons que faire de Good Move car il n'a pas encore été approuvé.

2127 Le plan Good Move comprend des cartes qui indiquent une planification spécifique pour chaque rue. C'est notamment grâce aux discussions avec les communes que ces cartes ont été établies, certaines exprimant leurs préférences pour l'installation de réseaux particuliers (auto quartier, auto confort, etc.) dans certaines de leurs voiries. Je m'étais rendue à la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale où l'on m'avait confirmé que, lorsqu'un plan de circulation est établi, maille par maille à raison de cinq mailles par an, il faut faire preuve de flexibilité pour permettre des adaptations. C'est pourquoi les cartes incluses dans le plan Good Move ont une valeur indicative. Les mailles peuvent donc être modifiées si nécessaire.

C'est ce qui s'est passé lors des concertations menées par la Ville de Bruxelles dans le dossier du bois de la Cambre. Plusieurs scénarios étaient sur la table, en regard du plan Good Move. Pour rappel, le plan Good Move prévoit un réseau auto confort dans la boucle nord, mais seulement sur la moitié de l'avenue de Diane. La portion ouverte à la circulation automobile y est légèrement plus petite que celle actuellement encore utilisée. Dans la boucle sud, un tronçon a été rouvert aux voitures pour le moment.

La Ville de Bruxelles a décidé de procéder de la sorte en suivant l'avis des experts en mobilité. D'après eux, deux carrefours auraient été créés sur l'avenue Franklin Roosevelt. Or, c'est la fluidité aux carrefours qui détermine la fluidité du trafic. Les experts ont donc estimé qu'il valait mieux améliorer la fluidité des carrefours, raison pour laquelle les carrefours de la chaussée de La Hulpe et de l'avenue Franklin Roosevelt ont fait l'objet de chantiers pendant les vacances. L'objectif était de les élargir afin de fluidifier le trafic.

2129 Le juge a estimé qu'il était nécessaire de rouvrir un tronçon de la boucle sud. Nous avons entre-temps trouvé un accord avec la commune d'Uccle pour ce faire. Nous allons bien entendu procéder à une évaluation de la situation mais, grâce à cet accord, nous disposons d'une meilleure assise.

Je regrette cependant qu'une procédure judiciaire ait été entamée. Il me semble que d'autres voies auraient été plus favorables, dans un contexte où la concertation a bel et bien eu lieu, en témoignent la série de réunions qui ont eu lieu notamment le 26 mai, les

maar indien nodig kan er een parlementair debat worden georganiseerd.

De eerste lezing gebeurde tijdens de vorige regeerperiode, de tweede lezing vorig jaar. Tussen beide vond er een openbaar onderzoek plaats. Ook de gemeenten brachten een positief advies uit.

Het is niet omdat Good Move nog niet is goedgekeurd, dat wij de principes van tafel zouden vegen.

Good Move bevat kaarten met een specifieke planning voor elke straat. Die kaarten zijn opgesteld in overleg met de gemeenten. Voor het opstellen van de circulatieplannen voor de mazen is evenwel een zekere flexibiliteit nodig. Daarom bevat Good Move slechts indicatieve kaarten, zodat de mazen kunnen worden aangepast als dat nodig is.

Dat is wat er in het dossier van het Ter Kamerenbos is gebeurd. Er lagen meerdere scenario's op tafel. Good Move voorziet in een autocomfortnetwerk op de noordelijke lus, maar enkel op de helft van de Dianalaan. Het deel dat vandaag openstaat voor het autoverkeer, is iets groter dan in Good Move. Bovendien is momenteel een deel van de zuidelijke lus opnieuw voor het autoverkeer geopend.

Brussel-Stad heeft die beslissing genomen op basis van het advies van de mobiliteitsexperts. Aangezien de doorstroming aan de kruispunten de vloetheid van het verkeer bepaalt, vonden de experts het beter om daarop te werken. Daarom werden tijdens de vakantie de kruispunten van de Terhulpesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan verbreed.

De rechter vond het nodig om een deel van de zuidelijke lus opnieuw te openen. Ondertussen hebben wij daarover een akkoord bereikt met de gemeente Ukkel. Wij zullen de situatie uiteraard nadien analyseren.

Ik betreur dat er een rechtszaak werd aangespannen, aangezien er heel wat overleg had plaatsgehad. Die vergaderingen werden georganiseerd door Brussel-Stad, maar de betrokken gemeenten en het gewest waren daar nauw bij betrokken. Wij zullen

8 et 15 juillet, le 5 août, les 2 et 3 septembre, les 8,14 et 18 octobre et le 12 novembre. Ces réunions ont été gérées par la Ville de Bruxelles, mais les communes concernées et la Région de Bruxelles-Capitale y ont été étroitement associées.

Ceci dit, une décision de justice a été rendue et nous allons l'appliquer, quelles que soient les opinions des uns et des autres. Nous travaillons donc avec la Ville de Bruxelles à la réouverture du tronçon de la boucle sud entre la drève de Lorraine et l'avenue Franklin Roosevelt.

Un recours a été déposé et nous y ferons face. Nous sommes représentés par un avocat. Les membres de mon cabinet ont effectivement pris connaissance de toutes les conclusions déposées.

2131 La Ville de Bruxelles a introduit un recours, et la Région s'y est associée car nous ne sommes pas d'accord avec certains arguments. Cela ne signifie pas que nous voulons remettre le compromis en cause. En effet, le compromis entre les communes reste la meilleure façon de travailler et de faire en sorte que le dossier avance.

Comme l'indique le juge dans sa décision, ce n'est pas le moment de tirer des conclusions. Après la crise du Covid-19 et lorsque le télétravail sera moins important, nous pourrions tirer des conclusions sur la base d'une situation plus normalisée. C'est pour cela que les périodes de réflexion ont été allongées. Néanmoins, cela ne doit pas nous empêcher d'agir !

Concernant les adaptations, je pense que la plupart d'entre vous soutiennent comme moi l'objectif de redonner un poumon vert aux Bruxellois. Nous avons tous vu pendant le premier confinement que beaucoup de personnes se rendaient au parc et on sent que les Bruxellois ont besoin d'espace pour sortir. Si nous voulons alléger le trafic automobile dans cette zone, nous devons réaliser des interventions aux alentours pour éviter que le trafic de transit ne soit reporté dans des quartiers habités. Comme plusieurs d'entre vous l'ont souligné, ceux-ci ne doivent pas être victimes des aménagements envisagés.

2133 Plusieurs interventions ont été effectuées :

- installation de panneaux d'information ;
- meilleure communication ;
- adaptation des feux aux carrefours entre la chaussée de la Hulpe et la drève de Lorraine, la chaussée de Waterloo, l'avenue Franklin Roosevelt, l'avenue Montana. La gestion des flux de trafic au niveau de ces carrefours permet d'accroître la fluidité du trafic ;
- aménagement au carrefour entre la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt, pour augmenter la quantité du trafic dans ce sens, la capacité de l'avenue Franklin Roosevelt n'étant pas surchargée, au contraire de celle de la chaussée de Waterloo.

niettemin het vonnis toepassen en de zuidelijke lus heropenen tussen de Lorrainedreef en de Franklin Rooseveltlaan.

Brussel-Stad heeft een beroep tegen het vonnis ingesteld en het gewest heeft zich daarbij aangesloten omdat wij niet akkoord gaan met bepaalde argumenten. Dat betekent evenwel niet dat wij het compromis tussen de gemeenten op de helling zetten.

Zoals de rechter in zijn beslissing aangeeft, is dit niet het juiste moment om conclusies te trekken. We moeten wachten tot de coronacrisis voorbij is en thuiswerken minder belangrijk wordt. Daarom hebben we de proefperiode verlengd.

Ik denk dat de meesten onder u de doelstelling steunen om Brussel opnieuw een groene long te geven. De Brusselaars hebben nood aan buitenruimte. Als wij het autoverkeer in die zone willen verminderen, moeten wij ook de omgeving aanpassen om te vermijden dat de woonwijken door auto's worden overspoeld.

Er werden al verschillende maatregelen genomen: informatieborden werden geplaatst en de communicatie werd opgedreven; enkele kruispunten en stoplichten werden al aangepast, andere worden nog bestudeerd.

Het Ter Kamerenbos wordt momenteel door Brussel-Stad beheerd. Momenteel loopt een discussie over een eventuele overdracht aan het gewest.

Des études sont en cours pour les carrefours entre la chaussée de Waterloo et l'avenue De Fré, l'avenue Winston Churchill, la chaussée de la Hulpe et la drève Saint-Hubert. Nous travaillons en collaboration avec les communes en vue d'améliorer la situation à ces carrefours.

Le bois de la Cambre est actuellement géré par la Ville de Bruxelles. Plusieurs partis se sont déjà prononcés en faveur d'une régionalisation et des discussions sont en cours entre la Ville de Bruxelles et la Région à ce propos. Si la gestion du bois devait être reprise par la Région, le cabinet du ministre Alain Maron serait le mieux placé pour répondre à ce propos. M. Maron s'est déjà dit ouvert à cette hypothèse. Cela fera sans nul doute l'objet de nombreux débats et concertations dans un avenir proche.

2135 Concernant la méthode d'évaluation, cinq scénarios étaient examinés sur la base de plusieurs critères : présence et fonction des espaces verts, modes actifs, sécurité routière, transports en commun, circulation automobile, transit, commerce et stationnement. Un scénario a ensuite été choisi.

Concernant la méthodologie, un premier test a été conduit pendant une courte période - deux mois par ailleurs assez particuliers -, suffisante mais nécessaire pour que les usagers s'adaptent à la nouvelle situation et trouvent d'autres solutions. Habituellement, les tests de mobilité s'étendent sur une durée de six mois, avec plusieurs comptages, et dans des conditions un peu plus représentatives.

Je n'irai pas jusqu'à dire que cette première phase a été concluante, mais nous avons fait des évaluations, des observations sur le terrain avec des caméras et des analyses et comparaisons des temps de parcours avec des données antérieures grâce aux applications TomTom, Google Maps, Waze et Be-Mobile. Des comptages ont aussi été réalisés en octobre 2020.

D'autres comptages, manuels, ont été réalisés dans le bois. Enfin, autour du bois, des comptages directionnels ont eu lieu sur les huit carrefours, manuellement et au moyen de prises de vue en vidéo. La vérification est possible a posteriori, grâce aux observations via les caméras et à la comparaison avec les comptages de voitures sur les voiries régionales en juin 2020.

2137 Ces éléments ont également été partagés lors des concertations dont j'ai parlé. Nous avons discuté du choix des trajets à comparer et les participants aux réunions les ont trouvés pertinents.

Les critères d'évaluation du test sont les suivants :

- analyse de la circulation dans le bois de la Cambre ;
- comptages réalisés par le bureau d'études Stratec, mandaté par la Ville de Bruxelles ;

Dat brengt mij bij de evaluatiemethode. Er werden vijf scenario's onderzocht op basis van verschillende criteria: aanwezigheid en functie van de groene ruimten, actieve modi, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, autoverkeer, doorgaand verkeer, handelszaken en parkeergelegenheid.

Na de keuze van het scenario werd een eerste proefperiode van twee maanden georganiseerd om de gebruikers de tijd te geven om zich aan de nieuwe situatie aan te passen. Normaal gezien duren zulke tests zes maanden, met meerdere tellingen, en vinden ze plaats in meer representatieve omstandigheden.

Ik kan niet zeggen dat de eerste fase overtuigend was, maar wij hebben vaststellingen op het terrein gedaan met de hulp van camera's en de reistijden vergeleken via verschillende mobiliteitsapps.

De tellingen van oktober 2020 werden aangevuld met manuele tellingen in het Ter Kamerenbos en aan de acht kruispunten aan de rand van het bos, zowel manueel als aan de hand van camera's. Er was een vergelijking a posteriori mogelijk dankzij de camerabeelden en de tellingen op de gewestwegen in juni 2020.

.

De resultaten van al die tellingen werden meegedeeld tijdens de overlegvergaderingen. De deelnemers vonden de keuze van de te vergelijken trajecten pertinent.

Als evaluatiecriteria hanteerde men niet alleen de tellingen, maar ook analyses van het verkeer, de gebruiksfrequentie, de reistijden (ook van het openbaar vervoer) en andere.

Doel is om van het Ter Kamerenbos een groene long voor het gewest te maken en oplossingen te vinden voor de verkeerssituatie in de omgeving. Dat vereist een goede samenwerking.

- analyse de la circulation aux abords du bois et des comptages réalisés sur les voiries régionales par un bureau d'études AME, mandaté par la Région ;

- calcul et comparaison des temps de trajet avec des données antérieures ;

- traitement des mégadonnées ;

- analyse de la fréquentation du bois de la Cambre ;

- analyse des temps de trajet des transports en commun et comparaison avec des données antérieures ;

- et enfin les analyses de la police.

Pour réaliser les observations sur le terrain, nous bénéficions également de l'aide des caméras. L'analyse des temps de parcours et leur comparaison avec des données antérieures se fait notamment via TomTom, Google Maps, Waze et Be-Mobile. Enfin des comptages sont réalisés manuellement dans le bois et aux alentours.

Ce dossier est symbolique parce qu'il est particulièrement difficile. Il a certes entraîné des débats, mais il est fondamental pour la gestion du trafic et pour libérer cet espace vert. Il est important que la collaboration soit meilleure et que la phase de test se poursuive en bénéficiant d'un plus large soutien. Le but est de faire du bois de la Cambre un poumon vert pour la Région et de trouver des solutions pour gérer au mieux la circulation à ses abords.

2139 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je ne suis pas satisfait car je n'ai pas eu toutes les réponses demandées, alors que j'ai pris la peine de poser mes questions de manière très succincte. Vous avez dit que votre cabinet était au courant des conclusions déposées. Ma question avait pour objectif de savoir qui décide et approuve les conclusions de nos avocats. S'agit-il de Bruxelles Mobilité, de votre cabinet ou du gouvernement ?

La position de la Région est-elle adoptée au gouvernement ? La question vaut pour la première instance mais également pour l'appel. Puis-je avoir cette réponse avant de faire ma réplique, sachant que j'ai déjà posé cette question par écrit il y a un mois et demi ?

2139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous ai répondu que mon cabinet et moi-même sommes responsables au niveau politique, en collaboration, bien évidemment, avec l'administration et le bureau d'avocats.

2139 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Me confirmez-vous que ce n'est pas passé au gouvernement ?

2139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui. Vous recevez l'agenda du gouvernement et vous le savez donc pertinemment.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- U zegt dat uw kabinet op de hoogte was van de ingediende conclusies. Ik wilde echter weten wie daarover beslist en wie de conclusies van de advocaten goedkeurt. Is dat Brussel Mobiliteit, uw kabinet of de regering?

Wordt het standpunt van het gewest door de hele regering goedgekeurd? Dan heb ik het over de rechtszaak in eerste aanleg én voor de beroepsprocedure.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Mijn kabinet en ikzelf zijn politiek verantwoordelijk, uiteraard in samenwerking met de administratie en het advocatenkantoor.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- U bevestigt dus dat die zaken niet doorgenomen zijn met de regering?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ja, zoals u goed genoeg weet.

2147 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Ce qui me fâche, c'est que vous continuez de ne pas respecter le plan Good Move. Pourquoi ? La citation en référé de la commune d'Uccle vise à suivre le plan Good Move, à savoir l'ouverture vers l'avenue Franklin Roosevelt. Vous avez pris la décision d'adopter la position de la Ville de Bruxelles, qui visait à ne pas rouvrir la circulation vers l'avenue Franklin Roosevelt à l'intérieur du bois, depuis la drève de Lorraine. Or le plan Good Move prévoyait bien l'ouverture de cette petite voirie en zone auto confort.

Quelque chose m'échappe. Soit on est légaliste, soit ne l'est pas. Certes, le plan Good Move n'a pas de statut juridique, puisqu'il n'est pas publié et qu'il est encore susceptible d'être modifié. On pouvait cependant à tout le moins s'attendre à ce que le gouvernement l'approuve en seconde lecture et que ce ne soient pas quelques experts qui décident de ne pas respecter le plan Good Move. Je pense que le fait de ne pas respecter un plan qui a été approuvé par l'ensemble des gouvernements constitue une véritable faute politique.

Cette faute aurait pu être réparée en acquiesçant au jugement. Le jugement ne pouvait pas dire autre chose, puisque nous n'avons pas respecté notre propre plan. Il le dit d'ailleurs de manière cinglante : "Je n'ai jamais vu de gouvernement persistant de la sorte dans la mauvaise foi." Il est scandaleux d'avoir pu prétendre le contraire.

2149 Je demande que la Région acquiesce au jugement et n'interjette pas appel. Le gouvernement doit respecter son propre plan Good Move. C'est vous qui l'avez approuvé, pas nous, et les ministres bruxellois ne devraient pas revenir sur leur décision. Je ne peux pas accepter que des experts décident entre eux de changer les choses ni que les membres du gouvernement modifient leur position. La Région devrait donc acquiescer au jugement et ne pas interjeter appel de celui-ci. Depuis le début, la commune d'Uccle réclame à minima l'application du plan Good Move tel qu'adopté provisoirement par le gouvernement.

Il était évident que la fermeture d'une zone auto confort dans le bois de la Cambre entraînerait un report très important du trafic sur les autres voiries. Vous avez transformé des rues de riverains en rues auto confort ou, devrais-je dire, en rues "auto enfer", parce que le trafic y est en réalité beaucoup plus dense.

Quant à la décision des experts, je souhaite savoir qui l'a prise et sur la base de quelles études, à supposer que de telles études existent. À partir de quand ces experts sont-ils intervenus pour modifier la portée du plan Good Move pourtant approuvé provisoirement par le gouvernement ? Une telle décision constitue une faute qui ne peut être réparée qu'en acquiesçant au jugement et en renonçant à interjeter appel, une procédure coûteuse qui n'apporterait rien au dossier.

2151 **M. David Weytsman (MR).**- Je rejoins M. De Bock sur son premier point, en ce sens que votre projet ne respecte pas le plan Good Move, mais je serai peut-être moins critique que mon collègue car, enfin, vous l'admettez. Vous vous justifiez en expliquant que le plan Good Move est un processus évolutif. Il

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- Wat mij en de gemeente Ukkel ergert, is dat u het plan Good Move nog steeds niet naleeft. Ukkel vraagt de opening naar de Franklin Rooseveltlaan. U schaaft zich echter achter het standpunt van Brussel-Stad, dat tegen Good Move ingaat.

Good Move heeft nog geen juridisch statuut en kan eventueel nog aangepast worden, maar men zou toch verwachten dat de regering het plan ook in tweede lezing goedkeurt en dat enkele experts niet zomaar kunnen beslissen om het plan naast zich neer te leggen. Hier begaat u een politieke fout en die fout had u kunnen rechtzetten door u neer te leggen bij het vonnis. Daarin staat duidelijk dat de regering op ongeziene wijze volhardt in de kwade trouw.

Het gewest moet het vonnis aanvaarden en geen beroep aantekenen. De regering moet haar eigen plan, Good Move, respecteren.

Het was voorspelbaar dat de sluiting van een autocomfortzone tot heel wat meer verkeer op de omliggende wegen zou leiden.

Welke experts hebben de beslissingen genomen en op basis van welke studies hebben ze dat gedaan? Wanneer hebben de experts het overgenomen?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Hoewel uw project het Good Move-plan niet volgt, ben ik toch iets minder streng dan de heer De Bock.

est intéressant de le souligner car vous vous doutez du trouble que cela doit générer pour de nombreux projets, dès lors qu'il faut systématiquement vous demander si tel ou tel projet fait partie du plan Good Move ou s'il est susceptible de modifications.

Depuis le début, nous demandons une stratégie claire en matière de mobilité, et on nous répond aujourd'hui que le plan Good Move n'est pas définitivement arrêté. Nous n'y comprenons plus rien, et nous en arrivons à nous demander si vous y comprenez encore quelque chose vous-même ou si vous avez voulu simplement soutenir la Ville de Bruxelles pour des raisons purement partisans.

En outre, vous dites que vous auriez préféré que la commune d'Uccle n'aille pas en justice. Je ne me pose pas en défenseur de cette commune, mais reconnaissez que c'est là faire preuve de mauvaise foi. La commune d'Uccle, qui n'était pas favorable à votre premier scénario, a dû porter l'affaire devant les tribunaux pour faire entendre des points qui ont été votés à l'unanimité, y compris par votre partenaire Ecolo. Je ne m'étendrai pas davantage sur ces points difficiles à propos desquels vous aurez d'autres occasions de vous justifier.

Je souhaiterais obtenir une analyse du premier scénario testé. Vous reconnaissez que des données ont été collectées mais que deux mois de test ne suffisent pas, alors qu'initialement, vous vouliez un test encore plus court. Je souhaiterais que les données déjà collectées puissent être partagées.

Indépendamment de ce débat sur le bois de la Cambre, j'ai toujours trouvé que l'optimisation des carrefours était une bonne initiative. Quelle est l'incidence de cette optimisation sur le trafic en termes de comptage, de fluidité et de pollution ?

2153 Vous nous avez également répondu que des comptages auraient lieu selon le scénario actuel. Pouvez-vous préciser comment et dans quel délai ?

Selon vous, le scénario actuel est-il le scénario final ? Même lorsque la crise sanitaire sera passée, nous devons encore attendre des mois - voire des années - avant de pouvoir procéder à une évaluation sereine. Si ce scénario vous convient, ainsi qu'à tous les partenaires, je vous invite à l'annoncer clairement, car les Bruxellois doivent pouvoir s'organiser pour les mois et les années à venir.

En revanche, si ce n'est pas le cas, je vous demande une fois de plus si des simulations pour les autres scénarii sont à l'examen ? On m'a répondu par le passé que la période de Covid-19 ne permettait pas de réaliser ces simulations. En cette période où, justement, le test est impossible, des simulations pourraient s'avérer utiles.

Je n'ai pas dit qu'aucune concertation n'avait eu lieu avec les communes. Je pense que des réunions ont eu lieu, que certains qualifieront de réunions d'information entre communes. Aucune réunion ou concertation n'a néanmoins eu lieu avec le comité des habitants. Je suis constant, car je vous ai déjà demandé à quatre

U herhaalt steeds dat Good Move een proces in evolutie is. Maar dat wil zeggen dat over alle projecten voortdurend onduidelijkheid zal rijzen: maken ze nu deel uit van Good Move of niet? Wij vragen al lang een heldere mobiliteitsstrategie en nu zegt men ons dat niets definitief is. Snapt u er zelf nog iets van?

De gemeente Ukkel, die niet erg te vinden was voor uw eerste scenario, is zelfs naar de rechter gestapt omdat er op geen enkele manier rekening werd gehouden met de punten die in de gemeente unaniem waren goedgekeurd, ook door Ecolo. Ik zou graag na twee testmaanden een analyse zien van dat eerste scenario.

Los van dit debat over Ter Kameren ben ik altijd een voorstander geweest van verbeterde kruispunten. Wat is daarvan het effect op de verkeersdrukte, op de doorstroming en op de luchtkwaliteit?

U hebt ook gezegd dat er tellingen zouden plaatshebben volgens het huidige scenario. Wanneer zal dat gebeuren?

Ook na de gezondheidscrisis zullen we nog lang moeten wachten op een serene evaluatie. Ik hoop dus dat u duidelijk communiceert dat het huidige scenario het definitieve is. De Brusselaars willen eindelijk weten hoe ze zich moeten organiseren voor de komende jaren.

Als het huidige scenario echter niet aan de verwachtingen voldoet, moet u dringend simulaties maken van andere mogelijke scenario's. Net in deze gezondheidscrisis, waarin scenario's niet kunnen worden uitgetest, is het nuttig om over zulke simulaties te beschikken.

Er zijn misschien wel informatievergaderingen geweest met de gemeenten, maar de inwoners zelf werden nergens geraadpleegd. De wijkcomités dringen daar nochtans op aan.

reprises de rencontrer les habitants au moins une fois. Certains des comités de quartier que je connais se disent plutôt favorables à la concertation.

2155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons rencontré les comités de quartier, M. Weytsman.

2157 **M. David Weytsman (MR).**- Je pense qu'il y a quelques comités de quartier que vous n'avez toujours pas rencontrés, du moins ceux qui défendent en particulier le bois de la Cambre. Je serais donc curieux de savoir quand ces rencontres ont eu lieu, car ce n'était pas encore le cas il y a quelques jours.

2159 **M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- Vos réponses et les réactions des députés confirment qu'il s'agit d'un nouveau phénomène important.

Le gouvernement est sur le point de donner l'approbation finale au plan de mobilité régional Good Move, qui fait l'objet d'une ordonnance. Certains semblent penser que ce qui figure dans ce plan est gravé dans le marbre et ne peut plus évoluer. Et ils sont soutenus par une décision de justice. Mais, si tel était le cas, vous pourriez remercier les dix-neuf échevins de la mobilité et des travaux publics pour leurs services, car leur travail serait terminé.

Après deux années de participation, soit un exemple en la matière, Good Move s'inscrit dans une ordonnance qui en constitue la base. Ce plan contient des ambitions claires et des moyens concrets pour leur mise en pratique.

2161 **M. De Bock,** ce sont bien les responsables politiques qui décident, assistés bien sûr par des experts et en tenant compte des réactions des utilisateurs. Il est important qu'ils puissent procéder à des ajustements, selon des situations et tests pratiques. Les compétences des responsables politiques en matière de mobilité doivent être respectées, dans le cadre d'un État de droit. Il s'agit d'un équilibre constant entre les pouvoirs judiciaire, exécutif et législatif.

Il s'agit en effet d'une décision exceptionnelle et sans précédent. Le juge interprète de manière large ce qui peut être fait ou non dans le cadre du plan de mobilité. Normalement, le pouvoir judiciaire s'attache à la forme et aux procédures, avec objectivité. Mais s'il s'aventure à interpréter les plans politiques, on se retrouve par la force des choses dans un contexte où le pouvoir exécutif garde sa compétence en matière d'interprétation et de mise en œuvre des politiques, en accord avec les experts et sur la base d'expériences pratiques.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- We hebben wel degelijk met de wijkcomités gesproken.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Klopt het dat er nog altijd comités zijn waarmee u geen ontmoeting hebt gehad, vooral dan de comités die het Ter Kamerenbos verdedigen?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mevrouw de minister, uw antwoorden en de reacties van de parlementsleden erop bevestigen mijn gevoel dat het hier gaat om een belangrijk nieuw fenomeen.

De regering staat op het punt het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move definitief goed te keuren. Dat plan past in een ordonnantie. Sommigen lijken nu te denken dat aan wat in dat plan geschreven staat, geen jota meer veranderd mag worden. Zij worden daarin gesteund door de uitspraak van een rechter. Als je zo redeneert, alsof de wet gebetonneerd is, dan mag je de negentien schepenen van Mobiliteit en Openbare Werken vriendelijk bedanken voor hun diensten, want dan zit hun werk erop.

Good Move past in een ordonnantie die er de basis van vormt. Die is het resultaat van twee jaar participatie, een voorbeeld op dat vlak. Het plan omvat heem heldere ambities en concrete manieren om die ambities in de praktijk te brengen.

Nee, mijnheer De Bock, het zijn niet de experts die beslissen, wel de beleidsmakers. Die politiek verantwoordelijken moeten worden bijgestaan door experts en rekening houden met de feedback van gebruikers. Zij moeten, op basis van praktische situaties en tests, zaken kunnen bijsturen. Dat is een fundamenteel principe. De bevoegdheden van de politiek verantwoordelijken in mobiliteitskwesties moeten worden gerespecteerd, maar binnen het kader van een rechtsstaat. Het is een voortdurende evenwichtsoefening tussen de rechterlijke, de uitvoerende en de wetgevende macht.

Het is inderdaad een uitzonderlijke uitspraak. De rechter in kwestie maakt verregaande interpretaties van wat kan en wat niet kan in het kader van het mobiliteitsplan. Dat is ongezien. Normaal gezien wordt in de rechtsspraak gekeken naar de vorm en de procedures, die makkelijk te verifiëren en objectief vast te stellen zijn. Dat deel van het vonnis is goed te begrijpen. Maar wanneer een rechter zich waagt aan een interpretatie van beleidsplannen, kom je tegen wil en dank terecht in een sfeer waarbij de uitvoerende macht nog steeds bevoegd is voor de interpretatie van de beleidslijnen en de uitvoering ervan, in overleg met experts en op basis van praktische ervaringen.

2163 *C'est une étude de cas très intéressante pour voir quel poids nous donnons à la voiture et au piéton.*

Les objectifs et l'état d'esprit du plan de mobilité doivent toujours être respectés, mais les décideurs politiques régionaux et communaux peuvent les ajuster sur la base de nouvelles informations provenant d'experts et de tests. Sinon, tous les cinq ou dix ans, une vision sera bétonnée et ne pourra plus être modifiée.

Je voudrais formuler une autre suggestion au ministre, car je crois savoir que vous allez effectuer un certain nombre d'analyses et de tests supplémentaires. Pour le plan piéton de la Région bruxelloise, Jan Gehl a développé de nombreuses méthodes pour mesurer la manière dont les piétons utilisent l'espace public.

Un changement remarquable s'est produit dans le bois de la Cambre ces derniers mois, dont il faudrait tenir compte, car les tests de mobilité antérieurs mettaient l'accent principalement sur la fluidité du trafic automobile. Cette méthode innovante, qui tient compte de l'utilisation de l'espace public et répond à une attente légitime de nombreux Bruxellois, rendrait visible ce changement important.

2165 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Je rejoins dans les grandes lignes M. Verstraete.*

2167 *(poursuivant en français)*

À titre personnel, je défends les principes et l'application du plan Good Move. J'ai clairement expliqué les raisons qui sous-tendaient nos actions. Et je vais me permettre de pointer du doigt certaines incohérences dans votre discours. Si vous demandez que l'on s'en tienne strictement au plan Good Move et à sa carte, vous validez la fermeture aux voitures de la moitié du tronçon de la boucle nord, avenue de Diane. Or, je n'ai jamais entendu une telle volonté dans cet hémicycle.

La Ville de Bruxelles a dûment motivé les légères adaptations du plan Good Move qu'elle avait demandées, en particulier celles de la boucle nord, que je comprends. Un tronçon de la boucle sud a, en outre, été rouvert. Cette décision, qui fut clairement expliquée, est conforme à l'accord trouvé, qui constitue en soi une source de satisfaction.

Je reviens sur les données. Je vous ai expliqué les opérations de comptage et la méthode utilisée. J'ai répondu à des questions parlementaires écrites et les données ont été également partagées lors des réunions de concertation. Nous avons donc fait montre d'esprit d'ouverture en matière de données.

Het is een heel interessante casus om te zien welk gewicht we geven aan de auto en aan de voetganger.

Het is belangrijk om dat heel aandachtig te bekijken. De doelstellingen en de geest van het mobiliteitsplan moeten altijd worden gerespecteerd, maar het moet mogelijk blijven dat zowel gewestelijke als gemeentelijke beleidsmakers die kunnen bijsturen op basis van de nieuwe informatie van experts en van testen. Anders giet je om de vijf of tien jaar een visie in beton en mag je er niet meer aan komen. Dat is niet wenselijk om verschillende redenen.

Ik wil nog een suggestie aan de minister doen. Ik heb begrepen dat u nog een aantal metingen en testen zult uitvoeren. Voor het Voetgangersplan van het Brussels Gewest heeft Jan Gehl veel methodes ontwikkeld om te meten op welke manier voetgangers gebruikmaken van de openbare ruimte: hoeveel mensen staan, wandelen, liggen, spelen, dansen in een openbare ruimte.

De afgelopen maanden is er in het Ter Kamerenbos een fantastische verandering gebeurd. Het zou jammer zijn als er daar geen rekening mee wordt gehouden omdat we terugvallen op mobiliteitstesten die nog dateren uit een vroegere periode, waarin er vooral gekeken werd naar de autodoorstroming. Het zou goed zijn om de innovatieve telmethode voor het gebruik van de openbare ruimte te gebruiken omdat die belangrijke verandering dan zichtbaar wordt. Die laatste komt echt tegemoet aan een legitieme verwachting van heel veel Brusselaars en dat is toch de essentie.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Ik ben het in grote lijnen eens met de heer Verstraete. We zetten inderdaad een aantal stappen.

(verder in het Frans)

Persoonlijk ben ik een voorstander van Good Move. Ik heb duidelijk uitgelegd waarom we bepaalde beslissingen genomen hebben. Mijnheer De Bock, als u vraagt dat ik mij strikt aan Good Move houd, stemt u er eigenlijk mee in dat een deel van de noordelijke lus, namelijk de Dianalaan, wordt gesloten voor het autoverkeer.

De stad Brussel heeft goede argumenten aangebracht voor de kleine wijzigingen aan Good Move die ze voorgesteld heeft. Een deel van de zuidelijke lus werd heropend en die beslissing is conform het huidige akkoord.

Ik heb uitgelegd welke methode gebruikt werd bij de tellingen. Ik heb alle gegevens daarover meegedeeld in antwoord op schriftelijke vragen en tijdens overlegvergaderingen. Het gewest is dus zeer open geweest.

Ik zal daar nu echter nog geen definitieve conclusies uit trekken, want dan krijg ik toch maar het verwijt dat ik geen rekening houd met de vermindering van het verkeer als gevolg van de coronacrisis.

En revanche, je m'abstiendrai de tirer les conclusions comme vous le demandez car, si je me prêtais à cet exercice, on viendrait me reprocher de ne pas prendre en compte la diminution du trafic engendrée par la crise sanitaire. Les comptages et les évaluations ont été effectués et les données ont été partagées de façon transparente dans le cadre de questions écrites et orales et des réunions de concertation. Cependant, compte tenu de la période particulière que nous traversons et de la durée assez courte de comptage (deux mois), nous pouvons formuler des constats, mais n'en sommes pas au stade des conclusions définitives.

²¹⁶⁹ Le même principe s'appliquera dans le futur : l'évaluation de la phase de test actuelle devra se faire dans des conditions représentatives.

J'ai suivi, en vidéoconférence depuis mon lieu de quarantaine, les rencontres avec des comités de quartiers organisées par la Ville de Bruxelles. Si d'autres concertations sont nécessaires, nous rencontrerons les gens à nouveau.

Je vous ai aussi expliqué toutes les adaptations à l'étude. Nous voulons consulter les communes concernées par les éléments à améliorer sur les voiries régionales.

Quant au secret que vous dites entourer les données, il m'étonne quelque peu, car le site internet cambre.brussels publie tous les chiffres. Nous visons la transparence maximale.

²¹⁷¹ (poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, les comptages ne concernent pas que les voitures, mais aussi les piétons, les usagers actifs et les personnes qui viennent se détendre. Certains sont effectués manuellement, d'autres à partir de données de Proximus. Nous nous efforçons de collecter le plus d'informations possibles.

²¹⁷³ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je ne partage pas votre lecture juridique selon laquelle appliquer les zones du réseau auto confort à la boucle nord aboutirait à la fermeture de la moitié de ladite boucle. Lorsque le gouvernement a mis des voiries en zone auto confort, toutes les autres voiries n'ont pas été fermées. Or vous dites que ce qui n'est pas en réseau auto confort est interdit à la circulation.

²¹⁷³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit du trafic local.

²¹⁷³ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je n'ai aucun problème avec le plan Good Move, si les voiries appartenant au réseau auto confort sont effectivement des voiries auto confort. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries qui ne sont pas auto confort doivent être fermées. Vous considérez que les voiries de la Cambre ne sont pas en zone auto confort et qu'elles doivent être fermées. Cela aboutirait à fermer toutes les autres voiries de la Région bruxelloise qui ne seraient pas en zone auto confort. Or les voiries de la Région bruxelloise qui ne figurent pas dans une zone du réseau auto confort ne sont pas interdites à la circulation. Il est donc tout à fait possible d'avoir, dans le bois de la Cambre,

De evaluatie van de testfase zal in elk geval gebeuren in representatieve omstandigheden.

Ik heb via videoconferentie de ontmoetingen met de wijkcomités gevolgd die Brussel-Stad georganiseerd heeft. Als er nog meer overleg nodig is, zal ik de bewoners opnieuw ontmoeten.

Ik heb ook de aanpassingen aan de studie uitgelegd. Ik wil alle gemeenten raadplegen die getroffen worden door verbeteringen aan de gewestwegen.

Er is helemaal geen geheimzinnigheid, alle cijfers staan op de site cambre.brussels.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, de tellingen omvatten niet enkel auto's, maar ook voetgangers, actieve weggebruikers en mensen die in het park komen genieten. Sommige analyses zijn handmatig, terwijl andere uitgevoerd worden met gegevens van Proximus. We proberen zoveel mogelijk gegevens te verzamelen.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Ik ben het niet eens met uw juridische interpretatie. De toepassing van de autocomfortzones op de noordelijke lus hoeft helemaal niet te betekenen dat de helft van die lus gesloten wordt. Wil u misschien iedereen die zich niet in zo'n autocomfortnetwerk bevindt, van het verkeer uitsluiten?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gaat over het plaatselijk verkeer.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Ik heb geen problemen met het Good Move-plan, maar dat houdt niet in dat wegen die niet tot zo'n autocomfortnetwerk behoren, zomaar gesloten kunnen worden. Het is perfect mogelijk om in het Ter Kamerenbos een deel van de wegen als autocomfortnetwerk te beschouwen en voor de andere wegen een ander statuut te bedenken.*

une partie de voiries en auto confort et un statut différent pour les autres.

2179 Pourtant, selon vous, cela prouve qu'il faut fermer le bois. Vous faites là une mauvaise lecture du problème posé par ces voiries.

Au début du confinement, M. Close a lui aussi fermé la moitié de la boucle nord, mais voyant les embouteillages qu'il avait créés, il a immédiatement autorisé des ouvertures vers l'avenue Winston Churchill et l'avenue De Fré. Il s'est rendu compte lui-même que le plan Good Move, tel que vous le concevez au gouvernement, devait être modifié sur cet aspect-là. Cela prouve bien que le plan doit être amendé et vous devez en tenir compte.

Quoi qu'il en soit, pour la boucle sud, la commune d'Uccle a demandé l'ouverture vers l'avenue Franklin Roosevelt, au moins, et vous vous y êtes opposée dans les conclusions que vous avez déposées au nom de la Région bruxelloise. C'est pour cette raison que je vous demande de renoncer à interjeter appel de l'ordonnance, parce qu'en réalité, vous vous opposez au plan Good Move. Vous ne vous opposez pas à la boucle nord, vous êtes d'accord sur le fait qu'elle doit être modifiée. En revanche, vous interjetez appel de la décision par rapport à la demande d'Uccle de rouvrir vers l'avenue Franklin Roosevelt, ce qui figure pourtant dans le plan Good Move. Je trouve que vous manquez de cohérence.

Je souhaite que l'on en tire les conclusions, car ce dossier nécessite un peu de respect.

2181 Il nous arrive à tous d'avoir tort et il faut pouvoir le reconnaître. Dans ce dossier, le gouvernement a tort. Vous m'avez rassuré sur le fait que ce point n'avait pas été évoqué au gouvernement. Il revient à présent à votre cabinet de prendre conscience du fait que l'on ne peut pas faire n'importe quoi et que, à tout le moins, il ne fallait pas s'opposer à la décision de la commune d'Uccle d'ouvrir le bois de la Cambre du côté de l'avenue Franklin Roosevelt. Vous appelez à contester cette réouverture, ce qui est très problématique.

L'ensemble des conclusions de l'appel que vous avez approuvées pourraient-elles être mises à la disposition des membres de la commission de la mobilité ? Cela nous permettrait de connaître l'argumentation de votre cabinet et de vérifier s'il existe une différence d'approche entre ce que vous dites ici au parlement et ce qui est plaidé dans les tribunaux.

2183 **M. David Weytsman (MR).** - En l'espèce, l'objectif n'est pas de pointer les différentes interprétations que fait la ministre de son propre plan, ni même de montrer qui a tort ou raison, mais d'avoir une méthode.

Comme mon collègue de Groen, je pense qu'il s'agit d'un dossier important. Certes, il n'était pas prévu en début de législature et nous ne savions pas que le collège de la Ville de Bruxelles prendrait une telle initiative, mais pour des dossiers aussi fondamentaux, nous avons besoin d'une méthode. Or je ne comprends pas certains éléments de celle que nous appliquons.

Tijdens de eerste lockdown heeft burgemeester Close al eens de helft van de noordelijke lus gesloten. Dat leidde tot zoveel files dat de ingreep snel ongedaan werd gemaakt. Hij beseftte dat het Good Move-plan op dat vlak moest worden aangepast. U ging daarmee akkoord.

Voor de zuidelijke lus heeft de gemeente Ukkel gevraagd dat er een doorgang zou zijn naar de Franklin Rooseveltlaan. U hebt zich daar in naam van het gewest tegen gekant. Daarmee kant u zich in feite tegen uw eigen Good Move-plan. Waar is de samenhang in het beleid?

Soms moet een mens zijn ongelijk gewoon kunnen toegeven. De regering heeft ongelijk op dit punt.

Kan onze commissie uw beroep inkijken? Dan zouden we met kennis van zaken kunnen oordelen over de argumenten van uw kabinet. Dan weten we ook of u hier in het parlement andere dingen vertelt dan voor de rechtbank.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - Het gaat er niet om wie gelijk heeft, het gaat om het vinden van een methode. De manier van beslissen vertoont mankementen. Ik vraag een simulatie van alle scenario's om niet onvoorbereid te zijn wanneer het huidige scenario geëvalueerd wordt en ontoereikend zou blijken. Dan kan de minister met argumenten veralgemeningen weerleggen als zouden de groenen tegen auto's zijn en al de anderen kwaadaardige vervuilers.

Mevrouw de minister, volgens u en volgens de heer Close verloopt de test van het eerste scenario uitstekend. Brussel

Si je vous demande une simulation de l'ensemble des scénarios, c'est pour nous préparer aux difficultés qui apparaîtront peut-être dans quelque temps, quand ce dossier sera à nouveau sur la table après évaluation du scénario actuel. Je voudrais que nous ne soyons pas toujours désarmés devant des arguments un peu faciles, avec des verts qui voudraient une mobilité douce et tous les autres qui seraient de méchants pollueurs !

Selon vous et M. Close, les phases de test du premier scénario se passent bien. Mais nous voudrions aussi comprendre pourquoi ! Bruxelles Mobilité devrait être invitée à expliquer les simulations et les comptages.

En outre, nous voudrions savoir ce qui doit être mis en place, tant pour le scénario actuel que pour les autres possibilités, à la Ville de Bruxelles, en Région bruxelloise, à Uccle, voire au niveau fédéral avec la SNCB, afin que, dans les prochaines années, l'objectif - partagé par le MR - de dédier le bois de la Cambre à une mobilité plus douce donne lieu à une augmentation raisonnable de l'offre, avec une modification des voiries. L'objectif est d'éviter, comme c'était le cas dans le premier scénario, un impact trop négatif sur la qualité de vie des Bruxellois habitant aux alentours, sur les commerces et sur l'économie. Il nous faut une méthode claire qui puisse être également comprise par les commissaires. Il serait intéressant d'avoir ce débat avec les experts de Bruxelles Mobilité.

2183 **Mme la présidente.-** Nous le proposerons aux membres de la commission dans le cadre de l'ordre des travaux à venir.

2187 **M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).-** *Le plan Good Move contient des éléments qui doivent être abordés différemment dans la pratique. Il doit être possible à tout moment pour les échevins, les bourgmestres et la ministre de la mobilité et des travaux publics de se rendre compte que toutes les parties du plan ne sont pas optimales. Sur la base des tests et des réactions des experts et des utilisateurs, ils doivent pouvoir décider de mettre en œuvre le même principe d'une manière différente.*

Dans son jugement, le juge a déclaré que les ajustements ne sont pas autorisés, puisque le texte original ne mentionne pas cette possibilité, du moins pas avec cette procédure. Ce jugement soulève de nombreuses questions. Je suis fermement convaincu que les responsables politiques doivent conserver leur marge de manœuvre politique. Les bourgmestres et la ministre compétente doivent comprendre qu'il existe une meilleure solution.

Mobiliteit moet echter ook de simulaties en tellingen komen uitleggen, zodat we begrijpen waarom de test goed verloopt.

Ik wil ook graag weten welke andere maatregelen het geweest, Brussel-Stad, Ukkel, de NMBS moeten nemen opdat de doelstelling om het Ter Kamerenbos aan de zachte weggebruikers te geven - wat de MR steunt - gepaard zou gaan met voldoende alternatieven. Zo kan men vermijden dat de impact op de omwonenden, de winkels en de economie te groot is. Een debat daarover met de experts van Brussel Mobiliteit zou interessant zijn.

Mevrouw de voorzitter.- Ik zal dat voorstellen aan de commissieleden.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- In deze discussie wordt duidelijk dat politieke beslissingen het prerogatief van politiek verantwoordelijken blijven.

Good Move bevat elementen waarvan blijkt dat ze in de praktijk, op straat, anders aangepakt moeten worden. Volgens mij zijn de heren De Bock en Weytsman en mevrouw de minister het daarover eens. Er heerst een impliciete consensus dat in Good Move een duidelijke visie naar voren komt die in de praktijk wordt gebracht. Toch moet het te allen tijde mogelijk zijn dat schepenen, burgemeesters en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken tot het inzicht komen dat niet elk onderdeel van het plan optimaal is. Zij moeten, op basis van tests en feedback van experts en gebruikers, kunnen besluiten om hetzelfde principe op een andere manier uit te voeren. Dat fundamentele gegeven moeten we erkennen.

Het bijzondere is dat de rechter in zijn uitspraak in feite verklaarde dat aanpassingen niet mogen, aangezien de oorspronkelijke tekst die mogelijkheid niet vermeldt, of in elk geval niet met deze procedure. Die uitspraak is ongezien en roept bijzonder veel vragen op. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat politiek verantwoordelijken hun beleidsruimte moeten behouden. Het moet kunnen dat burgemeesters samen met de bevoegde minister tot het inzicht komen dat er een betere oplossing bestaat, ook al wijkt dat inzicht af van de tekst van het

2189 *Comme c'est souvent le cas pour les questions de mobilité, ce sujet suscite beaucoup d'émotions. Il n'empêche que nous devons faire preuve de respect.*

Je ne suis pas d'accord avec la proposition d'interroger les experts sur les chiffres. Dans sa réponse, la ministre a clairement expliqué qu'il existe un site web sur lequel tous les chiffres disponibles sont publiés. Le parlement doit être un lieu d'interprétation et de discussion de la politique.

M. Weytsman souhaite réfléchir aux solutions dans la direction que Bruxelles souhaite prendre : moins d'émission, moins d'embouteillages et une meilleure qualité de vie. Il est normal d'avoir des opinions différentes et d'être à la recherche de l'interprétation la plus juste.

2191 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** J'ai l'impression que mes réponses ne sont pas bien comprises.

La seule chose que je vais répéter, c'est que, par le choix du réseau auto quartier, nous exprimons que nous ne voulons pas de trafic de transit. Il est important de comprendre la hiérarchie des voiries.

Pour le reste, je vous invite à relire mes réponses attentivement pour éviter d'en faire une caricature.

- *L'incident est clos.*

3105 **QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE**

3105 **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,**

3105 **concernant "la formation à la conduite, au permis de conduire de catégorie B et son examen pratique en Région de Bruxelles-Capitale".**

3107 **Mme Véronique Jamoulle (PS).-** Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour les règles d'obtention du permis de conduire et la sécurité routière. La Région est donc

oorspronkelijk goedgekeurde document, zolang de wijziging in dezelfde geest blijft. Dat is essentieel.

Ook respect werd aangehaald en dat is uiteraard zeer belangrijk. Het is goed om hierover na te denken nu we aan het begin van 2021 staan. Zoals vaak het geval is bij mobiliteitskwesties, brengt dit thema de gemoederen in beroering. Dat neemt niet weg dat we ook in dergelijke discussies respectvol moeten blijven. Het is niet omdat iemand zegt dat hij of zij het beter weet, dat dat ook daadwerkelijk zo is. Zulke argumenten verbeteren de kwaliteit van de discussie niet. Ik roep iedereen dan ook op om de respectvolle omgangsvormen in acht te blijven nemen.

Ten slotte ben ik het niet eens met het voorstel om experts te bevragen over de cijfers. In haar antwoord zei de minister zeer helder dat er een website is waarop alle beschikbare cijfers over de metingen gepubliceerd zijn. Het parlement moet een plek zijn om het beleid te interpreteren en erover te discussiëren.

De heer Weytsman gaf daarnet aan dat hij mee wil nadenken over oplossingen in de richting die Brussel wil uitgaan: minder uitstoot, minder verkeersopstoppen en een betere levenskwaliteit. Dat zijn de discussies die we in deze commissie moeten voeren. Het is logisch dat we van mening verschillen en dat we moeten zoeken naar de meest geschikte interpretatie. Ik ben er echter geen voorstander dat we experts bevragen over de cijfers. Die kunnen we immers gewoon raadplegen op de website en op basis daarvan de beleidsdiscussies voeren die we moeten voeren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ik heb de indruk dat sommigen van mijn antwoorden een karikatuur maken. Ik herhaal slechts dat we, door in te zetten op een netwerk van wijkverkeer, duidelijk maken dat we geen doorgaand verkeer willen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

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

betreffende "de rijopleiding voor het rijbewijs categorie B en het praktijkexamen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) (in het Frans).- Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor verkeersveiligheid en rijbewijzen. Bijgevolg is het Brussels

compétente pour la formation à la conduite, les auto-écoles et les centres d'examen. Le volet de cette réforme est entré en vigueur avec l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018.

Des échos nous sont parvenus concernant des problèmes relatifs à l'organisation du permis pratique pour la catégorie B, notamment de la part de jeunes qui s'expriment sur les réseaux sociaux. Ces problèmes mettent à mal la confiance de ces jeunes dans les institutions. Outre le coût important en cas d'échec et le passage obligé par l'auto-école pour certains jeunes qui ne peuvent se le permettre, certains d'entre eux doivent disposer d'un permis de conduire pour obtenir un emploi. Les conséquences sont donc à la fois financières et sociales.

S'il faut, bien sûr, travailler dans une logique de sécurité routière, nous devons également viser la réussite du plus grand nombre de personnes ayant besoin de ce permis.

Disposez-vous d'une évaluation de la réforme de 2018 ? Celle-ci a-t-elle eu des répercussions sur le pourcentage de réussite ou d'échec aux examens théorique et pratique ?

Quels sont les pourcentages des apprentis conducteurs ayant recours à la filière libre et à l'auto-école ? Quelles sont les différences de résultats entre ces deux filières ? En d'autres termes, quelle est la proportion de réussite à l'examen pratique du permis de conduire pour chacune des filières dans les différentes options ?

³¹⁰⁹ Les critères de réussite et d'échec ne sont pas toujours intelligibles. Certains pensent avoir réussi et ne comprennent pas que ce ne soit pas le cas. Les examinateurs avouent eux-mêmes manquer parfois de temps pour expliquer les raisons de l'échec à l'examen. Cette explication permettrait probablement d'éviter le sentiment d'injustice chez ceux qui échouent, mais cela nécessite du temps et donc plus de moyens. Avez-vous envisagé une solution pour permettre une meilleure justification des causes d'échec ?

Dispose-t-on des chiffres de contestation des examens pratiques ? Quelles sont aujourd'hui les possibilités de recours des candidats et candidates ayant échoué au permis de conduire pratique ?

Selon ses compétences, Bruxelles Mobilité encadre les écoles de conduite. Celles-ci ont-elles été contrôlées ces dernières années ? Si oui, combien de contrôles ont-ils été effectués et en quoi consistaient-ils ? Des inspecteurs supervisent-ils aujourd'hui ces auto-écoles ? Si oui, combien sont-ils et quelles sont leurs missions ? Des agréments ont-ils été suspendus ? Enfin, dispose-t-on de statistiques sur le taux de réussite selon les écoles ? Au vu du coût élevé pour les consommateurs qui passent par une auto-école, il serait utile de connaître les chances de réussite via cette filière.

³¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Je peux vous fournir les détails par écrit, si vous le souhaitez, par année et par tranche d'âge. Les taux de réussite sont de 32 % à 37 % pour l'examen

Gewest bevoegd voor de rijopleidingen, de rij scholen en de examencentra. Deze hervorming werd van kracht door een gewestelijk besluit van 29 maart 2018.

Ik verneem nu dat er problemen zijn met de organisatie van het praktische examen voor het rijbewijs categorie B. Op sociale media laten jongeren heel wat klachten horen. Zij hebben vaak een rijbewijs nodig voor hun werk, maar voelen zich gedwarsboemd om het te halen. Ze worden geconfronteerd met hoge kosten die ze meestal niet kunnen dragen. Verkeersveiligheid is natuurlijk belangrijk, maar de slaagkansen liggen nu werkelijk te laag.

Werd de hervorming van 2018 al geëvalueerd? Heeft die hervorming een weerslag gehad op het aantal geslaagde kandidaten bij het theoretisch en het praktisch rijexamen? Hoeveel kandidaat-chauffeurs hebben een eigen instructeur, hoeveel doen een beroep op een rij school? Beïnvloedt dat hun slaagkansen?

De motivering van de examenresultaten is soms onbegrijpelijk. Kandidaten denken geslaagd te zijn en blijken dan toch gezakt. De examinatoren geven zelf toe dat ze de tijd niet hebben om de redenen van een mislukking uit te leggen. Zo een verklaring zou nochtans het onrechtvaardigheidsgevoel bij de kandidaten kunnen temperen. Hoe zult u zorgen voor een betere verantwoording van de resultaten?

Hoeveel resultaten worden aangevochten? Over welke beroepsmogelijkheden beschikken mislukte kandidaten?

Brussel Mobiliteit moet de rij scholen begeleiden. Worden die scholen daadwerkelijk gecontroleerd? Zijn er inspecteurs die voor de supervisie van de scholen instaan? Hebben zij al vergunningen ingetrokken? Bestaan er statistieken over de slaagkansen per school? Rij scholen zijn erg duur, het zou dus nuttig zijn dat de kandidaten de beste scholen kunnen kiezen om zo hun slaagkansen te verhogen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - De slaagcijfers voor het theoretische examen variëren tussen 32%

théorique, de 80 % à 85 % pour le test de perception des risques et de 35 % à 45 % pour l'examen sur la voie publique.

Les chiffres révèlent une certaine constance du nombre d'examens ainsi que des taux de réussite. Pour les examens théoriques, nous constatons une petite baisse du pourcentage de réussite, sans doute liée à l'instauration de la faute grave et à la modification de certaines questions, notamment au niveau de la formulation, dans le but d'éviter des fraudes encore trop nombreuses. Les taux de réussite au test de perception des risques sont excellents, mais il est encore trop tôt pour procéder à une analyse correcte.

Les chiffres de 2020 sont difficilement évaluables, notamment parce qu'ils ne couvrent pas l'ensemble de l'année écoulée. Les centres d'examen ont été fermés pendant environ trois mois.

Je ne peux pas fournir tous les détails des autres chiffres demandés, car les candidats peuvent changer de parcours d'apprentissage en cours de formation. Un candidat ayant opté pour le parcours de 30 heures en accès direct peut parfaitement récupérer un permis de conduire provisoire auprès de sa commune. Inversement, un candidat titulaire d'un permis de conduire provisoire peut décider, au cours de sa formation, de suivre d'autres heures de conduite auprès d'une école de conduite afin d'accéder au parcours de 30 heures. De même, des candidats ayant été formés dans d'autres Régions peuvent présenter leurs examens en Région de Bruxelles-Capitale.

³¹¹³ L'examineur se fonde sur les critères figurant dans un vademecum pour déterminer la réussite ou l'échec à un examen du permis de conduire. Le candidat qui satisfait aux critères démontre son aptitude à s'insérer dans le trafic. L'examineur décrit la performance du candidat durant l'examen en choisissant une des quatre cotations suivantes : satisfaisant, réservé, insuffisant et mauvais.

Les examens doivent s'enchaîner très rapidement et le temps consacré aux explications est en effet très bref. Toutefois, les candidats peuvent toujours s'entretenir avec une personne du centre ou envoyer un courriel pour mieux s'informer sur les raisons de l'échec. Nous constatons que les candidats ayant échoué à l'examen se plaignent assez souvent de la décision sans prendre la peine d'écouter et de comprendre les raisons de leur échec. Depuis la réforme de novembre 2018 et la mise en place d'une nouvelle procédure, 35 recours au total ont été introduits contre des décisions d'examineurs.

Conformément à l'article 4.1.1 de l'arrêté du 29 mars 2018 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur, après deux échecs à la partie "épreuve sur la voie publique" de l'examen pratique, un candidat peut introduire un recours par lettre recommandée auprès de la commission de recours de la Région dans laquelle

en 37%, die voor de risicoperceptietest tussen 80% en 85% en die voor het examen op de openbare weg tussen 35% en 45%.

Het aantal examens en de slaagcijfers blijven vrij constant. Voor de theoretische examens is het slaagcijfer licht gedaald, wellicht door de invoering van de zware fout en de aanpassing van de formulering van bepaalde vragen om fraude te voorkomen.

De cijfers voor 2020 zijn moeilijk te evalueren, omdat de examencentra een drietal maanden gesloten waren.

De kandidaten kunnen in de loop van een opleidingstraject perfect van methode wisselen. Bovendien kunnen mensen ook een opleiding volgen in een ander gewest dan waar ze hun examen afleggen. Daardoor zijn de cijfers over de opleidingstrajecten wat ingewikkelder om te interpreteren.

De examiner baseert zich op criteria uit een vademecum om te beslissen of een kandidaat slaagt of faalt. Wie aan die criteria voldoet, kan zich in het verkeer wagen. Er zijn vier mogelijke beoordelingen: voldoende, met voorbehoud, onvoldoende en slecht.

De examinatoren hebben weinig tijd om ter plaatse uitgebreide verklaringen te geven, maar de kandidaten kunnen daarover altijd een brief sturen. Kandidaten die niet slagen, dienen vaak een klacht in zonder dat ze eerst de redenen proberen te achterhalen.

Sinds de hervorming van de procedure in november 2018 werd er 35 keer beroep aangetekend tegen de beslissing van de examiner. Volgens de huidige procedure kan iemand zo'n beroep aantekenen na twee keer te zijn gezakt voor het praktijkexamen. De precieze procedure staat in het besluit van 29 maart 2018.

il a passé son examen. La procédure à respecter est décrite dans ce même arrêté.

3115 Les inspections nécessaires à l'ouverture d'une nouvelle école de conduite étaient déjà effectuées depuis la régionalisation pour ne pas bloquer l'accès à ce secteur. Par contre, les inspections d'unités d'établissement déjà existantes n'ont pu commencer qu'à partir de 2018 par manque de personnel.

Depuis 2018, il y a eu 77 inspections d'unités d'établissement existantes. Lors de ces inspections, nous contrôlons si l'école de conduite respecte la réglementation en général, à savoir essentiellement l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur, et surtout ses obligations administratives. En plus de ces inspections, nous avons effectué des contrôles aux centres d'examen, aux centres de formation de la STIB, de Bruxelles Formation et de la police, ainsi que des contrôles routiers en collaboration avec cette dernière. Nous contrôlons la bonne tenue des cours et examens qui s'y déroulent. Au total, près de 120 inspections ont été réalisées depuis 2018.

Des inspecteurs contrôlent de manière régulière les auto-écoles. Bien sûr, en 2020, avec la pandémie, nous n'avons pas pu contrôler le secteur de manière aussi régulière, non seulement pour des raisons de distanciation sociale, mais également parce que ce même secteur n'a pas tourné à plein régime. Deux inspecteurs se chargent de contrôler le secteur de la formation à la conduite, à savoir les écoles de conduite agréées, les centres de formation, les centres d'examen et les autres actions éventuelles en lien avec ces derniers.

Depuis 2018, nous avons suspendu deux agréments d'école de conduite pour non-respect de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur, ainsi que deux autorisations de diriger une école de conduite.

3117 **Mme Véronique Jamoulle (PS).**- Pourriez-vous me transmettre les chiffres ? Préférez-vous que je vous adresse une question écrite sur ce point ?

3117 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est l'option la plus simple.

3117 **Mme Véronique Jamoulle (PS).**- Nous devons être attentifs à cette question. La détention d'un permis est essentielle pour de nombreuses personnes, en ce qu'elle leur permet d'accéder à un emploi, et la formation à la conduite représente une dépense considérable.

- L'incident est clos.

3121 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

De inspecties van nieuwe rijsscholen zijn meteen na de regionalisering gebeurd om de toegang tot de sector steeds open te houden. Door personeelsgebrek konden de inspecties van de bestaande rijsscholen wel pas beginnen vanaf 2018.

Sinds toen werden 77 bestaande rijsscholen gecontroleerd. Daarnaast werden examencentra en ook opleidingscentra van de MIVB, Bruxelles Formation en de politie gecontroleerd. Er waren ook wegcontroles om na te gaan of de lessen en examens correct verlopen. In totaal gaat het om bijna 120 inspecties.

Tijdens de coronacrisis werd de sector minder regelmatig gecontroleerd. Met al die controles zijn twee inspecteurs belast.

Sinds 2018 werden twee erkenningen van rijsscholen geschorst omdat de scholen de erkenningsvoorwaarden uit het koninklijk besluit van 11 mei 2004 niet naleefden.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) (in het Frans).- Kunt u mij die cijfers bezorgen of verkiest u dat ik een schriftelijke vraag stel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Dat laatste zou het eenvoudigste zijn.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) (in het Frans).- Dit is een belangrijke kwestie. Een rijbewijs is voor veel mensen essentieel om toegang te krijgen tot een job en een rijopleiding kost wel wat.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

3121 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,

3121 concernant "les avancées relatives au futur chantier du pont Marchant à Anderlecht".

3123 M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je me permets de revenir une nouvelle fois sur l'état d'avancement de la rénovation du pont Marchant, surnommé pont de la Petite-Île, qui surplombe le canal de Bruxelles à Anderlecht.

Ce pont ayant été fermé à la circulation en 2014 pour des raisons de sécurité, sa désaffectation constitue depuis lors une malheureuse rupture urbaine de part et d'autre du canal. En outre, la fluidité de la circulation dans la zone s'en trouve détériorée, ce qui est particulièrement dommageable pour les nombreuses entreprises situées dans la zone, qui voient leur chiffre d'affaires affecté par cette situation depuis de trop nombreuses années.

Cette situation s'inscrit d'ailleurs dans le cadre d'une zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) ainsi que du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) Biestebroek qui impose, pour les entreprises situées dans le périmètre, des possibilités d'accessibilité pour les voitures, camions et camionnettes.

Sans accès au pont Marchant, les activités de la zone industrielle proche et de la ZEMU sont affectées voire compromises. En outre, le déploiement du PPAS est aussi fragilisé, puisque la réflexion menée sur ce dernier misait sur l'existence et donc la réouverture du pont.

En réponse à l'une de mes questions, vous m'aviez expliqué en novembre 2019 que la délivrance du permis d'urbanisme, dont la demande avait été déposée en mars 2019, était suspendue à la réalisation de l'étude d'incidences. La rédaction du cahier des charges était alors en cours de réalisation afin de désigner un chargé d'étude. Le démarrage prévisionnel des travaux n'était dès lors pas attendu avant 2021, pour une réouverture possible vers 2023.

J'ai eu l'occasion de souligner le caractère particulièrement déraisonnable de la gestion publique de cet ouvrage d'art. Qu'il faille environ dix ans pour rénover un pont de la sorte est proprement hallucinant, d'autant que les problèmes le concernant étaient déjà évoqués avant sa fermeture ! Cela est d'autant plus interpellant que le pont se situe dans une zone que les gouvernements bruxellois successifs considèrent comme prioritaire.

3125 Quel partenaire a-t-il été désigné pour effectuer l'étude d'incidences ? Pourriez-vous nous en communiquer les grandes lignes ou nous livrer les résultats de l'enquête publique ?

Où en est-on désormais dans l'obtention du permis d'urbanisme ? Me confirmez-vous que le démarrage prévisionnel du chantier

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

betreffende "de vooruitgang inzake de toekomstige bouwplaats van de Marchantbrug in Anderlecht".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- De Marchantbrug over het kanaal in Anderlecht werd in 2014 om veiligheidsredenen voor het verkeer gesloten. Die sluiting zorgt voor heel wat verkeersproblemen en bemoeilijkt de bereikbaarheid van de vele bedrijven in de zone, die hun omzet de voorbije jaren hebben zien dalen.

De zone is ingekleurd als een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving (OGSO) en valt onder het bijzonder bestemmingsplan (BBP) Biestebroek. Dat wil zeggen dat de ondernemingen bereikbaar moeten zijn per wagen, bestelwagen en vrachtwagen.

Zonder Marchantbrug worden de activiteiten in het nabijgelegen industriegebied en de OGSO sterk bedreigd. Bovendien komt de uitvoering van het BBP in het gedrang, aangezien dat gebaseerd is op de heropening van de brug.

In november 2019 antwoordde u dat de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning was opgeschort in afwachting van de effectenstudie. Het bestek voor de aanwijzing van het studiebureau was bijna afgerond. De werken zouden ten vroegste in 2021 starten, met een mogelijke heropening in 2023.

Dat zijn geen redelijke termijnen. Het is hallucinant dat het tien jaar duurt om een brug te herstellen, vooral omdat de problemen al gekend waren voor de sluiting en de brug in een zone ligt die door de opeenvolgende Brusselse regeringen als prioritair wordt beschouwd.

Wie werd aangewezen voor de effectenstudie? Kunt u ons de grote lijnen van die studie of de resultaten van het openbaar onderzoek meedelen?

est toujours attendu pour 2021, pour une réouverture du trafic dix-huit mois après le début des travaux ?

Le projet de rénovation du pont prévoit, par ailleurs, de privilégier l'accès des piétons et des cyclistes. Si l'idée est, de prime abord, séduisante, elle pourrait contrevenir aux objectifs de la ZEMU ainsi qu'aux orientations du PPAS validées par la Région bruxelloise il y a quelques années. En ce sens, comment entendez-vous maintenir les activités productives dans la zone, en préservant au mieux les possibilités de mobilité destinées aux activités industrielles ?

Dans ce dossier, les enjeux de mobilité et de développement territorial sont étroitement liés. Les politiques de mobilité ne peuvent pas venir hypothéquer le développement d'une zone essentielle pour l'avenir de la Région bruxelloise. Si l'on souhaite réduire l'usage de l'automobile dans la zone, ce qui peut être conçu comme un objectif louable, il existe une solution évidente que nous avons déjà évoquée : développer rapidement une ligne de tram sur le boulevard Industriel pour relier la gare du Midi à ce quartier en plein développement.

3127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le partenaire pour l'étude d'incidences, le dossier d'attribution du marché de l'étude sera lancé prochainement et nous ne pouvons donc pas encore communiquer le nom du partenaire qui sera choisi.

L'étude d'incidences et l'enquête publique n'ont pas encore commencé, elles font partie de la procédure à venir. La demande de permis d'urbanisme a, quant à elle, été déposée en novembre 2018 et réputée complète le 17 décembre 2018. Le démarrage prévisionnel du chantier dépend de la suite de la procédure de permis d'urbanisme.

Prévoir des aménagements sécurisés pour les modes actifs n'est pas en contradiction avec la poursuite des activités industrielles. Il faut simplement trouver la bonne manière de le faire. Les principes d'aménagement ne sont pas différents qu'ailleurs. Protéger les modes actifs, maintenir les activités industrielles et faire en sorte que le trafic puisse reprendre font partie intégrante du projet.

Je ne peux, pour l'instant, vous donner davantage d'éléments de réponse mais je suis certaine que vous m'interrogerez à nouveau dans le cadre du suivi de ce dossier.

3129 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Le dossier pour l'obtention du permis a donc été jugé complet le 17 décembre 2020 ?

3129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Non, en 2018. Nous attendons la suite de la procédure.

Hoever staat de vergunningsprocedure? Zullen de werken in 2021 van start gaan en zal de brug achttien maanden na het begin van die werken eindelijk weer opengaan?

In het renovatieproject wordt voorrang gegeven aan de toegang voor voetgangers en fietsers, wat zou kunnen indruisen tegen de doelstellingen van de OGSO en het BBP. Hoe zult u de productieactiviteiten beschermen en de toegang voor iedereen waarborgen?

Het mobiliteitsbeleid mag de ontwikkeling van zo'n belangrijke zone voor de toekomst van het gewest niet in het gedrang brengen. Het autogebruik in de zone kan op een andere manier beperkt worden, namelijk met een tramlijn op de Industrielaan, die het Zuidstation met de wijk verbindt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De effectenstudie zal binnenkort worden toegewezen. Ik kan dus nog geen naam meedelen. Ook het openbaar onderzoek is nog niet gestart. De bouwaanvraag werd in november 2018 ingediend en op 17 december 2018 volledig verklaard. Het begin van de werken hangt af van het vervolg van de vergunningsprocedure.*

De invoering van beveiligde voorzieningen voor zachte weggebruikers is niet onverenigbaar met de voortzetting van de industriële activiteiten. De inrichtingsprincipes zijn niet anders dan elders. Het project moet als een geheel worden bekeken.

Dat is de enige informatie die ik u momenteel kan geven.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De vergunningsaanvraag werd dus op 17 december 2020 als volledig beschouwd?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Nee, dat was in 2018. We wachten het vervolg van de procedure af.*

3129 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Plus de deux ans plus tard, donc. Les travaux risquent de ne pas débiter cette année.

3129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Effectivement, il faut encore passer par plusieurs étapes. Je reste prudente quant à la date de début des travaux.

3129 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Les travaux ne vont pas commencer en 2021. De facto, le pont ne sera pas ouvert en 2023 non plus. Ce pont a été fermé en 2014 alors que cela faisait déjà plusieurs années que sa rénovation était demandée en raison de son état de dégradation. L'envergure des retards de ce chantier pose problème.

Nous avons dû attendre sa fermeture pour qu'il y ait une prise de conscience des conséquences. C'est le deuxième projet de rénovation qui le concerne, le premier ayant été abandonné, entraînant un coût de plus de 500.000 euros pour la Région.

Nous sommes hors délai pour le deuxième projet. Nous ne savons même plus quand il est envisageable qu'une action soit menée.

Je crains que ce soit le troisième gouvernement bruxellois successif qui n'achève pas ce dossier. C'est extrêmement préoccupant. Vous êtes aussi la troisième ministre à se casser les dents sur un dossier qui n'est pas le plus compliqué de l'ensemble des dossiers gérés par la Région.

C'est hallucinant. Ce pont est un élément fondamental pour le développement de la zone, qui est aujourd'hui fortement touchée. La ZEMU ne se développe pas et se développera d'autant moins si ce pont reste en l'état.

3139 Je ne vous cache pas ma déception : je m'occupe de ce dossier depuis l'année 2010 et, dix ans plus tard, nous ne savons toujours pas quand ce pont sera rénové.

Certes, vous ne portez pas l'entière responsabilité de cette situation, mais ce dossier devient emblématique des difficultés qu'éprouve notre Région à gérer des dossiers techniques, à arrêter des décisions et à les appliquer. Je crains que cette législature ne voie pas la conclusion de ce dossier, et cela me chagrine.

Prochainement, nous aurons à nous pencher sur le réaménagement de la chaussée de Mons, contigüe à ce pont, et cela m'inquiète, puisque nous ne sommes même pas en mesure de donner la date approximative de début des travaux du pont, et encore moins de leur achèvement.

Connaîtriez-vous, Mme la ministre, un élément qui pourrait apaiser mes craintes ?

Déjà ancien dans ce parlement, je me déssole de rencontrer un dossier récurrent de plus qui risque de s'enliser dans des retards injustifiables.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- Wij zijn ondertussen twee jaar verder en het is niet zeker dat de werken nog dit jaar zullen starten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Er moeten nog verschillende stappen worden doorlopen. Ik durf mij dus nog niet over het begin van de werken uitspreken.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- Als de werken niet starten in 2021, zal de brug niet opnieuw opengaan in 2023. De vertraging in dit dossier is problematisch.

Dit is het tweede renovatieproject. Het eerste werd afgevoerd, maar heeft het gewest wel meer dan 500.000 euro gekost. Ik vrees dat dit de derde regering wordt die haar tanden stuk bijt op dit dossier, dat nochtans niet ingewikkelder is dan andere dossiers in dit gewest.

De brug is van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van de zone. Ik ben bijzonder ontgoocheld.

U draagt niet de volledige verantwoordelijkheid voor deze situatie, maar dit dossier illustreert het onvermogen van het gewest om technische projecten te beheren, beslissingen te nemen en die uit te voeren.

Binnenkort moeten wij ons buigen over de heraanleg van de Bergensesteenweg, die aan de brug grenst. Hoe moet dat als er over de brug nog grote onduidelijkheid heerst?

3143 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai essayé de donner à M. Van Goidsenhoven l'état des lieux le plus honnête possible. J'espère qu'il y aura des avancées et que je pourrai le contredire dans quelques années, en lui annonçant l'aboutissement du dossier. Le processus d'attribution du marché de l'étude sera bientôt lancé.

- *L'incident est clos.*

3147 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ALEXIA BERTRAND**

3147 **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,**

3147 **concernant "la concertation autour du projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren".**

3149 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Nous avons été surpris le mardi 1 décembre lorsque vous avez annoncé, au cours des débats budgétaires en commission de la mobilité, aller de l'avant dans le dossier du réaménagement du square Maréchal Montgomery et des deux nouvelles pistes cyclables attenantes à l'avenue de Tervueren, sans tenir compte des projets alternatifs proposés par les habitants.

Je vous cite : "Bruxelles Mobilité était sur les lieux lundi pour analyse. Je souhaite débiter les travaux en décembre ou, si ce n'est pas possible, au mois de janvier. En espérant que le collège de Woluwe-Saint-Pierre ne bloquera pas." Vous avanciez alors comme argument l'accord donné par la commune en 2019 pour la piste bidirectionnelle et le fait que le plan alternatif proposé par les riverains n'était pas faisable techniquement. Les services techniques de la commune l'ont pourtant avalisé, ainsi que les services de secours.

Une réunion de concertation a été organisée le 31 août dernier à la maison communale de Woluwe-Saint-Pierre et retransmise sur YouTube. De nombreux habitants sont venus vous interpeller, ainsi que les autorités communales. Un comité de quartier s'est rapidement constitué pour proposer des mesures alternatives très créatives, dont l'une a été reprise et soutenue par la commune. Au conseil communal d'octobre, le bourgmestre reconnaissait que vous aviez refusé le projet alternatif et il en appelait aux autres formations politiques pour soutenir le dossier au niveau du gouvernement bruxellois, où le PS, Ecolo et DéFI sont représentés.

Soyons clairs, les habitants de Woluwe-Saint-Pierre sont favorables à l'installation d'une piste cyclable sécurisée à cet endroit, comme nous l'avons toujours dit. La chance que nous avons dans ce dossier est que l'avenue de Tervueren est très large et qu'elle permet d'offrir une belle piste, ainsi que le maintien des places de stationnement dont les riverains et les commerçants ont tant besoin dans ce quartier. C'est d'autant plus vrai que de nouveaux immeubles vont être construits et que les places de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb een zo eerlijk mogelijke stand van zaken gegeven. Ik hoop dat er schot in de zaak komt en dat het dossier binnen enkele jaren afgerond is. De toewijzingsprocedure voor de studieopdracht gaat in elk geval binnenkort van start.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND

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

betreffende "het overleg over het project voor de heraanleg van de Tervurenlaan".

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *Ik was erg verbaasd toen u op 1 december, tijdens de begrotingsbesprekingen, aankondigde dat u werk wilde maken van de herinrichting van het Montgomerysquare en de twee nieuwe fietspaden naast de Tervurenlaan, zonder rekening te houden met de alternatieven die de bewoners voorstelden.*

Als argument gaf u het feit dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe in 2019 al instemde met een fietspad in twee richtingen. U noemde het voorstel van de omwonenden technisch niet haalbaar. Nochtans hebben de technische diensten van de gemeente en de hulpdiensten dat voorstel wel goedgekeurd.

Op 31 augustus 2020 vond een vergadering plaats in het gemeentehuis van Sint-Pieters-Woluwe. Een wijkcomité heeft daarna erg creatieve voorstellen gedaan, waarvan de gemeente er een overgenomen heeft. In oktober meldde de burgemeester echter dat u dat plan afgewezen had en deed hij een beroep op andere partijen uit de Brusselse meerderheid om zijn project te steunen.

Voor alle duidelijkheid, de inwoners steunen wel degelijk een beveiligd fietspad op die locatie. De Tervurenlaan is echter breed genoeg om zo'n fietspad aan te leggen zonder dat er parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Er wordt daar de komende tijd veel bijgebouwd en de ondergrondse parkinghavens zullen niet volstaan.

parking souterraines ne suffiront pas pour les visites de la famille, d'un kinésithérapeute ou d'un électricien, par exemple.

3151 Les riverains ont déployé un temps et une énergie considérables pour proposer des plans alternatifs de grande qualité. Pourquoi ne pas en tenir compte ?

Où en sommes-nous dans ce dossier au niveau de la concertation, d'une part avec les habitants et commerçants, et d'autre part avec les autorités communales ? De quand date votre dernier entretien avec le collège de Woluwe-Saint-Pierre ? Qu'en avez-vous conclu ?

Le projet alternatif élaboré par les habitants et soutenu par la commune a été avalisé par les services communaux et de secours. Avez-vous pu vous mettre en relation avec eux pour trouver un consensus sur les aspects techniques du dossier et trouver un accord ?

Quand le début des travaux est-il prévu ? À quel stade de la concertation en êtes-vous ? À quel type d'aménagement allez-vous procéder début janvier sur l'avenue de Tervueren et sur le square Montgomery ?

Des plans ont été présentés sur le site de la commune et de Bruxelles Mobilité. Pourriez-vous nous présenter un PowerPoint nous montrant le fruit de l'étude menée par Bruxelles Mobilité en novembre ?

S'agit-il d'aménagements provisoires en phase de test en vue d'une installation définitive ou d'une solution provisoire pour sécuriser le chemin cycliste ? Des permis vont-ils être introduits à ce stade ? Si non, à quel stade sont-ils prévus ?

Quelle concertation entendez-vous mettre en œuvre à la fin de cette phase ? De quelle façon allez-vous juger de la qualité de l'aménagement provisoire ? Qui sera consulté ? Comment ?

Le projet concerne les pistes cyclables et le square, mais aussi le réaménagement de l'avenue de Tervueren. Combien de temps prévoyez-vous pour les aménagements que vous allez réaliser en janvier ? Quel est le calendrier des futurs aménagements ?

3153 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Au final, l'objectif de faire de l'avenue de Tervueren une voirie cyclable est partagé par tous. C'est une bonne chose. La situation actuelle est, en effet, dangereuse : sur le tronçon reliant le square Léopold II et le parc du Cinquantenaire, l'avenue, pourtant large de 90 m, offre huit bandes réservées aux voitures, mais aucune infrastructure sécurisée pour les deux-roues. Or les comptages de cyclistes entre Mérode et Montgomery y montrent une fréquentation très élevée : entre 1.000 et 2.500 cyclistes par jour, uniquement sur ce côté du tronçon.

De plus, les comptages de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, menés par Pro Velo, relèvent à Mérode le passage de plus de 1.200 cyclistes par heure en heure de pointe. Il

Waarom houdt u geen rekening met de voorstellen van de omwonenden?

Hoe ver staat het overleg met de omwonenden, de handelaars en de gemeente? Wanneer sprak u voor het laatst met het college van Sint-Pieters-Woluwe? Wat waren uw conclusies?

Hebt u met de gemeentelijke diensten en de hulpdiensten gesproken over de technische aspecten?

Wanneer beginnen de werken? Welk soort inrichting zult u in januari aanleggen op de Tervurenlaan en het Montgomerysquare?

Mogen we de studie van Brussel Mobiliteit uit november inkijken?

Komen er eerst voorlopige inrichtingen in het kader van een testfase? Worden er in dit stadium al vergunningen aangevraagd?

Welk overleg wilt u in deze fase nog plegen? Hoe zult u de kwaliteit van de inrichting beoordelen? Wie zult u raadplegen en hoe?

Het project omvat ook de herinrichting van de Tervurenlaan zelf. Hoeveel tijd zal er naar schatting nodig zijn voor de fase die in januari start? Wat is het tijdschema voor de volgende fases?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Iedereen wil een volwaardig fietspad op de Tervurenlaan. Nu is het er tussen Leopold II en het Jubelpark levensgevaarlijk voor fietsers: de laan is er 90 meter breed en telt acht rijstroken voor auto's, maar nergens is er een beveiligde strook voor fietsers. Nochtans maken tellingen duidelijk dat tussen Mérode en Montgomery dagelijks tussen 1.000 en 2.500 fietsers rijden. Het Observatorium voor de Fiets gewaagt zelfs van 1.200 fietsers per uur die tijdens de spits Mérode passeren. Nergens in Brussel is het fietsverkeer drukker.

In het plan Good Move maakt de Tervurenlaan deel uit van het uitgebreide fietsnetwerk. Die laan is inderdaad een strategische toegangsweg voor fietsers die naar het centrum van de stad rijden. In het plan is sprake van een doorlopend

s'agit du résultat le plus élevé parmi les 25 lieux étudiés plusieurs fois par an par cette asbl.

Dans le plan Good Move, l'avenue de Tervueren fait partie du réseau vélo plus. Il s'agit en effet d'une voirie stratégique pour l'accès au centre-ville à vélo. Le plan y prévoit l'aménagement d'une piste cyclable continue, à laquelle manquent aujourd'hui 800 m pour garantir la continuité sur les 8 km existants.

3155 Nous avons pu lire dans la presse qu'un comité de quartier s'était récemment créé autour de cette question, comité dont j'ignorais l'existence. Il n'est pas affilié à Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et, à mon avis, il ne pourrait pas le devenir, car ses préoccupations ne s'inscrivent pas dans la charte de cette asbl qui vise l'intérêt général et la création d'une ville apaisée. Ce comité de quartier propose une vision alternative afin de préserver les 40 à 50 places de parking menacées sur ce tronçon, sur un total de 100.

J'ai consulté le plan de Bruxelles Mobilité. L'expertise technique de l'administration démontre que la proposition émise par ledit comité de quartier n'est pas des plus qualitatives et n'est donc pas la plus souhaitable pour ce projet. Il me semble que nous devrions nous appuyer sur l'expertise technique de cette administration.

Les résultats de la consultation citoyenne sont par ailleurs sans équivoque : sur 658 réponses, 622 sont en faveur du projet et 36 en défaveur. Le plan de Bruxelles Mobilité rappelle que des normes d'aménagement des pistes cyclables sont applicables, en particulier pour la largeur des pistes, tel que défini dans le vademecum. Sauf erreur, le comité de quartier propose de créer des pistes de 1,30 m de large alors que le projet de Bruxelles Mobilité prévoit une piste bidirectionnelle d'une largeur de 2,90 m.

Pour rappel, les pistes actuelles doivent être plus larges que celles construites par le passé, cela non seulement en raison de l'augmentation incontestable et souhaitable du trafic cycliste, mais également en raison de la multiplication des vélos-cargos qui sont plus larges que les vélos habituels. Enfin, la vitesse accrue des vélos électriques requiert des rayons de giration plus grands.

Le groupe Ecolo estime que le plan proposé par Bruxelles Mobilité est celui qui convient, notamment en ce qu'il recherche des solutions cohérentes pour un aménagement cyclable sur l'ensemble du territoire régional et qu'il confère au réseau la lisibilité qui assurera son succès.

3157 Les questions de Mme Bertrand concernent essentiellement le calendrier des travaux, du projet et de la mise en œuvre. C'est aussi notre question : quand cette avenue sera-t-elle pleinement cyclable ?

3159 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - Cette question me semble pertinente car il est nécessaire de poursuivre la concertation et de donner des explications afin qu'une solution la plus rassembleuse possible puisse être trouvée.

ingericht fietspad. Momenteel ontbreekt er nog 800 meter om die invalsweg van 8 kilometer helemaal af te maken.

In de pers lezen we dat er een nieuw wijkcomité werd opgericht inzake deze kwestie, meer bepaald een comité dat niet is aangesloten bij de Franstalige vzw Inter-Environnement Bruxelles. Dat is logisch omdat het comité heel andere principes huldigt. In plaats van het algemeen belang voor ogen te houden, streeft het naar het behoud van 40 tot 50 bedreigde parkeerplaatsen op het voornoemde tracé.

Ik steun liever op de technische expertise van Brussel Mobiliteit. Daaruit blijkt dat de voorstellen van het comité onhaalbaar en niet wenselijk zijn.

Bij de raadpleging van de burgers bleek dat van de 658 respondenten er 622 het project van Brussel Mobiliteit steunen. Daarin staan strikte normen voor de breedte van het fietspad. Het comité daarentegen heeft het over een fietsstrook van 1,30 meter, terwijl het tweerichtingsfietspad van Brussel Mobiliteit 2,90 meter breed zal zijn.

Moderne fietspaden moeten breder zijn dan de vroegere versies. Het fietsverkeer neemt immers fors toe en fietsen zijn vaak breder geworden. Ook de hogere snelheid van elektrische fietsen noopt tot zo'n verbreding van de fietspaden.

Ecolo houdt dus vast aan het plan van Brussel Mobiliteit. Het is de beste garantie voor een goed uitgerust en succesvol fietsnetwerk voor heel het gewestelijk grondgebied.

Wij willen graag weten wanneer er een volwaardig fietspad over de hele lengte van de Tervurenlaan komt.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans). -

Mevrouw de minister, u pleit voor inrichtingswerken die zonder vergunningen zouden kunnen worden uitgevoerd, want die veroorzaken veel tijdverlies. Daarom pleit u voor betonblokken

Hasard du calendrier, vous avez répondu à l'une de mes questions écrites dans laquelle je proposais de joindre les pistes cyclables afin d'en faire une piste continue depuis Tervueren jusqu'au centre-ville. Actuellement, ce n'est pas encore tout à fait le cas. J'ai reçu votre réponse hier et je voulais profiter de l'occasion pour vous poser quelques questions complémentaires à cet égard.

Vous semblez privilégier l'aménagement sans permis. En effet, les permis requièrent beaucoup de temps et votre objectif est d'aller vite. Vous souhaitez l'installation de blocs de béton et d'un marquage au sol rapidement réversibles. Comment va se dérouler l'évaluation éventuelle de la fonctionnalité de ces pistes cyclables bidirectionnelles ? Ce type de dispositif n'induit-il pas trop de problèmes de circulation et de stationnement pour les riverains et les commerçants ? Quand cette évaluation sera-t-elle éventuellement organisée ? Est-ce six mois ou un an après l'installation ?

Enfin, j'avais fait une proposition qui pourrait convenir à tout le monde : plutôt que de prévoir une piste cyclable bidirectionnelle séparée, pourquoi ne pas transformer l'allée latérale sud en zone de rencontre, afin d'obtenir une allée latérale apaisée tout en permettant une circulation des vélos dans les deux sens ?

Il y a certainement des détails techniques à régler, mais votre réponse laisse entendre que cette option n'est pas complètement balayée. Cependant, elle requiert l'obtention d'un permis d'urbanisme et elle serait donc plus lente à mettre en place.

³¹⁶¹ Il y a certainement un débat à mener dans d'autres commissions sur les lenteurs du permis d'urbanisme, mais ce n'est pas le sujet ici. Toutefois, me confirmez-vous qu'il s'agit bien de la raison principale pour laquelle cette solution n'est pas envisagée ? Si c'est le cas, je me demande s'il faut agir urgemment ou si l'on peut au contraire prendre le temps de la réflexion.

Je me permets aussi de revenir sur le square Montgomery, puisque le débat initial portait également sur ce sujet. Mme Bertrand ne l'a pas beaucoup évoqué, mais j'aimerais savoir ce qui a été planifié de manière générale par rapport à ces aménagements. En effet, si l'espace cyclable est assez rapidement aménagé, qu'en sera-t-il des aménagements suivants ? Ne vaut-il pas mieux attendre un peu ? Pourquoi agir très vite d'un côté et plus lentement de l'autre ? Est-ce en raison de détails techniques ?

Une partie de ces aménagements ont lieu sur le territoire de la commune d'Etterbeek. Je me demandais donc si la totalité des aménagements concernés auraient lieu d'une traite ou si vous alliez procéder par tranches.

³¹⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme l'a dit M. de Patoul, des éléments de réponse figurent dans la réponse à sa question écrite n° 630. J'ai également déjà répondu à des questions de Mme d'Ursel et de M. de Patoul sur ce sujet en

en voor wegmarkeringen die snel ongedaan kunnen worden gemaakt.

Hoe en wanneer zal de werkbaarheid van zulke tweerichtingsfietspaden worden geëvalueerd? Levert zo'n fietspad niet te veel verkeersproblemen op voor omwonenden en handelaars?

Ik heb een oplossing in gedachten die iedereen tevreden zou kunnen stellen: eerder dan een gescheiden tweerichtingsfietspad aan te leggen, zou ik ervoor pleiten om de zuidelijke parallelweg om te vormen tot ontmoetingsruimte, waar dan ook fietsers in de twee richtingen zouden kunnen rijden. Dit vergt nog wat technisch onderzoek, maar ik meen begrepen te hebben dat u mijn voorstel niet meteen van tafel veegt. Ik besef wel dat voor mijn oplossing een stedenbouwkundige vergunning nodig is en dat ze dus wat meer tijd zal vergen.

Bevestigt u dat mogelijk tijdverlies de hoofdreden is om mijn voorstel niet te overwegen? Als dat het geval is, moeten we ons afvragen wat het beste is: snel handelen of voldoende bedenktijd nemen.

Wat zijn de plannen voor het Montgomeryplein? Een fietspad aanleggen kan relatief snel gaan, maar wat met de aanpassingswerken? Is het wel verstandig om zo snel te handelen aan de ene kant als het zo traag gaat aan de andere? Zijn daar technische redenen voor?

Een deel van de werken zal op het grondgebied van de gemeente Etterbeek plaatshebben. Worden die werken in één keer aangepakt of in verschillende gedeelten opgesplitst?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb al een aantal antwoorden over deze kwestie gegeven.*

commission en octobre. Cela ne fait pas encore trois mois, mais je répons de bon cœur.

3163 **Mme la présidente.-** C'était dans le cadre du budget, Mme la ministre. Sinon, cela fait bien au moins trois mois.

3163 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le projet d'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle entre la rue des Aduatiques à Etterbeek et le square Léopold II est en réflexion depuis des années à Bruxelles Mobilité.

Des comptages des cyclistes sont effectués en continu sur un côté du tronçon de l'avenue entre Mérode et Montgomery. Ceux-ci montrent une fréquentation très importante. D'après les comptages d'observation de Pro Velo à Mérode, il y a plus de 1.200 cyclistes par heure en heure de pointe. C'est l'endroit où il y a le plus de cyclistes parmi les 25 lieux où des comptages sont réalisés plusieurs fois par an.

De plus, il y a une continuité de pistes cyclables bidirectionnelles sur 9 km entre les Quatre Bras et Arts-Loi, mais il manque 800 m entre le square Léopold II et Mérode, et vers Schumann. Le permis est en attente. C'est le chaînon manquant le plus important du réseau bruxellois.

Par ailleurs, le square Montgomery est un lieu très accidentogène, où se produisent plutôt des accidents de voitures. Il faut vraiment améliorer la situation pour la sécurité de tous. À l'aide d'aménagements légers et réversibles - marquages, potelets et blocs New Jersey, principalement -, Bruxelles Mobilité compte redistribuer l'espace sur cette voirie d'une largeur de plus de 50 m, comportant entre six et huit bandes de circulation pour les voitures et du stationnement, mais pas d'infrastructure cyclable, sauf sur un petit tronçon entre Mérode et la rue des Aduatiques.

De cette façon, la Région crée des pistes cyclables séparées bidirectionnelles sur les deux tronçons, en amont et en aval du square, et améliore les conditions de déplacement pour les modes actifs. Les premiers plans d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la partie latérale sud de l'avenue de Tervuren ont été établis en 2019.

Il est proposé de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle car cela permet de rester dans l'esprit des aménagements existants aussi bien du côté de Mérode qu'entre le square Léopold II et le bas de Woluwe. Ce choix garantit un même niveau de confort, conforme à Good Move, et est en adéquation avec l'aménagement existant de part et d'autre.

3169 La Région en profite pour améliorer et sécuriser diverses traversées piétonnes. Les arrêts des transports publics sont adaptés selon les recommandations de la STIB. Sur l'avenue même, il est possible de réaliser à court terme un test afin d'améliorer par la suite les réflexions concernant une demande de permis d'urbanisme en vue d'un aménagement définitif dans une vision plus large de l'avenue, incluant également ses deux rives.

Mevrouw de voorzitter.- Dat was tijdens de begrotingsbesprekingen van meer dan drie maanden geleden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Brussel Mobiliteit onderzoekt al jaren de aanleg van een tweerichtingsfietspad op de Tervurenlaan tussen de Aduatukersstraat en de Leopold II-square.

De permanente tellingen van fietsers tussen Merode en Montgomery bevestigen dat er daar druk fietsverkeer is.

Er is een ononderbroken tweerichtingsfietspad van 9 km lang tussen het Vierarmenkruispunt en Kunst-Wet, maar er ontbreekt nog een klein stuk van 800 meter tussen de Leopold II-square en Merode. Het gaat om de belangrijkste ontbrekende schakel van het Brusselse fietsnetwerk. Het Montgomeryplein is bovendien bijzonder ongevalgevoelig.

Brussel Mobiliteit wil met beperkte en omkeerbare ingrepen, zoals wegmarkeringen, paaltjes, of betonblokken, een tweerichtingsfietspad creëren aan beide zijden van het Montgomeryplein.

De eerste plannen voor het tweerichtingsfietspad op de zuidelijke ventweg dateren van 2019.

De keuze voor een tweerichtingsfietspad sluit aan bij de inrichtingen naar het laaggelegen gedeelte van Woluwe en waarborgt eenzelfde comfortniveau, in overeenstemming met Good Move.

Het gewest grijpt de gelegenheid aan om de oversteekplaatsen voor voetgangers te verbeteren en de tram- en bushaltes aan te passen conform de aanbevelingen van de MIVB.

Aangezien het om een belangrijke laan gaat, zullen we eerst een test uitvoeren voordat we definitieve aanpassingen doen.

J'ai ainsi répondu à la question de M. de Patoul. Comme il s'agit d'une voie importante, nous procédons d'abord à un test avant de réaliser l'aménagement définitif. En effet, au-delà des plans et des analyses sur papier, les tests sont souvent riches en enseignements qui nous permettent de faire des adaptations. Je suis persuadée que le secrétaire d'État Pascal Smet fait tout ce qui est en son pouvoir pour aller vite.

Le square Montgomery fait l'objet d'un traitement particulier. C'est un passage obligé mais difficile pour les cyclistes et un lieu de concentration d'accidents pour les automobilistes. Les interventions portent sur le passage des diverses bermes pour les cyclistes qui, à défaut, circulent à double sens sur les voies latérales dont la circulation très locale permet cette mixité. Les voies centrales des quatre bandes de l'anneau sont également concernées par les travaux. Il y a une intervention plus conséquente avec réduction de vitesse et un aménagement assurant la cyclabilité de l'anneau central pour les cyclistes qui l'empruntent déjà aujourd'hui.

En matière de concertation et de communication, en collaboration avec M. De Wolf, le projet de test a été présenté à la population d'Etterbeek à la fin juin 2020. À l'époque, nous n'avions pas encore reçu d'avis positif de la part de la commune de Woluwe-Saint-Pierre. À l'occasion de cette présentation, Bruxelles Mobilité a également exposé le calendrier du projet définitif qui sera réalisé dans la foulée de l'aménagement temporaire.

3171 Dans la foulée de l'aménagement temporaire, la commune d'Etterbeek a également exposé des éléments qu'elle souhaite voir étudiés dans le cadre du projet définitif. En effet, certains éléments importants ne peuvent pas faire l'objet d'une phase de test ou d'un aménagement temporaire. Nous allons les examiner sérieusement. Après cette réunion publique, la commune d'Etterbeek a rendu un avis favorable.

Ces plans ont fait l'objet d'un avis favorable du collège communal de Woluwe-Saint-Pierre en 2019. Il était prévu des commissions d'accompagnement, mais pas de mesures concernant le stationnement. Il nous semblait toutefois important de les présenter à la population. Juste avant l'été 2020, nous avons donc prévu une présentation publique de la partie du projet qui concerne plus spécifiquement la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Cette concertation a eu lieu le 31 août.

Outre ces réunions publiques formelles, de nombreux autres contacts sont évidemment pris. Mon cabinet et moi-même avons eu cinq réunions supplémentaires avec la commune depuis 2020 à propos de ce projet test. La dernière s'est tenue en décembre avec le bourgmestre.

Une autre rencontre est programmée avec le comité de quartier Tervuren-Montgomery, notamment, afin d'exposer les adaptations envisagées. En effet, le projet a été présenté au public et tant les propositions de la commune que les remarques des riverains ont été étudiées afin de trouver des solutions là où c'était possible. De petites adaptations ont été apportées et seront

De Montgomeryrotonde vergt bijzondere aandacht. Het is een verplichte, maar moeilijke passage voor de fietsers en een plaats waar veel auto-ongevallen plaatsvinden. Veel fietsers gebruiken de parallelstroken in beide richtingen, maar ook de centrale rijstroken zullen worden aangepast om de rotonde fietsvriendelijker te maken.

In samenwerking met burgemeester De Wolf werd het proefproject eind juni 2020 aan de bevolking van Etterbeek voorgesteld. Tijdens die vergadering stelde Brussel Mobiliteit eveneens het tijdschema voor het definitieve project voor dat na de tijdelijke inrichting zal worden uitgevoerd.

De gemeente Etterbeek heeft ook meegedeeld welke elementen volgens haar moeten worden onderzocht in het kader van het definitieve project. Voor sommige belangrijke elementen is een testfase immers niet mogelijk. We zullen die ernstig onderzoeken. Na die openbare bijeenkomst heeft de gemeente een gunstig advies verstrekt.

Sint-Pieters-Woluwe heeft in 2019 een gunstig advies verstrekt. In de zomer 2020 hebben we een openbare voorstelling georganiseerd van het projectdeel dat betrekking heeft op de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.

Naast deze formele openbare bijeenkomsten, zijn er natuurlijk talrijke andere contacten. Mijn kabinet en ikzelf hebben sinds 2020 vijf extra vergaderingen met de gemeente gehouden over de testfase.

Een ontmoeting met het wijkcomité Tervuren-Montgomery en met de buurtbewoners staat in januari op de agenda. Zowel de voorstellen van de gemeente als de opmerkingen van de buurtbewoners zijn immers onderzocht, waarop kleine aanpassingen werden aangebracht. Een vijftiental parkeerplaatsen werd aldus behouden.

présentées au cours du mois de janvier au comité de quartier Tervueren-Montgomery et aux autres riverains intéressés.

3173 Bon nombre de leurs questions ont déjà reçu une réponse lors des différentes réunions et les plans ont également été adaptés pour répondre aux commentaires des riverains, notamment entre l'avenue des Bataves et le square Montgomery. Une quinzaine de places de stationnement ont ainsi été maintenues dans la nouvelle version du plan sur la base de la demande des riverains, des commerces et de la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Je souhaite une discussion constructive basée sur les faits et les limites techniques d'une phase de test.

Le calendrier du chantier est en cours d'élaboration. Nous restons à l'écoute des remarques et des questions des communes. Je dois admettre que c'est pour cette raison que nous accusons du retard. Malgré tout, nous souhaitons trouver une solution avec elles.

Les plans ont dû subir quelques modifications afin d'adapter les zones de raccord du test à la situation existante. La préparation du chantier doit encore passer par une préparation des itinéraires de déviation nécessaires, notamment pour les phases de pose de coussins berlinois. Une fois les déviations définies, le dossier pourra passer en commission de coordination des chantiers. Ce n'est qu'après ce passage en commission que Bruxelles Mobilité pourra donner une date formelle d'exécution.

Comme l'aménagement est léger et réversible, constitué principalement de marquages, de potelets et de blocs New Jersey, il ne nécessite pas de permis d'urbanisme à ce stade. Pour la rénovation définitive du projet, nous passerons évidemment par toutes les procédures nécessaires.

3175 Une fois la phase de test mise en place, nous commencerons le processus de projet définitif pour le réaménagement de l'avenue entre Mérode et le square Léopold II. La phase d'étude durera environ un an et sera suivie d'une phase de concertation et d'une demande de permis. Les travaux finaux sont donc fortement dépendants de l'obtention de ce permis.

Une fois mis en place, l'aménagement provisoire aura une durée de deux ans. J'espère pouvoir entamer les travaux définitifs dans l'intervalle.

3177 **Mme Alexia Bertrand (MR).** - Vous avez répondu à une série de mes questions sur le calendrier, mais je voudrais revenir sur la philosophie du projet. J'emprunte très souvent cette piste cyclable, comme Mme d'Ursel. C'est effectivement un chaînon manquant, puisqu'il s'agit d'un des axes les plus empruntés pour entrer dans Bruxelles. Là-dessus, il n'y a pas de désaccord.

En revanche, comme beaucoup de cyclistes, je préfère les pistes cyclables monodirectionnelles, considérées comme moins dangereuses. Celle de l'avenue de Tervueren est actuellement bidirectionnelle, avec, en outre, une grande vitesse de parcours en raison de l'inclinaison.

De planning van de werkzaamheden wordt momenteel opgesteld. We blijven openstaan voor de opmerkingen en vragen van de gemeenten, ook al zorgt dat voor vertragingen. De plannen hebben enkele wijzigingen ondergaan om de verbindingzones van de test aan de bestaande situatie aan te passen. De nodige omleggingen moeten worden voorbereid. Daarna gaat het dossier naar de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen en pas daarna kan Brussel Mobiliteit een formele uitvoeringsdatum geven.

In dit stadium is nog geen stedenbouwkundige vergunning vereist. Voor de definitieve renovatie zullen we uiteraard alle nodige procedures volgen.

De testfase zal twee jaar duren. Zodra die loopt, zullen we de procedure voor de definitieve heraanleg van de Tervurenlaan tussen Merode en Leopold II in gang zetten. De studiefase zal ongeveer een jaar duren en gevolgd worden door een overlegronde en een vergunningsaanvraag.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans). - Dit is een belangrijke toegangsweg voor fietsers. Die moet dan ook over de hele lengte met een fietspad zijn uitgerust. Zoals veel fietsers verkies ik echter een eenrichtingsfietspad boven een tweerichtingsfietspad omdat dat veiliger is.

Wat kwam er uit de bus bij uw ontmoeting met de burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe in december? Hoe verklaart u dat het alternatieve voorstel van het wijkcomité Tervuren-Montgomery, dat overigens gesteund wordt door de gemeente, door Brussel Mobiliteit als technisch onhaalbaar wordt bestempeld? Hebt u een akkoord met college van Woluwe? Hebt u van gedachten gewisseld met het wijkcomité?

Qu'a donné votre rencontre avec le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre au mois de décembre ? Comment se fait-il que le projet alternatif, proposé par le comité de quartier Tervueren-Montgomery qui existe depuis bien longtemps, et soutenu par l'administration communale de la commune est considéré par Bruxelles Mobilité comme techniquement irréalisable ?

Mme Pauthier a fourni des distances qui me paraissent tout à fait correctes, mais sans distinguer les pistes monodirectionnelles des bidirectionnelles, qui ne sont pas tout à fait comparables.

Quel accord avez-vous avec le collègue communal de Woluwe-Saint-Pierre ? Quels échanges avez-vous eus avec le bourgmestre et le comité de quartier ?

3179 Comment expliquer que toute une série de personnes, dont des experts et des techniciens, estiment qu'il est possible d'envisager un projet alternatif ?

En outre - j'ai bien entendu vos explications sur les aménagements réversibles et légers -, les phases de test ne pourront pas tenir compte de toute une série de paramètres. Par exemple, les deux immeubles en construction sur l'avenue de Tervueren ne seront pas encore pris en compte et la nécessité de ce parking ne se fera sentir que le jour où leur construction s'achèvera.

3181 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je constate que tous semblent partager l'objectif de réaliser ce chaînon manquant et d'améliorer la cyclabilité de l'avenue de Tervueren.

Pour ma part, je pense que l'avenir est au vélo davantage qu'au parking et que nous devons nous placer dans la perspective d'une ville où, une fois mis en œuvre l'ensemble des mesures envisagées par la Région, telles que la zone de basse émission (LEZ), Good Move, Smart Move, il y aura moins de voitures et où l'espace devra être mieux réparti en faveur des modes actifs, en particulier des cyclistes.

Tout ce qui est fait ne sera plus à faire, c'est pourquoi je remercie Bruxelles Mobilité et la ministre de considérer ce chaînon manquant comme prioritaire. Il s'agit d'un axe très emprunté et très important dans la représentation que les Bruxellois se font de leur ville. C'est avec des projets comme celui-là que l'on façonne une nouvelle culture de la ville.

3183 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je suis content d'entendre que la concertation continue. Si j'ai bien compris, vous allez encore rencontrer le comité de quartier Tervueren-Montgomery. Le dialogue existe donc malgré les divergences. C'est fondamental.

Il est tout à fait compréhensible que vous vouliez effectuer des tests avant que l'aménagement soit définitif. Concernant l'évaluation, comment allons-nous procéder ? Au bout de six mois, comment pourrions-nous affirmer que le test s'est bien déroulé ?

U pleit voor 'een lichte inrichting' die snel kan worden verwijderd. Bij de testfases kan geen rekening worden gehouden met alle parameters. Zo worden er momenteel bijvoorbeeld twee gebouwen opgetrokken in de Tervurenlaan en daarmee is geen rekening gehouden. De behoefte aan parkeerplaatsen daar zal zich pas laten voelen als de bouwwerken voltooid zijn.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Iedereen lijkt het erover eens dat de Tervurenlaan fietsvriendelijker moet. Ik vind dat we moeten uitgaan van een toekomst met minder auto's en een beter verdeelde ruimte met meer plaats voor actieve verplaatsingswijzen zoals de fiets. Door werk te maken van de ontbrekende schakel op deze belangrijke invalsweg, dragen we bij tot die nieuwe stadscultuur.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Het is belangrijk dat de dialoog wordt voortgezet, ook als er meningsverschillen bestaan, zoals met het wijkcomité Tervueren-Montgomery.

Ik begrijp dat u al tests wil uitvoeren vooraleer de inrichting definitief is. Hoe zult u na zes maanden bepalen of de test bevredigend was?

Vous nous avez expliqué le réaménagement du square Montgomery sans nous montrer de schéma. Est-il possible de disposer de plans pour mieux visualiser la situation ?

Je reste convaincu que ma solution, bien que plus lente à mettre en place, est tout à fait pertinente et je souhaite que nous la gardions en tête pour le réaménagement de cet espace.

3185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mme Bertrand, nous avons étudié les propositions des riverains et de la commune. Pour plusieurs raisons, elles ne sont pas conformes au vademecum qui existe pour les cyclistes. Cependant, comme une rencontre est encore prévue, je vous demanderai d'attendre la fin de la procédure.

Nous avons rencontré le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre en décembre, et nous avons évidemment évoqué ce dossier afin de comprendre les arguments des uns et des autres et en dégager les enjeux importants. Nous avons aussi parlé de la ville 30, vous vous en doutez. Nous voulons que ce projet avance, mais auparavant il faut bien comprendre les différents arguments et solutions qui peuvent être trouvées.

M. de Patoul, concernant les tests, vous avez raison de dire qu'ils doivent être évalués. Ils consisteront surtout en des observations du fonctionnement in situ, de l'impact sur le trafic, d'un éventuel report sur d'autres axes, et des comptages. Nous demanderons aussi leurs impressions aux communes concernées.

Ensuite, dans le cadre du projet définitif aura lieu une enquête publique formelle. L'expérience des habitants, des commerçants et des usagers de ce tronçon doit être consignée, aux côtés des avis des experts et des données analytiques et de comptage, pour en tenir compte dans la conception du projet.

3187 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Les plans pour le square Montgomery sont-ils uniquement disponibles sur l'internet ?

3187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je pense que oui.

3187 **Mme la présidente.**- Je confirme qu'ils sont disponibles sur l'internet, notamment sur le site de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

3187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une partie des travaux porte sur les voies latérales, mais une autre sur les voies centrales. Les plans sont transparents et disponibles.

- L'incident est clos.

3197 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

U hebt uitleg gegeven over de heraanleg van Montgomery, maar het is jammer dat u ons geen plan toonde. Dat zou ons helpen om een en ander te visualiseren.

Ik blijf mijn voorstel verdedigen. Het zal misschien tot wat vertraging leiden, maar uiteindelijk zal het zijn nut bewijzen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mevrouw Bertrand, we hebben de voorstellen van de omwonenden en van de gemeente bestudeerd, maar ze zijn om verschillende redenen niet conform het fietsvademedecum. Er komt nog overleg. Wacht dus nog even af.*

Mijnheer de Patoul, bij de evaluatie zullen we allerlei waarnemingen en tellingen ter plaatse doen, de impact op het verkeer bestuderen en op andere verkeersassen. We zullen ook bij de gemeenten naar hun eerste indrukken polsen.

Met het oog op het definitieve project zal er daarna een formeel openbaar onderzoek plaatshebben. Bij de uiteindelijke opmaak zal rekening worden gehouden met de tellingen, de analytische gegevens, de adviezen van de experts en de bevindingen van omwonenden, handelaars en gebruikers.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Zijn de plannen voor het Montgomeryplein enkel op het internet te raadplegen?*

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

Mevrouw de voorzitter.- *Ze staan op de site van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Een deel van de plannen slaat op de ventwegen, een andere deel op de centrale rijstroken. De plannen zijn vrij beschikbaar.*

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

3197 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,

3197 concernant "le développement de l'autopartage à Bruxelles".

3199 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vais me permettre de prendre la parole depuis le siège de la présidence.

L'autopartage est une réalité en Région bruxelloise depuis la création de Cambio, en 2004. Depuis, opérateurs publics et privés proposent aux Bruxellois de se passer de leur véhicule pour privilégier un paiement à l'usage.

Il faut bien sûr distinguer l'autopartage avec emplacements de stationnement réservés et celui en flotte libre. La première option propose généralement des voyages de station à station, comme Cambio ou Zen Car. D'autres, comme Poppy, permettent de laisser la voiture là où on le souhaite. Enfin, plusieurs opérateurs proposent des services d'autopartage, comme Wibee, qui permet de louer une voiture ou un vélo à partager entre voisins, Getaround, qui permet l'autopartage payant entre particuliers, Cozywheels ou Dégage.

Il faut y ajouter les services de covoiturage gratuit, que nous n'aborderons pas ici mais qui sont un complément essentiel de l'offre déjà évoquée. Autant d'offres que je me réjouis de voir coexister en Région bruxelloise !

Selon le site de Bruxelles Mobilité, plus de 80.000 Bruxellois sont inscrits à un système d'autopartage, et la Région bruxelloise compte plus de 800 voitures partagées Cambio et Poppy. Bruxelles Mobilité se base ici sur les chiffres de parking.brussels, qui a pour mission de recueillir, par un formulaire annuel, une série de données auprès des opérateurs de plates-formes d'autopartage. Ces informations concernent entre autres le nombre de véhicules, d'affiliés et de réservations, la distance totale parcourue, la distance moyenne quotidienne, la distance moyenne par trajet, la durée totale de réservation, la durée moyenne par trajet et l'étendue géographique de la zone desservie.

Le rapport d'activité de parking.brussels nous renseigne d'ailleurs qu'en 2019, la Région comptait 219 stations dédiées à l'autopartage avec places de stationnement réservées, pour une capacité totale de 635 emplacements. Selon ce rapport, la baisse des chiffres en 2019 s'explique par le départ de plusieurs opérateurs. Il est donc très difficile de faire pour cette année un bilan de l'autopartage.

3203 Dans le rapport de 2018, nous apprenons que Bruxelles bénéficiait d'une flotte de 620 véhicules dédiés à l'autopartage en flotte libre. Tous opérateurs confondus, on comptabilisait alors un taux de charge moyen de 7,4 %, meilleur que celui d'une voiture privée, qui est de 2,1 %.

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

betreffende "de bevordering van het autodelen in Brussel".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Autodelen is in het Brussels Gewest een feit sinds de oprichting van Cambio in 2004.

Er moet uiteraard een onderscheid worden gemaakt tussen autodelen met gereserveerde parkeerplaatsen en met een vrije vloot. Bij de eerste optie worden ritten aangeboden van en naar de standplaats. Bij de tweede optie kun je de auto achterlaten waar je wilt. Ten slotte bieden nog verschillende andere ondernemingen diensten aan waarbij je bijvoorbeeld een auto of fiets met de burens kunt delen.

Volgens de website van Brussel Mobiliteit zijn meer dan 80.000 Brusselaars ingeschreven bij een systeem voor autodelen en telt het Brussels Gewest 800 deelauto's van Cambio en Poppy. Brussel Mobiliteit baseert zich hiervoor op de cijfers van parking.brussels, dat bij de platforms voor autodelen gegevens verzamelt met betrekking tot het aantal voertuigen, leden en reserveringen.

Volgens het activiteitenverslag van parking.brussels is de daling van de cijfers in 2019 te verklaren door het vertrek van meerdere operatoren. Het is dus heel moeilijk om voor dat jaar een balans op te maken.

Een van de voornaamste problemen van het vrije autodelen is de ongelijke spreiding van de auto's over het grondgebied van het gewest. Het aanbod in de gemeenten ten noorden van het kanaal is kleiner dan ten zuiden ervan.

Volgens het activiteitenverslag zijn in 2020 800 gereserveerde parkeerplaatsen nodig om het autodelen verder te ontwikkelen.

On le sait, l'un des principaux problèmes liés à l'autopartage en flotte libre est la répartition géographique inégale des véhicules sur le territoire régional. Les communes situées au nord du canal ne bénéficient pas d'une offre aussi étendue que les communes situées au sud, ce qui entraîne une fracture au niveau de l'offre de déplacements.

Le rapport d'activité estimait à 800 le nombre d'emplacements de stationnement réservés nécessaires en 2020 pour assurer le développement de l'autopartage. Il est intéressant d'examiner leur ventilation par commune. Le rapport disait aussi que 224 emplacements de stationnement restaient à créer, dont la moitié sur les seules communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean.

L'arrêté du 21 mars 2013 fixe deux des principaux objectifs relatifs au développement de l'autopartage, à savoir la dispersion des stations en fonction des zones d'accessibilité sur le territoire régional et un objectif de croissance de l'offre d'emplacements réservés à l'horizon 2020. Pour chaque station, une note est établie sur la base de sa localisation et des correspondances avec les transports en commun (zones d'accessibilité A, B et C).

Afin de faire le point sur l'état de ce dossier, plus que jamais important à l'heure du renforcement de la zone de basse émission (LEZ), du peu de mesures d'accompagnement et de l'introduction d'une nouvelle taxe kilométrique, j'aimerais vous poser les questions qui s'imposent.

Pourriez-vous faire un état des lieux de la question de l'autopartage de véhicules en station, en flotte libre et entre particuliers, malgré le départ des opérateurs Zipcar en février 2019, Ubeeqo en avril 2019 et DriveNow en février 2020 ? Vous constaterez que ces départs ne sont pas associés au coronavirus, puisqu'ils précèdent l'épidémie. Il est intéressant d'en tenir compte.

³²⁰⁵ Sur les 224 places réservées qui devaient être créées pour atteindre l'objectif de 800 fixé par parking.brussels pour 2020, où en sommes-nous aujourd'hui ?

Quelles sont les zones les mieux et les moins bien desservies ? Quelles sont celles qui connaissent le plus de rotations ?

Quel type de trajet est-il le plus fréquent et le plus demandé ? Quel est le profil de l'utilisateur type ?

Combien d'agréments ont-ils été donnés par l'administration à destination d'entreprises d'autopartage en 2020 ? Quels sont-ils ?

Dans les cinq années suivant l'octroi de l'agrément, l'opérateur doit avoir atteint le nombre de 75 véhicules à moteur partagés. Pourriez-vous faire le point sur la question ? Comptez-vous ajuster l'ordonnance sur ce point ? Si oui, de quelle façon ?

Que ce soit à Bruxelles ou dans d'autres villes, la rentabilité des sociétés d'autopartage en libre-service est difficile à atteindre. Quelles mesures incitatives sont-elles dès lors mises en place afin

224 plaatsen moeten worden gecreëerd, waarvan de helft in Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek.

Het besluit van 21 maart 2013 legt twee belangrijke doelstellingen vast voor de ontwikkeling van het autodelen: de spreiding van de standplaatsen en de groei van het aanbod van gereserveerde parkeerplaatsen.

Kunt u een stand van zaken geven over het autodelen met standplaats, vrije vloot en tussen particulieren? Hun vertrek van sommige spelers dateert overigens van vóór de coronacrisis.

Hoeveel van die 224 parkeerplaatsen zijn al gerealiseerd? Welke zones zijn het best en het slechtst bediend?

Welk soort traject wordt het meest gevraagd? Wat is het profiel van de gebruikers?

Hoeveel vergunningen zijn in 2020 verleend aan ondernemingen die autodelen aanbieden? Binnen de vijf jaar na de toekenning van de vergunning moet de operator minstens 75 deelvoertuigen aanbieden. Hoe staat het daarmee? Wilt u de ordonnantie op dit punt aanpassen?

Voor ondernemingen die zelfbedieningsautodelen aanbieden, is het moeilijk om winstgevend te worden. Zij betalen 25 euro per voertuig en per jaar om te parkeren. De gereserveerde parkeerplaatsen staan ter beschikking van Cambio en Zen Car. Is de werkwijze in alle gemeenten dezelfde?

d'en permettre un développement pérenne et surtout équitable avec les autres types d'autopartage ?

Quelles sont les mesures fiscales, administratives ou de publicité que vous mettez en place ?

Il convient de soutenir ce secteur. Il est également intéressant de développer le système de camionnettes partagées. À Bruxelles, nous souffrons de la "camionnettisation", probablement due aux dispositifs de paiement électronique embarqués (on-board unit, OBU). Certes, vous développez le cargo-vélo, mais de nombreuses courses se feront encore toujours en camionnette. Certains corps de métier m'ont déjà dit qu'il leur serait très utile de disposer facilement de camionnettes.

Les sociétés d'autopartage en libre-service opérant à Bruxelles paient 25 euros par véhicule et par an pour le stationnement. Les emplacements de stationnement réservés sont mis à la disposition de Cambio et Zen Car suivant une concession domaniale à titre gratuit quand il s'agit du territoire régional. Toutes les communes opèrent-elles aussi de façon uniforme ?

3207 L'ensemble des communes ont-elles communiqué leur plan d'action d'autopartage qui devait définir leurs objectifs à l'horizon 2020 ? Une évaluation a-t-elle été effectuée par l'Agence du stationnement ? Comment s'opère le suivi et l'actualisation de ces plans ?

L'article 5 de l'arrêté du 21 mars 2013 prévoit que les opérateurs de voitures partagées et la STIB développent une offre combinée "carsharing + STIB". Quels chiffres pouvez-vous me communiquer quant à la réalisation de cet objectif ? En 2019, des blocages avaient été constatés du côté de la STIB : ont-ils été levés ? Si non, pourquoi ?

Les opérateurs doivent remettre dans un rapport trimestriel un compte rendu des itinéraires empruntés ainsi que des lieux de départ et d'arrivée. Quelles leçons tirez-vous des rapports rendus en 2019 et 2020 ?

Zen Car a annoncé espérer pouvoir ouvrir prochainement ses services au système "one-way", c'est-à-dire d'une station à une autre, ou au système de libre-service intégral. Des avancées ont-elles été réalisées à cet égard ?

L'accessibilité de ce type de mobilité doit être poursuivie. Comptez-vous intégrer l'autopartage dans la prime Bruxell'air ? Quels moyens allez-vous mettre en œuvre pour assurer la présence de ces opérateurs dans tous les quartiers de la Région ?

3209 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'ai parfois l'impression de me transformer en disque rayé lorsque je parle d'autopartage ou de mobilité partagée, mais je reste optimiste.

Sachant qu'une voiture unipersonnelle n'est pas utilisée durant 95 à 98 % du temps, nous ne pouvons que défendre une mobilité partagée, efficace, démocratique et respectueuse des

Welke incentives zet men in om een duurzame ontwikkeling van de sector mogelijk te maken? Welke fiscale, administratieve of publicitaire maatregelen treft u?

Het is ook interessant om een systeem voor deelbestelwagens te ontwikkelen, want het aantal bestelbusjes op straat stijgt snel, wat wellicht te wijten is aan de on-board unit (OBU).

Hebben alle gemeenten hun actieplan inzake autodelen verstrekt? Heeft het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels) een evaluatie uitgevoerd? Hoe worden deze plannen opgevolgd en geüpdatet?

Het besluit van 21 maart 2013 bepaalt dat de operatoren van deelvoertuigen en de MIVB een gecombineerd aanbod ontwikkelen. Kunt u hierover cijfers verstrekken?

De operatoren moeten een kwartaalverslag over de gebruikte routes en vertrek- en aankomstplaatsen bezorgen. Welke lessen trekt u daaruit?

Zen Car hoopt binnenkort het zelfbedieningssysteem of het 'one-way'-systeem (van de ene naar de andere standplaats) te kunnen aanbieden. Is er op dit vlak vooruitgang geboekt?

Met welke middelen zult u ervoor zorgen dat deze operatoren in alle wijken van het gewest aanwezig zijn?

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Wetende dat een eenpersoonsvoertuig 95 tot 98% van de tijd aan de kant blijft staan, kunnen we niet anders dan gedeelde mobiliteit verdedigen. Naar schatting vervangt een deelwagen acht tot vijftien wagens. Autodelen kan ook een ecologische troef zijn. We staan echter nog voor grote uitdagingen om een voldragen en toegankelijk ecosysteem te verwezenlijken.

autres moyens de mobilité, ce que je fais depuis mon arrivée au Parlement bruxellois il y a sept ans.

On estime qu'une seule voiture partagée remplace de huit à quinze voitures individuelles. Ce chiffre n'est pas anodin. À condition de ne pas entrer en concurrence avec d'autres solutions comme la marche, le vélo et les transports en commun, l'autopartage peut présenter un atout écologique également. Il n'en demeure pas moins que de grands défis restent à relever pour qu'un écosystème mature et accessible à tous puisse voir le jour.

Ce marché demeure particulièrement mouvant s'agissant des opérateurs présents, des zones d'activité et de leur tarification. Comme les acteurs de la micromobilité en libre-service, les opérateurs de l'autopartage cherchent encore un modèle économique assurant une rentabilité même minimale.

(Inaudible)

3209 **Mme la présidente.-** Je cède la parole à Mme Parmentier, et M. Uyttendaele poursuivra son intervention plus tard.

3213 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).-** La possession d'une voiture est un facteur qui concourt à un usage plus important de celle-ci. À l'opposé, l'usage de voitures partagées permet aux ménages de ne pas posséder de voiture ou de n'en avoir qu'une au lieu de deux.

Par ailleurs, la disponibilité et l'utilisation d'un service de voitures partagées peut aussi jouer dans la décision d'une famille de réparer ou de racheter une voiture lorsque son véhicule nécessite de gros frais de réparation ou est hors d'usage.

On peut donc considérer que les voitures partagées contribuent à une réduction de l'usage de la voiture.

Mme d'Ursel, vous avez mentionné qu'on pourrait envisager une tarification favorable aux voitures partagées dans Smart Move, dans la mesure où leurs utilisateurs sont incités à ne pas emprunter inutilement la voiture puisqu'ils la paient à l'usage.

Je recommande toutefois la prudence à ce sujet, car une étude de la Katholieke Universiteit Leuven (KU Leuven) a démontré que l'attitude dépendait des utilisateurs. En effet, pour certains, la voiture partagée ne représente qu'un mode de déplacement en plus qui se substitue aux transports en commun ou au vélo pour certains déplacements. Par ailleurs, il semblait y avoir une différence entre les utilisateurs de véhicules liés à une station fixe et les utilisateurs de voitures en libre-service intégral. Dans le premier cas, la voiture partagée tendait plus à remplacer la possession d'une voiture personnelle.

Dispose-t-on de plus d'informations à ce sujet ? Peut-on tirer des conclusions des rapports transmis par les opérateurs ? Peut-on en déduire qui utilise ces voitures pour quels trajets et savoir si cette pratique remplace l'utilisation d'une voiture personnelle ?

Deze markt verandert snel. De ondernemingen die autodelen aanbieden, zijn nog op zoek naar een economisch model met toch een zekere rendabiliteit.

Mevrouw de voorzitter.- Ik geef het woord aan mevrouw Parmentier. De heer Uyttendaele zal zijn uiteenzetting later voortzetten.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- Dankzij deelauto's hoeven gezinnen geen auto of maar een in plaats van twee auto's te bezitten. De beschikbaarheid van deelauto's kan ook een rol spelen bij de beslissing om een auto al dan niet te herstellen. Deelauto's dragen dus bij aan een lager autogebruik.

U hebt vermeld dat voordelige tarieven kunnen worden overwogen voor deelauto's in Smart Move, aangezien de gebruikers ertoe worden aangezet om het voertuig niet onnodig te gebruiken, omdat ze het gebruik ervan betalen.

Ik maan echter aan tot voorzichtigheid, want uit een studie van de KU Leuven blijkt dat de houding tegenover het autodelen verschilt volgens de gebruikers. Voor sommigen is een deelauto immers slechts een extra vervoerswijze die voor sommige verplaatsingen het openbaar vervoer of de fiets kan vervangen. Voor sommigen is de auto met vaste standplaats een soort vervanging van de eigen auto.

Is hierover informatie beschikbaar? Kunnen we lessen trekken uit de verslagen van de operatoren?

3215 D'autre part, les voitures partagées ont un impact social. Un article récent mentionnait qu'il était avantageux de remplacer une voiture particulière par une voiture partagée si l'on roulait moins de 15.000 km par an. Il s'agit donc d'une véritable alternative socialement accessible pour les ménages n'ayant qu'un besoin ponctuel de véhicule, par exemple pour transporter de lourdes charges ou rejoindre un lieu mal desservi par les transports en commun.

Encore faut-il que ce service soit disponible partout dans notre Région, et en particulier dans les quartiers les moins favorisés. Ce n'est pas toujours le cas, ces nouvelles formes de mobilité gérées par le secteur privé étant aussi basées sur la rentabilité. Nous avons déjà abordé ce problème récurrent.

Enfin, même si la question peut sembler anecdotique, la plupart des véhicules partagés n'autorisent pas le transport d'un animal domestique. Cela peut être un vrai frein au moment de remplacer un véhicule personnel, particulièrement pour les personnes ayant un chien, qui doivent pouvoir l'emmener lorsqu'elles se déplacent pour un ou plusieurs jours. Ce facteur doit être pris en compte. Il faut trouver un compromis entre le risque de salissures et d'allergies et notre volonté qu'un maximum de Bruxellois se passent d'une voiture personnelle.

3217 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- La question de la rentabilité ne doit pas être mise de côté. Il importe que ces opérateurs puissent se développer, en offrant un service de qualité pour tous les Bruxellois dans tous les quartiers. Or un souci a surgi à ce niveau-là depuis l'arrivée de ces opérateurs : il n'est pas acceptable que dans un délai raisonnable, ils ne couvrent pas, du moins progressivement, l'ensemble du territoire régional. Ce constat recouvre une ségrégation sociale que nous ne pouvons prendre à la légère.

Nous ne devons pas avoir peur d'entrer dans un rapport de force afin que ces acteurs tiennent compte de nos intérêts. La réforme de la prime Bruxell'air et la création du système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) seront décisives. En incluant la mobilité partagée dans nos modèles et en y intégrant des conditions claires de participation des opérateurs, nous pourrions poursuivre des objectifs de rentabilité pour les opérateurs et de démocratisation de ces services.

Les conditions de la prime Bruxell'air et du MaaS fixent-elles des critères de couverture géographique, tels une liste des zones qui doivent être au minimum couvertes ? Des critères sociaux et environnementaux sont-ils également prévus ? Plusieurs opérateurs se disent prêts à se plier à ces différentes conditions. Cela permettrait d'exclure du système certaines multinationales peu respectueuses de notre Région et des travailleurs bruxellois.

Par ailleurs, l'objectif affiché par notre Région était de disposer de 800 véhicules pour 25.000 clients en 2020. Cet objectif a-t-il été atteint ?

Deelauto's hebben een sociale impact. Volgens een recent artikel is het voordelig om een eigen auto in te ruilen voor een deelauto als je minder dan 15.000 km per jaar rijdt. Een deelauto is dan een volwaardig alternatief.

Maar dan moet deze dienstverlening wel overal in ons gewest beschikbaar zijn en vooral in de achtergestelde wijken. Dat is niet altijd het geval.

In de meeste deelauto's mogen ten slotte geen huisdieren worden vervoerd. Dat kan hondenbezitters tegenhouden om over te schakelen op een deelauto. Een compromis hiervoor moet worden gezocht.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De kwestie van de rendabiliteit mag niet opzij worden geschoven. Het is belangrijk dat deze operatoren zich kunnen ontwikkelen, maar ze moeten wel een kwaliteitsvolle dienstverlening in alle wijken aanbieden. Anders dreigt sociale segregatie.*

Deze actoren moeten rekening houden met het algemeen belang. De hervorming van de Brussel'Air-premie en de oprichting van mobility as a service (MaaS) zullen van doorslaggevend belang zijn. Zijn voor beide voorwaarden inzake geografische dekking vastgesteld? Is er voorzien in sociale en milieucriteria?

Ons gewest wilde in 2020 over 800 deelvoertuigen beschikken voor 25.000 klanten. Zal deze doelstelling worden gehaald?

Hebben de ondernemingen die volledige zelfbediening aanbieden, hun jaarverslag begin dit jaar aan Brussel Mobiliteit bezorgd?

Is het jaarbedrag van de parkeerretroductie voor deelauto's nog altijd 25 euro? Ligt het lager dan voor steps en deelfietsen?

Passen de operatoren een uurtarief toe dat de criteria minuten en kilometers combineert?

Hoe staat het met het gecombineerde aanbod met de MIVB?

Is voldaan aan de voorwaarde dat de operatoren tien privéparkings ter beschikking moeten stellen om hun voertuigen te parkeren?

Les opérateurs de libre-service intégral ont-ils remis leur rapport annuel à Bruxelles Mobilité au début de l'année ?

Le montant de la redevance de stationnement pour les voitures partagées a-t-il été modifié depuis 2019 ou s'élève-t-il toujours à 25 euros ? Est-il moins élevé que pour les trottinettes et les vélos partagés ?

Les opérateurs d'autopartage respectent-ils l'exigence d'un tarif horokilométrique combinant les deux critères minutes et kilomètres ?

Qu'en est-il de l'offre combinée avec la STIB, que nous attendons depuis 2016 ?

L'exigence que les opérateurs mettent à disposition dix parkings privés pour le stationnement de leurs véhicules est-elle bien respectée ?

Les personnes à mobilité réduite (PMR) peuvent-elles stationner leur véhicule en libre-service sur des emplacements qui leur sont réservés ? Dans l'affirmative, doivent-elles disposer d'une carte spécifique ? Dans la négative, quelle solution prévoyez-vous pour offrir à ce public la possibilité d'utiliser le réseau de véhicules en libre-service intégral ?

3219 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Les voitures partagées sont prometteuses à la fois pour la fluidité de la circulation et la flexibilité des moyens de déplacement.*

C'est une bonne chose de distinguer les voitures partagées en libre-service intégral de celles qui doivent être ramenées à des emplacements fixes et dont l'usage est moins impulsif.

La Région a-t-elle atteint ses objectifs pour 2020 ? Quelles sont les ambitions de la ministre à court terme ? Qu'est-ce qui est en chantier dans le cadre de Good Move ? Les nouvelles mesures sont-elles chiffrées ?

Soyons ambitieux et réservons davantage de places aux voitures partagées pour augmenter leur utilisation !

Contrairement à M. Uyttendaele, je ne suis pas convaincu que la Région doit imposer aux opérateurs d'être présents sur l'ensemble de son territoire. Il faut garder une approche pragmatique.

3221 *Quels sont les projets en matière d'information et de sensibilisation ? Je suis convaincu que de nombreuses personnes*

Kunnen personen meteen beperkte mobiliteit hun zelfbedieningsvoertuig parkeren op plaatsen die voor hen voorbehouden zijn?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik deel het enthousiasme van mijn collega's. Autodelen biedt een enorm potentieel voor een vlottere mobiliteit en voor flexibelere mobiliteitsoplossingen voor de burger.

Het is goed om een onderscheid te maken tussen deelauto's in vrije circulatie en deelauto's die op vaste plaatsen verdeeld worden. Het tweede systeem lijkt mij meer geschikt om systematisch en gepland mobiliteitsgedrag te vervangen. Deelauto's in vrije circulatie zijn meer gericht op impulsief gebruik.

Naast de vraag hoever het gewest staat in het bereiken van de doelstellingen voor 2020, wil ik de minister vragen wat haar ambities zijn voor de nabije toekomst. Wat staat er concreet op stapel in het kader van Good Move? Zijn de nieuwe maatregelen becijferd?

Ik pleit ervoor om zo hoog mogelijk te mikken. Ik deel de mening dat een groter aantal parkeerplaatsen voor deelauto's en bijgevolg een groter aantal deelauto's, zullen leiden tot een toename van het gebruik. De beschikbaarheid van deelauto's in de buurt is daarvoor een absolute voorwaarde.

Ik ben er echter niet zo sterk van overtuigd als de heer Uyttendaele dat het gewest de operatoren moet opleggen op het hele grondgebied van het gewest aanwezig te zijn. Evenwichtige voorwaarden, die herzien kunnen worden, zijn goed, maar de benadering moet pragmatisch blijven.

Welke plannen zijn er inzake informatie en bewustmaking? Ik ben ervan overtuigd dat veel mensen nu al een aanzienlijk

pour qui les voitures partagées seraient intéressantes ne se tournent pas vers ce système parce qu'elles ne savent pas comment il fonctionne. En outre, si chacun pouvait calculer le coût du système, beaucoup de personnes se rendraient compte de son intérêt.

Une amélioration de l'information et un accompagnement des intéressés pourraient induire d'importants gains. L'application de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) offre des perspectives en la matière. Je suis curieux de voir vos projets dans ce domaine.

3223 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - L'autopartage reste une des alternatives les plus solides à la possession d'une voiture individuelle.

La présence de Cambio à Bruxelles depuis plus de quinze ans montre que l'autopartage a trouvé son public. En 2019, ce système avait plus de 85.000 utilisateurs enregistrés, dont 17.403 étaient considérés comme actifs, et l'offre comportait 2.420 véhicules partagés dont 775 pour les opérateurs Cambio, Zen Car et Poppy. Il y a en moyenne deux véhicules partagés pour 1.000 habitants en Région de Bruxelles-Capitale. À titre de comparaison, il y en a 1,58 à Gand.

L'autopartage continue à se développer, comme en témoigne l'apparition, en octobre 2020, du nouvel opérateur Getaround qui propose de l'autopartage au départ de sa propre flotte de voitures ainsi que de voitures privées, à partager entre voisins ou amis, par exemple.

Comme précisé à l'action C.11 du plan Good Move, nous avons la volonté de continuer à soutenir le développement de l'autopartage sous toutes ses formes, à savoir en stations, en flotte libre et entre particuliers, ainsi que l'ensemble des solutions de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS).

3225 *(poursuivant en néerlandais)*

La situation actuelle est encore susceptible de changer parce que les opérateurs cherchent leur modèle de rentabilité.

La Région bruxelloise souhaite créer un environnement dans lequel les opérateurs se sentent accueillis et peuvent amener de la stabilité, ce qui favorise la confiance des usagers. Les usagers qui décident de renoncer à leur voiture doivent en effet pouvoir compter sur des solutions alternatives fiables. Nous voulons également renforcer le système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) avec un cadre réglementaire d'avenir.

3227 *(poursuivant en français)*

voordeel zouden hebben bij autodelen, maar dat ze onvoldoende op de hoogte zijn van hoe het werkt. In mijn buurt, de Noordwijk op de grens van Schaarbeek en Brussel-Stad, kennen velen autodelen niet. Er is een groot gebrek aan informatie. Iedereen zou moeten kunnen berekenen hoeveel het kost. Zoals mevrouw Parmentier al zei, zouden velen meteen inzien dat autodelen ook voor hen interessant en voordelig is.

Door meer informatie te verstrekken en geïnteresseerden te begeleiden, kan er nog veel winst worden geboekt. De app van mobility as a service (MaaS) biedt daartoe perspectieven. Ik ben dan ook benieuwd naar de plannen op dat vlak.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - Autodelen blijft een van de interessantste alternatieven voor de auto in individueel bezit. Dat Cambio al vijftien jaar in Brussel aanwezig is, bewijst dat er een publiek voor is.

In 2019 waren er al 85.000 geregistreerde gebruikers, waarvan 17.403 actieve. Het aanbod omvatte 2.420 wagens, waarvan 775 bij Cambio, Zen Car en Poppy. Gemiddeld zijn er twee deelwagens per duizend inwoners, tegen bijvoorbeeld 1,58 in Gent.

Dat het autodelen zich blijft ontwikkelen, blijkt uit de komst in oktober 2020 van een nieuwe operator, Getaround, die zowel met eigen wagens werkt als met gedeelde privéwagens.

De regering wil het autodelen in al zijn vormen ondersteunen en bevorderen, zoals andere oplossingen voor mobiliteit op vraag.

(verder in het Nederlands)

De huidige situatie is nog veranderlijk, aangezien mobiliteitsaanbieders op zoek zijn naar een rendabel bedrijfsmodel.

Het Brussels Gewest wil een veilige omgeving creëren waarin mobiliteitsaanbieders zich welkom voelen en waarin ze stabiliteit kunnen brengen om het vertrouwen tussen de gebruiker en de aanbieder te bevorderen. Dat vertrouwen is noodzakelijk. Gebruikers die beslissen om afstand te doen van hun wagen, moeten immers op betrouwbare alternatieven kunnen rekenen, wat Cambio al dubbel en dwars bewezen heeft. Ook MaaS willen we versterken, met een open toekomstbestendig regelgevend kader.

(verder in het Frans)

Je vais faire un petit état des lieux de l'autopartage. Les opérateurs Cambio et Poppy se portent bien. Le nombre de stations et de véhicules mis à disposition croît sans cesse.

Getaround, qui propose tant la location de ses propres voitures que le partage de voitures privées, s'est implanté sur le marché bruxellois en octobre 2020. Depuis peu, le site cozywheels.be rend simple et accessible le partage entre particuliers d'une large gamme de véhicules : voitures individuelles, voitures adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR), vélos-cargos, etc.

Afin de donner un coup d'accélérateur à l'autopartage, soulignons le lancement d'un comparateur de prix, qui permet à chacun de mettre en parallèle le coût de la possession et de l'usage d'une voiture privée et celui d'une voiture partagée. Il est accessible à l'adresse www.savewithcarsharing.be.

(poursuivant en néerlandais)

Ceci répond partiellement à la question de M. Verstraete relative à la sensibilisation aux avantages des voitures partagées.

(poursuivant en français)

C'est aussi une réponse aux gens qui sous-estiment, comme cela arrive souvent, le coût de leur propre voiture.

Bruxelles est, de loin, la Région où l'offre d'autopartage est la plus développée et où l'autopartage a le plus grand potentiel. Elle continue donc d'en soutenir le développement. L'offre d'autopartage sera bien entendu intégrée dans la réforme de la prime Bruxell'air.

L'accessibilité des services de mobilité partagée reste une priorité. Les incitants pour l'augmentation de la couverture géographique seront maintenus. Des mesures spécifiques supplémentaires pourront être élaborées dans le cadre d'un projet de réglementation pour la mobilité à la demande, en partenariat avec le Forum international des transports.

J'espère que vous comprenez la situation actuelle. Tout n'est pas encore possible. Il faut procéder par étapes pour ne pas perdre les quelques opérateurs implantés de longue date sur le territoire bruxellois et qui ont le potentiel pour y rester.

En ce qui concerne les places réservées à l'autopartage, parking.brussels réalise un rapport annuel sur la couverture du système à l'échelle régionale. Pour le cyclopartage, le rapport est trimestriel.

³²³¹ L'Agence du stationnement réalise ce rapport sur la base des données d'exploitation et d'enquêtes fournies par les opérateurs, des données relatives aux cartes de dérogation - les véhicules partagés bénéficiant d'un tarif réduit spécifique - et, enfin, des plans d'action d'autopartage qui lui sont soumis. Le rapport le plus récent est celui de l'année 2019. Le rapport 2020 sera

Ik zal een korte stand van zaken geven over het autodelen. Cambio en Poppy doen het goed. Het aantal standplaatsen en voertuigen groeit voortdurend.

Getaround heeft zich in oktober 2020 op de Brusselse markt gevestigd. Sinds kort maakt de website cozywheels.be het delen van een ruim gamma van voertuigen tussen particulieren eenvoudig en toegankelijk.

Om het autodelen een boost te geven, is een prijsvergelijker gelanceerd om de kostprijs van een eigen voertuig te vergelijken met die van een gedeeld voertuig: www.savewithcarsharing.be.

(verder in het Nederlands)

Dit is deels een antwoord op de vraag van de heer Verstraete over de bekendmaking van de voordelen van het autodelen.

(verder in het Frans)

Deze site is ook bedoeld voor al wie de kostprijs van zijn eigen voertuig onderschat.

Brussel is het gewest met verreweg het grootste aanbod en potentieel voor autodelen. Dat aanbod zal uiteraard worden geïntegreerd in de hervorming van de Brussel'Air-premie.

De toegankelijkheid van de diensten voor gedeelde mobiliteit blijft een prioriteit. De stimulansen voor een betere geografische dekking blijven behouden. Extra maatregelen zijn mogelijk.

Nog niet alles is mogelijk. We moeten stap voor stap te werk gaan om geen operatoren te verliezen die op ons grondgebied al lang actief zijn.

Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels) stelt dit rapport op op basis van gegevens van de operatoren, actieplannen voor autodelen enz. Het meest recente rapport dateert van het jaar 2019. Het rapport 2020 wordt in de lente van 2021 overgemaakt.

produit au printemps 2021 et les données de l'année 2020 devront être fournies pour le 31 mars 2021.

En 2020, un agrément a été donné par Bruxelles Mobilité à une entreprise d'autopartage. Il s'agit de Getaround, qui vient s'ajouter à Cambio et Poppy.

Le coût des cartes de dérogation pour le stationnement de véhicules d'autopartage s'élève à 25 euros. Le gouvernement a marqué son accord sur une mesure de soutien au secteur de l'autopartage en dispensant les opérateurs du paiement du coût de cette carte en 2020.

Le manque à gagner pour parking.brussels a été couvert par un subside de 35.000 euros. Des mesures d'accompagnement supplémentaires pour le secteur de l'autopartage devront être élaborées dans le cadre de la sortie du thermique, et donc de l'électrification des flottes de véhicules, et de la mise en œuvre de la tarification kilométrique Smart Move.

Smart Move et l'exemption ou la réduction de la future taxe kilométrique pour les voitures ou camionnettes partagées ont pour objectif de diminuer la congestion.

3233

(poursuivant en néerlandais)

Les voitures partagées contribuent aussi à la congestion, mais moins que les voitures individuelles. C'est pour cette raison que le projet d'ordonnance sur Smart Move ne prévoit pas d'exonération pour les voitures partagées. Dans les prochains mois, je me concerterai avec les opérateurs pour voir comment adapter au mieux Smart Move à leur fonctionnement.

3235

(poursuivant en français)

Quant aux plans d'action d'autopartage des communes, seize d'entre elles disposent d'un plan validé par parking.brussels, que ce soit directement ou via leur plan d'action communal de stationnement (PACS). Etterbeek n'a pas transmis de nouvelle information à parking.brussels, mais avait déjà atteint son quota avant la publication des arrêtés. Saint-Josse-ten-Noode n'a rien transmis à l'agence. Quant à Schaerbeek, qui fait montre de bonne volonté, son plan a été validé dans le cadre de son PACS, mais il contenait un certain nombre d'incohérences à corriger.

Le plan d'action d'autopartage étant une prérogative communale, il revient aux communes d'en effectuer régulièrement le suivi et l'actualisation. Pour ce faire, une collaboration avec parking.brussels et les opérateurs est requise. Dans les faits, l'Agence du stationnement n'est que rarement approchée par les communes pour collaborer à une telle actualisation.

Pour ce qui est de l'offre combinée avec celle de la STIB, l'article 23.2 du contrat de service public de la STIB contient une référence aux voitures partagées. Sur son site internet, l'opérateur de transports en commun met en évidence les offres en la matière

In 2020 heeft Brussel Mobiliteit één vergunning verleend, namelijk aan Getaround.

De kostprijs van de vrijstellingskaarten voor het parkeren van deelvoertuigen bedraagt 25 euro. De regering heeft bij wijze van steunmaatregel aan de sector van het autodelen de operatoren vrijgesteld van de betaling van deze kaart in 2020.

De winstderving voor parking.brussels is gedekt door een subsidie van 35.000 euro.

Smart Move en de vrijstelling of vermindering van de toekomstige kilometerheffing voor deelauto's of deelbestelwagens hebben als doel de congestie te verminderen.

(verder in het Nederlands)

De hoofddoelstelling is het verminderen van de verkeersdruk, door het fiscaal systeem aan te passen. Ook deelauto's dragen bij tot de verkeersdruk, weliswaar in mindere mate dan individuele auto's, maar om die reden is er in het ontwerp van ordonnantie over Smart Move geen vrijstelling voor de deelwagens opgenomen. Ik zal de komende maanden wel overleggen met de operatoren om na te gaan hoe Smart Move het best op hun werking afgestemd kan worden.

(verder in het Frans)

Zestien gemeenten beschikken over een actieplan voor autodelen dat werd goedgekeurd door parking.brussels. Etterbeek heeft geen nieuwe informatie verschaft, maar het had zijn quota al bereikt voordat de besluiten gepubliceerd werden. Sint-Joost-ten-Node heeft niets aan het agentschap bezorgd. Schaerbeek toont veel goede wil en heeft zijn plan laten valideren in het kader van zijn gemeentelijk parkeeractieplan. Een paar incoherenties moesten nog worden weggewerkt.

Het is ook aan de gemeenten om die plannen voor autodelen geregeld op te volgen en te actualiseren. Daarvoor is een samenwerking met parking.brussels en met de operatoren nodig. Dat gebeurt trouwens al in de praktijk.

In de beheersovereenkomst met de MIVB staat in artikel 23.2 iets over autodelen. Op zijn site verwijst de MIVB naar het aanbod op dat vlak. In april 2019 heeft men ook een promotiecampagne gevoerd waarin zowel het openbaar vervoer als het autodelen werd belicht. Vorig jaar heeft de MIVB in het kader van de ontwikkeling van de app MoveBrussels contact gehad met

et, en avril 2019, a mené une campagne de promotion de la mobilité associant voitures partagées et transports publics.

En 2020, la STIB a eu des contacts avec divers acteurs du secteur de l'autopartage dans le cadre du développement de l'application MoveBrussels qui intègre des opérateurs de mobilité partagée. Il faut poursuivre le rapprochement, ou mieux, l'intégration des offres de mobilité.

3237 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Les différentes offres auraient pu être approfondies, d'autant plus que l'autopartage constitue un réel mode alternatif à la voiture individuelle. Il est devenu extrêmement difficile de se déplacer en ville. Si vous devez opter pour une voiture, il faut que vous puissiez le faire dans les meilleures conditions, avec la couverture géographique la plus large et une bonne accessibilité.

Des plans stratégiques sont élaborés au niveau communal. Qu'en est-il au niveau régional ? Où en est le plan stratégique d'autopartage de la Région ? Des villes comme Gand se sont fixé des objectifs très précis : dans un délai de cinq ans, 10 % de la population devra bénéficier d'un tel service. Tout est mis en place pour y parvenir, y compris dans les administrations. Il est intéressant de voir à quel point l'autopartage peut devenir culturel, y compris dans des sphères d'activité assez inattendues.

Je ne vous ai pas entendue au sujet des camionnettes. Il serait pourtant très intéressant de développer cette formule.

Le taux de 7 % de rotation des opérateurs est particulièrement bas. N'y aurait-il pas des démarches à entreprendre en matière de communication et de sensibilisation ? La prime Bruxell'air serait un outil efficace, mais sa mise en place est extrêmement lente.

Un soutien a été octroyé en 2020 à travers la carte de dispense de 25 euros, ce qui est une bonne chose. Il faut insuffler un véritable élan à l'autopartage à Bruxelles, qui doit être encouragé par tous les moyens, au travers de la fiscalité, du plan de stationnement, de la communication, du MaaS, etc.

3239 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je veux insister sur le MaaS et la prime Bruxell'air. Nous avons l'opportunité de créer un rapport de force sain avec les opérateurs. Cela peut augmenter leurs parts de marché, mais nous devons instaurer des critères et non pas accepter tout le monde aveuglément.

J'ai pu discuter avec plusieurs opérateurs, que ce soit d'autopartage ou de micromobilité : certains sont prêts à couvrir des zones. Ils s'engagent à respecter la liste de lieux en Région bruxelloise devant absolument être couverts par leur offre. Il faut aussi des critères de durabilité et sociaux pour les personnes qui vont nettoyer les voitures ou recharger les trottinettes. Nous devons saisir cette opportunité.

La redevance de 25 euros a été suspendue ou annulée en 2020. Cela a-t-il également été le cas pour les trottinettes et les vélos ?

actoren uit de wereld van het autodelen. Het is de bedoeling alle vormen van mobiliteit zo veel mogelijk te integreren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Autodelen is een volwaardig alternatief voor het individuele autobezit. Het aanbod moet dan ook groot genoeg zijn en de spreiding over de stad moet goed zijn, evenals de toegankelijkheid.*

Op gemeentelijk niveau werden strategische plannen uitgewerkt. Gebeurde hetzelfde op gewestniveau? Steden als Gent stelden zich heel concrete doelen: over vijf jaar moet 10% van de bevolking er over zo'n dienst kunnen beschikken. Autodelen kan op die manier een deel van onze cultuur worden.

U hebt niets gezegd over bestelbusjes. Daar liggen nochtans ook veel interessante mogelijkheden.

Een rotatiecijfer van 7% is erg laag. Kunt u dat met gepaste communicatie en sensibilisering niet optrekken? Ook de Brussel'Air-premie is een nuttig instrument, maar de invoering verloopt tergend traag.

De in 2020 ingevoerde steun via een vrijstellingskaart is een goede zaak. Het autodelen moet op alle manieren worden aangemoedigd, via de fiscaliteit, via een aangepast parkeerplan, via communicatiecampagnes en via Mobility as a Service (MaaS).

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik vraag dat men inzet op MaaS en op de Bruxell'air-premie. Een sterke band tussen operatoren en overheid is belangrijk. Zij mogen hun marktaandeel verhogen, maar er moeten criteria bestaan om te bepalen welke operatoren aanvaard worden.*

Uit gesprekken met operatoren leerde ik dat sommigen bereid zijn om hele zones te dekken. Andere criteria voor de operatoren moeten hun duurzaamheid en hun sociale zin zijn: door wie laten ze de auto's schoonmaken of de steps opladen? Hier liggen mooie kansen.

De vergoeding van 25 euro voor autodelers werd in 2020 geschrapt. Geldt dat ook voor de deelsteps en deelfietsen?

3241 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Le gouvernement va davantage miser sur l'information et la sensibilisation. C'est fondamental. Le partage de voitures reste encore trop limité à un petit cercle de convaincus, qui ont cherché par eux-mêmes toutes les informations. Élargir ce cercle d'utilisateurs demandera aux autorités d'en faire plus que de les convaincre. Peut-être les communes pourraient-elles être impliquées.*

3243 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Le plan régional de mobilité Good Move prévoit également des dispositifs pour la mobilité partagée. Nous y travaillons et différentes fiches sont prévues à ce sujet.*

Comme M. Uyttendaele, j'estime qu'il faut mettre en place des conditions d'accès pour les opérateurs et oser les revoir. Je ne veux toutefois pas les imposer sans concertation avec eux. Il faut trouver le bon équilibre.

Un projet avait été suspendu pendant la crise du coronavirus, mais les choses sont en train de reprendre leur cours. Il faut effectivement que nous revoyions l'ordonnance au cours de cette législature et que nous cherchions les critères de qualité les plus adéquats pour que les opérateurs les plus fiables et durables restent.

3245 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- *Qu'en est-il de la redevance pour les trottinettes et les vélos ?*

3245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Des mesures sont prévues dans le cadre du plan de relance. Je peux vous en communiquer les détails ultérieurement.*

3245 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Prévoyez-vous un soutien à un opérateur qui serait capable de proposer des camionnettes partagées ? C'est déjà possible chez Cambio, mais cela devrait être développé.*

3245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *Cozycar a reçu un subside pour proposer un partage de camionnettes entre entreprises.*

- *L'incident est clos.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *Ik heb begrepen dat de regering meer zal inzetten op informatieverstrekking en bewustmaking. Dat is fundamenteel. Veel mensen hebben veel te winnen bij autodelen, maar toch doen ze het niet. Het autodelen blijft nog te veel beperkt tot een relatief kleine groep van overtuigden, die zelf hun weg gezocht hebben. De groep gebruikers groter maken, zal echter meer werk vergen van de overheid dan hen enkel te overtuigen. Misschien kunnen de gemeenten daarvoor ingeschakeld worden?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *In het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move zijn eveneens middelen voor gedeelde mobiliteit opgenomen.*

Net zoals de heer Uyttendaele ben ik van mening dat er voor de operatoren toegangsvoorwaarden moeten worden ingevoerd. Ik wil ze evenwel niet opleggen zonder met hen overleg te plegen.

We moeten de ordonnantie tijdens deze regeerperiode herzien en de meest geschikte kwaliteitscriteria zoeken, zodat de meest betrouwbare en duurzame operatoren blijven.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *Hoe zit het met de retributie voor steps en fietsen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *In het kader van het herstelplan is in steunmaatregelen voorzien. Ik kan u de details later meedelen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Komt er ondersteuning voor een operator die deelbestelwagens aanbiedt?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Cozycar heeft een subsidie gekregen voor het delen van bestelwagens tussen ondernemingen.*

- *Het incident is gesloten.*