



**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 13 AVRIL 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 13 APRIL 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

Question orale de M. David Weytsman 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 "la possible arrivée d'un service de livraison de courses à Bruxelles".

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 3

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 vélos "pièges"".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 4

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

concernant "le développement d'une signalétique et d'une information intégrée entre les opérateurs de mobilité à Bruxelles".

Question orale de M. Marc Loewenstein 8

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'implication de la Région dans l'opération Co.Mobility lancée par Co.Station".

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 1

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

betreffende "de mogelijke komst van een leveringsdienst voor boodschappen in Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 3

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

betreffende "de 'lokietsen'".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 4

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

betreffende "de ontwikkeling van geïntegreerde bewegwijzering en informatie tussen de Brusselse mobiliteitsoperatoren".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 8

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

betreffende "de betrokkenheid van het Gewest bij de door Co.station gelanceerde operatie 'Co.Mobility'".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter	10	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	10
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 "la récente déviation du bus 89 à la suite d'actes de vandalisme".		betreffende "de recente omleiding van bus 89 na vandalisme".	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	12	Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	12
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 "l'annonce du réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth".		betreffende "de aangekondigde heraanleg van de Prinses Elisabethlaan".	
Question orale de M. David Weytsman	13	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	13
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 "une nouvelle vie pour les trams PCC de la STIB".		betreffende "een nieuw leven voor de PCC-trams van de MIVB".	
Question orale de Mme Els Rochette	15	Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette	15
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 "la signalisation des initiatives citoyennes en matière d'itinéraires cyclables".		betreffende "de bewegwijzering voor burgerinitiatieven rond fietsroutes".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	18	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	18
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 tronçon manquant de la piste cyclable avenue de Tervueren".

betreffende "het ontbrekend deel van het fietspad op de Tervurenlaan".

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

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

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

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

concernant "la possible arrivée d'un service de livraison de courses à Bruxelles".

betreffende "de mogelijke komst van een leveringsdienst voor boodschappen in Brussel".

M. David Weytsman (MR).- À la demande du Bureau, j'ai modifié ma question pour que le nom de l'entreprise à laquelle je fais référence ne soit pas cité.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Een Parijse start-up biedt leveringen binnen het kwartier aan, wat een hele prestatie is. Het bedrijf maakt daarvoor gebruik van een netwerk van depots waar de goederen worden geleverd en waar koeriers met elektrische fietsen de bestellingen ophalen om naar de klanten te brengen.

À Paris, une start-up propose de livrer les courses en quinze minutes, ce qui est une réelle performance dans une ville de cette ampleur. Concrètement, elle utilise des points de stockage où le matériel, la nourriture et toutes les fournitures disponibles seront régulièrement livrés. De là, des livreurs à vélo électrique chargent les commandes et les acheminent vers les clients finaux.

De inrichting van logistieke sites en van netwerken van depots maken deel uit van het plan Good Move. De MR vindt dat deze sector moet gesteund worden.

De tels services existent déjà à Bruxelles, mais pas dans les processus de distribution. Il me semble donc intéressant d'évoquer cette initiative dans le cadre de ce que prévoit le plan Good Move, à savoir qu'en fonction des potentiels urbains et économiques, des sites logistiques spécifiques doivent se développer, notamment des entrepôts à différents endroits du territoire bruxellois et aussi des plates-formes à l'échelle de la zone métropolitaine".

Hebben dergelijke ondernemingen al contact opgenomen? Hoe wilt u ze aantrekken?

S'il ne partage pas tous les objectifs de Good Move, mon groupe est soucieux de soutenir le secteur des livraisons.

Werkt u met de gemeenten aan de ontwikkeling van logistieke sites? Hoe gaat u te werk? Zijn er al sites gekozen?

Avez-vous déjà été contactée par de telles entreprises ? Que faites-vous pour les attirer ?

Avez-vous déjà commencé, avec les communes, le déploiement de sites logistiques spécifiques à partir desquels des marchandises pourraient être livrées ? Quelle est votre méthode de travail dans ce domaine et quels sont les éventuels sites choisis ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il existe déjà plusieurs services de livraison de courses à vélo à Bruxelles. On peut notamment citer ShipTo, qui travaille avec Carrefour, ou Molenbike et Urbike, qui livrent les commandes passées en magasin. Il s'agit toutefois de modèles économiques différents de l'entreprise que vous mentionnez. D'après les contacts que nous avons avec les entreprises, tant dans le cadre du projet Cairgo Bike qu'en complément de ce projet, de nombreuses entreprises de toutes tailles développent actuellement des services de livraison à vélo.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In Brussel zijn er al fietskoerierdiensten, zoals ShipTo, Molenbike en Urbike. Veel bedrijven werken al voor hun eigen leveringen op die manier.

Dat is goed voor de mobiliteit, maar we mogen daarbij de arbeidsvoorwaarden van de koeriers en de macht van de grote platformen niet uit het oog verliezen. De regering streeft naar stabiele en kwaliteitsvolle banen en daar knelt het schoentje bij heel wat bekende digitale platformen. Wij willen wel platformen steunen die de sociale samenhang versterken, innoveren, de ondernemingsgeest hooghouden en goed zijn voor het milieu.

Si le développement de la logistique à vélo constitue une bonne nouvelle pour la mobilité à Bruxelles, il faut toutefois être

vigilant sur les conditions d'emploi des livreurs et le pouvoir des grandes plates-formes. La transition voulue par le gouvernement implique en effet de développer des emplois stables et de qualité, et non des emplois précaires, comme c'est le cas sur de nombreuses plates-formes centralisées, désormais bien connues, qui utilisent le terme d'économie collaborative, mais qui sont en réalité surtout une forme d'économie numérisée. Nous voulons soutenir les plates-formes qui renforcent la cohésion sociale, innovent, soutiennent l'esprit d'entreprise et sont positives pour l'environnement.

Bruxelles Mobilité étudie les différents moyens de soutenir le développement de la logistique à vélo, qui concerne bien d'autres domaines que la livraison de courses. Pour ce faire, elle échange régulièrement avec les coursiers à vélo. L'infrastructure cyclable étant l'un des premiers éléments utiles aux coursiers, la Région travaille sans relâche à son amélioration.

¹¹¹ L'accès facilité au matériel, notamment les vélos et remorques, est un autre point. À cette fin, Bruxelles Économie et emploi proposera des subsides à l'achat aux petites et moyennes entreprises (PME) bruxelloises dans le cadre du projet Cairgo Bike coordonné par Bruxelles Mobilité.

Toujours dans le cadre de ce projet, Bruxelles Mobilité communiquera auprès des particuliers et des professionnels sur le potentiel de la logistique à vélo. Plus les entreprises de logistique à vélo augmenteront leur volume de commandes, plus elles pourront diminuer leurs coûts. Il est donc important de les aider à se faire connaître.

Bruxelles Mobilité apporte également un soutien complémentaire à l'initiative mymarket.brussels largement soutenue par Bruxelles Économie et emploi. Cette initiative se distingue des autres places de marché locales par sa volonté de livrer toutes les commandes à vélo.

L'immobilier logistique est évidemment essentiel, selon les coursiers à vélo. Afin d'inventorier les moyens de soutenir ces entreprises au mieux, Bruxelles Mobilité a confié à la VUB la mission de consulter ces coursiers. Il ressort des résultats préliminaires de cette recherche que les besoins varient fortement selon les modes d'organisation, de quelques dizaines à quelques milliers de mètres carrés. Bruxelles Mobilité poursuivra les discussions avec ces entreprises et d'autres acteurs qui disposent de foncier pour trouver des solutions structurelles.

¹¹³ **M. David Weytsman (MR).**- Ma question portait sur le système de points de stockage, que je trouve très intéressant. Ce ne sont probablement pas les mêmes que ceux des grands sites de logistique dont vous avez parlé.

Si j'ai bien compris, cette partie du plan Good Move en est toujours à la phase d'étude : les points n'ont pas encore été inventoriés, ni les relais, ni le nombre de mètres carrés nécessaires. Le système utilisé par l'entreprise en question est intéressant, non en raison du processus de livraison - qui existe déjà à Bruxelles -, mais pour la décentralisation. Je vous ai

Brussel Mobiliteit onderzoekt de verschillende mogelijkheden om de logistiek per fiets te steunen. Een belangrijk element daarin is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Daar werkt de regering hard aan.

Daarnaast geeft Brussel Economie en Werkgelegenheid in het kader van het project Cairgo Bike subsidies aan kmo's voor de aankoop van fietsen en toebehoren.

Brussel Mobiliteit probeert dan weer potentiële klanten warm te maken voor leveringen per fiets en steunt ook mymarket.brussels, dat bestellingen per fiets levert.

De VUB kreeg de opdracht om de fietskoerierdiensten zelf te bevragen over hun behoeften aan logistieke ruimte. Volgens de voorlopige resultaten lopen die sterk uiteen. Brussel Mobiliteit zal daarover onderhandelen met ondernemingen en particulieren die over terreinen beschikken waarop structurele oplossingen mogelijk zijn.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik vind het netwerk van gedecentraliseerde depots interessant, maar dat is wat anders dan de grote logistieke centra waarover u het hebt.*

Ik begrijp dat dit deel van Good Move nog bestudeerd wordt. Onderzoekt de VUB ook waar de logistieke centra moeten komen?

demandé où seraient les sites, et apparemment c'est ce point qui fera l'objet de l'étude de la VUB ?

115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La VUB sera chargée de la consultation. Il s'agit donc d'une étape supplémentaire et une étude est en cours de réalisation. Nous avons ainsi obtenu des résultats préliminaires qui révèlent surtout que les besoins sont variés et les solutions à apporter multiples.

115 **M. David Weytsman (MR).**- Si elle n'est pas confidentielle, serait-il possible de nous communiquer cette étude, afin que nous puissions voir où en est la mise en œuvre du processus ?

115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous publierons les résultats de l'étude dès que possible, mais je ne sais pas où elle en est.

- *L'incident est clos.*

121 **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

121 **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,**

121 **concernant "les vélos "pièges"".**

123 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La pratique du vélo connaît une accélération depuis plusieurs années. Le nombre de cyclistes a en effet plus que doublé entre 2013 et 2019, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 14 %. Ces chiffres sont positifs et nous ne pouvons que nous en réjouir et soutenir les projets encourageant un report modal vers le deux-roues.

Hélas, l'un des freins au développement de ce mode de transport est le vol. Les chiffres sont très mauvais, puisque le nombre de vols de vélos signalés à la police a augmenté de 27 % entre 2016 et 2019, malgré un plan d'action ayant vu le jour en 2016. En 2019, 4.200 vélos ont été déclarés volés dans la Région, soit onze par jour. S'y ajoutent les vols non déclarés, qui représentent 65 % du chiffre réel.

Des initiatives ont vu le jour pour lutter contre ce phénomène : puçage, marquage, emplacements sécurisés. L'une d'entre elles a beaucoup fait parler d'elle à Gand : les vélos "pièges", équipés par la police d'un dispositif de traçage afin de remonter les filières. Ce projet avait déjà été étudié à Bruxelles il y a quelques années, mais n'avait pu voir le jour pour des raisons de légalité.

Au vu de l'exemple gantois, étudiez-vous la mise en place d'un système similaire pour notre Région ? Êtes-vous en contact avec la ville de Gand à ce sujet ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De VUB doet bij de betrokkenen navraag over hun behoeften. Die blijken heel gevarieerd.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Kunt u de resultaten van die studie publiceren?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zeker, maar pas wanneer ze klaar is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de 'lokfietzen'".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Fietsen is de afgelopen jaren almaar populairder geworden: tussen 2013 en 2019 zijn er jaar na jaar gemiddeld 14% meer fietsers.*

Helaas zetten de vele fietsdiefstallen een serieuze rem op die ontwikkeling. Ondanks het actieplan uit 2016 steeg het aantal aangiften met 27% tussen 2016 en 2019. In 2019 kreeg de politie zo 4.200 meldingen van fietsdiefstallen, en het echte aantal ligt nog veel hoger.

Om dat fenomeen een halt toe te roepen, worden fietsen gechipt of gegraveerd en kwamen er beveiligde stallingen. Een initiatief uit Gent deed stof opwaaien: de politie rustte zogenaamde 'lokfietzen' uit met een zendertje om ze te kunnen traceren. Het idee was al een aantal jaar eerder bestudeerd in Brussel, maar liep toen vast op juridische gronden.

Denkt u eraan het Gentse systeem in Brussel te introduceren? Hebt u daarover contact gehad met de stad Gent?

Wat vinden de politiezones van het idee?

Zijn de juridische struikelblokken van een tiental jaar geleden ondertussen uit de weg geruimd of werkt u daaraan?

Les zones de polices ont-elles été consultées ? Quel est leur avis sur la question ?

Avez-vous déjà surmonté les blocages juridiques relevés il y a une petite dizaine d'années, ou avez-vous lancé un processus en ce sens ?

¹²⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour des informations plus contextuelles, je vous invite à relire mes nombreuses réponses à vos questions et à celles de M. de Patoul et de Mme Rochette à propos des vols de vélos.

Mon administration est en contact avec les services de la ville de Gand depuis le début de ces expériences. Les échanges entre mon cabinet et celui de l'échevin responsable, Filip Watteeuw, sont fréquents. La transformation, depuis 2013, de la ville de Gand sur le plan de la mobilité est citée en exemple aux niveaux national et international.

Concernant les vélos "pièges", la ville de Gand est confrontée aux mêmes défis juridiques que nous vis-à-vis du parquet. Nous envisageons de procéder toujours de la sorte pour trouver des solutions. Des contacts sont en cours avec les zones de police, le parquet, Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) et des collègues dans d'autres villes et Régions et au niveau fédéral.

Les acteurs, comme les zones de police, sont représentés dans notre groupe de travail consacré au vol de vélos, qui se réunit plusieurs fois par an. La dernière réunion a eu lieu il y a trois semaines. Les zones de police souhaitent développer ce type d'action sur leur territoire, dans les limites de la légalité, bien entendu, avec les autorisations nécessaires du parquet. En collaboration avec ces acteurs, nous essayons de trouver des solutions.

¹²⁷ Ces concertations rencontrent de plus en plus de succès. Au début du mois de mars encore, la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles a arrêté un homme qui tentait de voler un vélo électrique sur l'avenue des Arts à Bruxelles. Le voleur a été localisé avec l'aide de commerçants attentifs du quartier. De même, il y a deux semaines, trois hommes ont été interpellés pour vol de vélo dans la zone de police Marlow.

Dans le cadre du prochain plan de lutte contre les vols de vélos, nous étudions les moyens de soutenir davantage les différents acteurs de la Région. J'espère que tout sera rapidement mis en œuvre, une fois obtenues du parquet les autorisations nécessaires.

- *L'incident est clos.*

¹³¹ **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹³¹ 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,

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mijn administratie en kabinet houden hierover voortdurend contact met Filip Watteeuw, de bevoegde Gentse schepen.*

Wat de lokfietsen betreft, botst de stad Gent op dezelfde juridische uitdagingen als wij, maar we zoeken naar oplossingen. Er zijn contacten met de politiezones, het parket, Brussel Preventie & Veiligheid (BPV), met andere steden en gewesten en met de federale overheid.

Meermaals per jaar komt er een werkgroep rond fietsendiefstal samen, de laatste keer drie weken geleden. De politiezones zijn het idee van de lokfietsen genegen, uiteraard binnen de grenzen van het wettelijke en met toestemming van het parket.

Het overleg werpt vruchten af.

In het kader van het toekomstige actieplan tegen fietsdiefstallen onderzoeken we hoe we de verschillende betrokken partijen beter kunnen ondersteunen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

131 **concernant "le développement d'une signalétique et d'une information intégrée entre les opérateurs de mobilité à Bruxelles".**

133 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège de la présidence.

La mobilité de demain sera résolument multimodale. À ce titre, les pouvoirs publics régionaux doivent impérativement mettre tout en œuvre afin d'assurer la meilleure intégration possible entre les différents opérateurs et modes de transport, y compris en matière d'information des voyageurs.

En 2017, des collaborateurs du groupe MR avaient entrepris de vérifier, autour des 34 gares bruxelloises, les 144 points de correspondance entre la STIB et la SNCB. Afin de dresser un tableau représentatif de la qualité de l'information disponible aux correspondances, nous avons alors retenu les critères suivants : les annonces visuelles et vocales à l'intérieur des véhicules, les plans, fléchages et autres indicateurs aux arrêts ainsi que les dispositifs d'assistance pour les personnes malvoyantes et les personnes à mobilité réduite (PMR).

Au moment de notre analyse, le constat était assez décevant : seules onze des correspondances atteignaient la moyenne sur les quatre indicateurs. Vingt-neuf pour cent des stations ne bénéficiaient pas d'annonces vocales et 47 % ne proposaient pas d'annonces visuelles. Pour les PMR, seules 55 % des correspondances entre métro et gares disposaient d'un ascenseur et seules 22 % des stations étaient équipées de bornes en braille. Il est vrai que le nombre d'ascenseurs a augmenté depuis lors ; c'est sur les autres points que nous nous interrogeons aujourd'hui.

Votre prédécesseur annonçait en 2017 qu'un dialogue avait été entamé avec le ministre fédéral compétent en vue de lancer une campagne de promotion du train, en particulier de l'offre S, mal connue des Bruxellois. Il reconnaissait que "trouver une gare SNCB en dehors des grandes gares que sont Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Ouest reste très difficile" et avait prié la STIB de développer une signalisation spécifique sur la base de "totems".

Depuis lors, l'offre ferroviaire est heureusement reflétée en temps réel sur les applications de la STIB et My Brussels et la fréquentation des gares tend à augmenter sensiblement, ce qui est une excellente nouvelle.

135 De manière générale, quelles mesures avez-vous prises depuis 2017 pour améliorer l'information multimodale en Région bruxelloise entre la STIB et la SNCB, qu'il s'agisse d'intégration de l'information ou de campagnes de communication ?

Une étude a-t-elle enfin été réalisée pour disposer d'une programmation permettant d'avoir un réseau parfaitement connecté entre les différents opérateurs de transports en commun ?

betreffende "de ontwikkeling van geïntegreerde bewegwijzering en informatie tussen de Brusselse mobiliteitsoperatoren".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De mobiliteit van de toekomst is multimodaal. Overheden moeten dan ook streven naar een zo groot mogelijke integratie van de operatoren.*

In 2017 bestudeerden MR-medewerkers de informatie voor passagiers bij 144 overstappunten tussen de MIVB en de NMBS in de buurt van de 34 Brusselse stations.

Het resultaat viel tegen: voor slechts elf verbindingen voldeed de verstrekte informatie. In 29% van de stations werd er niets omgeroepen en in 47% waren er geen visuele boodschappen. Personen met een beperkte mobiliteit konden in slechts 55% van de haltes een lift gebruiken om over te stappen tussen metro en trein, en in amper 22% van de stations is er geen informatie in braille beschikbaar. Sindsdien zijn er extra liften geplaatst.

Toenmalig minister Smet kondigde in 2017 aan dat hij met federaal minister Bellot zou overleggen over de promotie van de in Brussel relatief onbekende S-treinen. Hij erkende dat het moeilijk was om de kleinere Brusselse stations te vinden en vroeg de NMBS om specifieke signalisatie te ontwikkelen.

Ondertussen biedt de MIVB realtime-informatie over het spoorverkeer en trekken de kleine stations meer reizigers aan.

Welke maatregelen nam u om de gezamenlijke informatie van de MIVB en de NMBS te verbeteren?

Liet u een studie uitvoeren om na te gaan of de vervoersnetwerken perfect op elkaar kunnen worden afgestemd?

Quelle collaboration avez-vous entreprise avec votre homologue du gouvernement fédéral à ce sujet ? Le groupe de travail qui avait été créé dans le cadre du RER a-t-il proposé des mesures ou des recommandations ? Si oui, lesquelles ? Si non, pourquoi ?

Pouvez-vous me communiquer le nombre de points de correspondance qui bénéficient aujourd'hui d'annonces vocales sur les lignes de trams et de bus ? Quelles lignes en sont-elles encore dépourvues ?

Quid des annonces visuelles ? Dans toutes les stations de métro en correspondance avec les gares SNCB, une signalétique indique l'accès vers la gare grâce aux schémas de ligne qui renseignent les correspondances avec le train. Quel est l'état d'avancement de la signalétique, notamment des totems, pictogrammes et marquages au sol ? Combien de stations de métro en sont-elles entièrement équipées ?

Combien d'afficheurs présentent-ils des informations de l'autre opérateur, que ce soit la STIB ou la SNCB ?

Qu'en est-il de la signalétique installée aux correspondances situées aux arrêts de trams et de bus ? Une réflexion a-t-elle été engagée ?

Des contraintes empêchaient à l'époque d'afficher en temps réel sur les écrans de la STIB les temps d'attente pour les lignes S. Cette possibilité existe pourtant dans d'autres villes, comme Zurich. Ces contraintes sont-elles toujours d'actualité ? Une telle possibilité pourrait-elle désormais voir le jour, ne serait-ce que l'affichage du prochain train arrivant en gare et son heure d'arrivée ? Si non, pourquoi ?

Faut-il toujours faire la file pour valider son titre de transport au même automate ? A-t-on trouvé une solution à ce problème ?

Entretenez-vous une collaboration avec les opérateurs privés de mobilité afin de les intégrer à l'application My Brussels ? Si oui, lesquels ? Pouvez-vous me communiquer un calendrier à ce propos ?

¹³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - L'offre liée au réseau S de la SNCB est reprise sur tous les plans du réseau de la STIB : sur le grand plan schématique affiché aux arrêts et stations, sur le petit plan de l'offre structurante - soit quatre lignes de métro et cinq lignes de tram (Chrono et réseau S) - ainsi que sur les plans de quartier affichés en station.

L'offre de la SNCB - tout comme celles du TEC et de De Lijn - est intégrée dans le moteur de recherche d'itinéraires sur le site et l'application de la STIB. Par ailleurs, depuis février 2021, les départs de la SNCB, de De Lijn et du TEC ont été intégrés sur la carte et dans l'application de la STIB. Il s'agit de données en temps réel pour la SNCB et De Lijn. En revanche, du fait que le TEC ne fournit pas ces données en accès libre, il n'est pas possible de les intégrer.

Werkt u samen met federaal minister Gilkinet? Stelde de werkgroep voor het gewestelijk expresnet maatregelen voor? Zo ja, welke?

Bij welke haltes wordt er informatie omgeroepen over overstapmogelijkheden? Op welke lijnen gebeurt dat niet?

In de metrostations is ondergronds aangegeven hoe je naar het treinstation in de buurt moet lopen. Hoe staat het echter met de bewegwijzering op de openbare weg?

Op hoeveel schermen wordt er informatie van de andere vervoersmaatschappij weergegeven?

Hoe zit het met de informatie over overstapmogelijkheden bij tram- en bushaltes?

Is het ondertussen mogelijk om in real time de wachttijd voor de S-lijnen op de schermen van de MIVB weer te geven?

Moeten reizigers nog steeds aanschuiven om hun vervoerbewijs bij één toestel te registreren? Is daar een oplossing voor gevonden?

Met welke privé-instanties werkt u samen om ze in de My Brussels-app op te nemen? Hoe ziet de planning eruit?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het aanbod van S-treinen staat op alle netplannen van de MIVB en op de wijkplannen in de stations.*

Daarnaast is het aanbod van de NMBS in de online routeplanner en de app van de MIVB opgenomen. Voor de NMBS en De Lijn geeft de MIVB bovendien realtime-informatie. De gegevens van de TEC zijn niet vrij toegankelijk, dus voor dat aanbod is realtime-informatie onmogelijk.

De MIVB werkt met de andere vervoersmaatschappijen aan een gezamenlijk digitaal vervoerbewijs. Dat zal via de apps van de vervoersmaatschappijen kunnen worden gekocht. Met MoveBrussels komt er bovendien een app waarin ook privévervoersmaatschappijen zijn opgenomen.

La STIB travaille en collaboration avec les autres opérateurs de transports publics afin de proposer un titre interoperable dématérialisé. Celui-ci pourra être acheté et validé directement dans l'application des opérateurs, sans passer par les automates de vente en station. Au travers de MoveBrussels, elle propose en outre une application pilote intégrant déjà certains opérateurs privés. Sur la base des retours des clients, la STIB continuera à intégrer les opérateurs privés dans ses canaux d'informations aux voyageurs, notamment via une application.

Évoquons par ailleurs la réalisation d'un plan tridimensionnel pour le pôle Anderlecht-Ceria avec l'ouverture du parking Park and Ride (P+R) et de la nouvelle gare d'Anderlecht. L'ensemble des trams - à l'exception des plus anciens du type PCC - et des bus de la STIB sont équipés d'annonces dynamiques visuelles et audio et informent des correspondances avec la SNCB.

¹³⁹ Dans quasiment toutes les stations de métro, la signalétique indique la direction à suivre pour rejoindre les gares SNCB. Des afficheurs SNCB sont placés dans la station de métro Schuman, par exemple. Il n'y a pas de totem dans les stations de métro, ni de marquage au sol.

Aux arrêts de tram et de bus, les plans de quartier indiquent les gares SNCB. Aucun totem ni signalétique au sol ne sont présents à ces arrêts non plus.

La SNCB dispose de ses propres afficheurs sur les quais ou dans ses salles de guichets.

Il semble peu pertinent d'indiquer ces temps d'attente sur les afficheurs aux arrêts de tram ou de bus. Il serait plus judicieux d'afficher cette information dans les véhicules. Un projet en ce sens est en cours de développement.

La collaboration avec le gouvernement fédéral se poursuit et le groupe de travail formule des recommandations, qui ne portent pas encore sur la STIB pour l'instant.

Nous œuvrons actuellement à l'installation d'automates de vente dans la zone SNCB et à la validation des titres STIB dans la zone SNCB.

De son côté, la STIB installe ses automates dans les gares, dans des zones qui lui sont affectées et se trouvent à proximité des réseaux de la STIB. Ces automates ne permettent toutefois pas de valider un ticket. C'est, pour rappel, la raison pour laquelle tous les bus et trams de la STIB ainsi que toutes les stations de métro sont équipés de valideurs. C'est également pour ce motif que nous travaillons à la billettique dématérialisée intégrée afin de pouvoir pousser plus loin l'intermodalité de nos transports en commun.

¹⁴¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'entends que vous portez intérêt à cette thématique et que des progrès sont réalisés. Toutefois, il est essentiel de disposer de chiffres pour connaître les améliorations enregistrées au fil du temps.

Voor het knooppunt Anderlecht-Coovi komt er een allesomvattend plan, met een overstapparking en een nieuwe station. De MIVB rust voorts al haar bussen en trams uit met aankondigingsschermen en omroepsystemen. Ze geeft bovendien informatie over treinverbindingen.

In nagenoeg alle metrostations is aangegeven hoe je naar het dichtstbijzijnde treinstation kunt gaan.

Aan de tram- en bushaltes staan de treinstations op de wijkplannen aangeduid.

De NMBS gebruikt haar eigen signalisatie op de perrons en aan de loketten.

Het heeft weinig nut om de wachttijden van de NMBS aan de bus- en tramhaltes weer te geven. De operatoren werken echter aan een project om die informatie in de voertuigen zelf te geven.

Ik zet de samenwerking met de federale regering voort. De werkgroep formuleert aanbevelingen, die voorlopig echter geen betrekking hebben op de MIVB.

Ik streef naar verkoopautomaten en ontwaardingsstoestellen van de MIVB in de NMBS-zone.

De MIVB installeert wel al automaten in specifieke zones in de stations, maar daar kunnen de biljetten niet ontwaard worden. Daarom staat er in elke bus of tram nog een ontwaardingsstoestel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *U hecht duidelijk belang aan het onderwerp. We hebben echter cijfers nodig om de toestand te kunnen evalueren.*

Quel est le pourcentage de lignes et de stations bénéficiant d'une signalétique adéquate ?

La sensibilisation doit viser les voyageurs, mais aussi le personnel de la STIB. Dans certaines stations, les agents ne sont pas totalement au courant des connexions possibles avec des gares SNCB attenantes. La situation peut donc être améliorée, même si les applications évoluent positivement.

Selon nous, il serait utile d'afficher les temps d'attente et les destinations des trains en station également.

- *L'incident est clos.*

145 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

145 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,

145 concernant "l'implication de la Région dans l'opération Co.Mobility lancée par Co.Station".

147 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il y a quelques mois, Co.Station, une structure financée par BNP Paribas Fortis, Proximus, SD Worx et USG, lançait la première phase de l'opération Co.Mobility. Son objectif : créer le premier écosystème belge de la mobilité. Elle est parvenue à rassembler, en plein confinement, quarante sociétés pour travailler à ce projet de co-innovation.

Parmi les intervenants se trouvent les six partenaires fondateurs du processus, à savoir AG Insurance, BNP Paribas Fortis, Brussels Airport Company, la SNCB, Infrabel et Touring. Un deuxième groupe se compose de treize grandes entreprises internationales, parmi lesquelles AGC, Alstom, Total, Luminus et Accenture. Enfin, un troisième groupe regroupe des start-up et scale-up belges, comme Stoomlink, Wibee, Radix et Ctec, et des experts issus d'universités et de centres de recherche, tels que la VUB, l'Université d'Anvers et Smart City Institute, ou des organisations comme Espaces-Mobilités et l'Union wallonne des entreprises (UWE).

Quatre projets devaient être présentés récemment : le projet Communio, qui consiste en pôles multimodaux en zone périurbaine ; Optimob, qui vise l'optimisation des espaces dans les gares, stations de métro et aéroports ; HotSeat, plate-forme d'accompagnement des plans de mobilité des entreprises ; et Watt on Wheel, qui consiste en la recharge mobile à la demande de véhicules électriques de société.

Les partenaires fondateurs de Co.Mobility affirment vouloir créer une communauté d'acteurs privés et publics, afin de coconstruire des solutions pour la mobilité de demain, avec en ligne de mire un impact sociétal durable. Le projet Co.Mobility

Hoe hoog is het percentage lijnen en stations waar de signalisatie voldoet?

Ook het personeel van de operatoren moet informatie over aansluitingen kunnen verschaffen. Dat is niet altijd het geval.

Informatie over treinverbindingen in metrostations heeft wel degelijk nut.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de betrokkenheid van het Gewest bij de door Co.station gelanceerde operatie 'Co.Mobility'".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Co.Station, een instantie die wordt gefinancierd door BNP Paribas Fortis, Proximus, SD Worx en USG, wil het allereerste 'mobiliteitsecosysteem' van België opzetten. Het kon in volle coronaperiode veertig bedrijven achter dit vernieuwende samenwerkingsproject scharen en ging een aantal maanden geleden van start met de eerste fase van Co.Mobility.*

De zes stichtende leden zijn AG Insurance, BNP Paribas Fortis, Brussels Airport Company, de NMBS, Infrabel en Touring. Zij worden aangevuld met grote internationals, Belgische start-ups en scale-ups, universiteiten, onderzoekscentra en non-profitorganisaties.

Vier projecten staan in de startblokken: Communio (multimodale hubs in de stadsrand), Optimob (een efficiënter gebruik van stations-, metro- en luchthavenomgevingen), HotSeat (bedrijven begeleiden bij het opstellen van hun mobiliteitsplan) en Watt on Wheel (mobiel opladen van bedrijfswagens).

Co.Mobility mikt op een steeds verdere uitbreiding van een netwerk van privébedrijven en openbare diensten, die samenwerken aan de duurzame mobiliteit van morgen. Het doel in dit tweede seizoen is om 45 tot 100 nieuwe leden aan te trekken.

reprendra dès ce mois d'avril pour une deuxième saison, avec l'objectif de faire croître la communauté de 45 à 100 membres.

149 Parallèlement au double objectif de créer une communauté d'acteurs privés et publics autour des enjeux de mobilité et de codévelopper des solutions très concrètes, les fondateurs de Co.Mobility ont rédigé un manifeste pour demander au monde politique belge de se diriger vers un écosystème de la mobilité et de tourner le dos à un système en silo, où les décideurs et les acteurs de la mobilité n'interagissent pas. Tout cela relève du bon sens, mais il est parfois difficile de changer ses habitudes. Notre rôle est de faire évoluer nos structures publiques pour mieux relever les défis à venir. Heureusement, tout n'est pas noir et des collaborations existent, mais il y a une marge de progression.

La Région bruxelloise - qu'il s'agisse de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de parking.brussels ou encore de votre cabinet - a-t-elle été sollicitée pour participer à l'opération Co.Mobility ? A-t-elle eu connaissance de cette initiative ? La SNCB et Infrabel y prennent part, mais ce n'est pas le cas de la STIB. Y a-t-il une raison à cela ? Participera-t-elle à la prochaine phase de développement ?

Quels acteurs de la Région bruxelloise participent-ils ou prévoient-ils de participer à cette initiative ?

Comment la Région se positionne-t-elle par rapport à cette initiative ? Prévoit-elle d'intégrer le projet ou - à la lecture notamment du manifeste publié par Co.Mobility - d'adapter certains processus internes ?

151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB a fait partie, en 2020, des sept membres fondateurs de Co.Mobility. À ce titre, elle s'est impliquée activement dans cette initiative, tant d'un point de vue financier qu'humain. Elle était ainsi représentée au sein du conseil de gouvernance et de l'équipe opérationnelle du projet.

Bruxelles Mobilité a été informée de l'initiative Co.Mobility par le comité de pilotage STI belge. Une présentation de l'initiative y avait été faite par Co.Station Brussels en avril 2020. Par manque de ressources, l'administration n'a pas souhaité s'impliquer dans l'initiative, mais a voulu rester informée des évolutions.

Fin 2020, la STIB a fait le bilan de sa participation à cette initiative. Sa conclusion était la suivante : bien que cette initiative ait permis de tester certaines méthodes de collaboration avec des partenaires d'horizons différents, le retour sur investissement de Co.Mobility n'est pas suffisamment élevé pour justifier une prolongation de la participation. Sur la base de cette conclusion, la STIB a décidé, en janvier 2021, de mettre fin à sa participation à l'initiative.

À propos des participants, la STIB est la seule organisation régionale à prendre part à l'initiative. Sibelga et Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) sont également reprises dans la liste des organisations faisant partie de l'écosystème de Co.Mobility. Nous n'avons pas connaissance d'autres organisations régionales qui prévoient de participer à la

De stichters van Co.Mobility schreven ook een manifest, waarin ze de Belgische politiek oproepen om het hokjesdenken vaarwel te zeggen en mee werk te maken van een echt mobiliteitsecosysteem. Er wordt al samengewerkt, maar alles kan beter. Ingesloten gewoonten zijn nu eenmaal vaak moeilijk te veranderen.

Is het Brussels Gewest - en dan in het bijzonder Brussel Mobiliteit, de MIVB, parking.brussels en uw kabinet - al gevraagd om deel te nemen aan Co.Mobility zoals de NMBS en Infrabel dat al doen?

Welke Brusselse spelers nemen al deel aan het initiatief of sluiten zich binnenkort aan?

Hoe staat het Brussels Gewest tegenover het initiatief?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In 2020 was de MIVB een van de zeven stichtende leden van Co.Mobility. Ze nam een actieve rol op binnen het initiatief, zowel financieel als operationeel.*

Brussel Mobiliteit wenst op de hoogte te blijven van alle nieuwe ontwikkelingen binnen het project, maar heeft door een gebrek aan middelen besloten om voorlopig niet deel te nemen.

Eind 2020 maakte de MIVB de balans op van haar deelname. Samenwerken met partners met een andere achtergrond was een leerrijke ervaring geweest, maar het project bracht de MIVB te weinig op om een verlenging te rechtvaardigen.

Ook Sibelga en Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) staan op de lijst met deelnemende organisaties, maar voorts hebben we geen weet van andere gewestelijke diensten die willen deelnemen. Ook een deelname van Brussel Mobiliteit is op dit moment niet aan de orde.

prochaine édition. En ce qui concerne Bruxelles Mobilité, une participation n'est pas prévue à l'heure actuelle.

153 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'apprends qu'il y avait en fait sept membres fondateurs et que la STIB en faisait partie. Je suis assez surpris. Il est difficile d'investiguer plus avant, dans le cadre d'une question orale, les raisons de ce départ. La SNCB et Infrabel y ont pourtant trouvé leur compte.

Ensuite, concernant les objectifs de Co.Mobility, même si la STIB semble s'en être retirée et que Bruxelles Mobilité n'y participe pas, que pensez-vous de ce manifeste ? Ces objectifs vous semblent-ils sortir du champ de compétences de la Région, de l'administration et de la STIB ? Ou bien celles-ci comptent-elles malgré tout en intégrer certains éléments ?

Je suis surpris que la STIB ait fait le choix de partir de cet écosystème qui se met en place. Il me semble dommage pour notre Région qu'un acteur aussi important que la STIB n'y participe pas.

155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne peux pas vous exposer ses raisons. Elle n'a pas dit non par principe. Elle a pris part au processus en sollicitant des ressources humaines, notamment en embauchant des travailleurs indépendants. Elle a donc évalué la situation et essayé de trouver une solution avant de répondre par la négative. Si vous souhaitez obtenir des informations supplémentaires au sujet de cette évaluation, je vous invite à me soumettre une question écrite.

- *L'incident est clos.*

159 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

159 **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,**

159 **concernant "la récente déviation du bus 89 à la suite d'actes de vandalisme".**

161 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *En raison de plusieurs incidents, le bus 89 ne circule plus place de la Duchesse de Brabant et rue de Ribaucourt à Molenbeek-Saint-Jean depuis le 3 février. Le stationnement illégal aux arrêts de bus pose également des problèmes.*

La STIB se concerte avec la police et la commune de Molenbeek-Saint-Jean sur la manière de gérer la violence excessive et le vandalisme. Étiez-vous au courant des problèmes sur cette ligne ?

Saviez-vous que la STIB envisageait de modifier le trajet du bus et de ne plus desservir certains arrêts ? Quelle est votre position

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het verbaast me te horen dat de MIVB een van de zeven stichtende leden was.*

Wat vindt u van de doelstellingen in het Co.Mobility-manifest, ook al heeft de MIVB zich eruit teruggetrokken en neemt Brussel Mobiliteit niet deel? Overwegen ze ondanks alles toch bepaalde elementen over te nemen?

Voor ons gewest is het een spijtige zaak dat een belangrijke speler als de MIVB niet langer deelneemt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik kan hier niet ingaan op de redenen waarom de MIVB niet langer deelneemt. Als u meer wilt weten, stel ik voor dat u mij een schriftelijke vraag stuurt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de recente omleiding van bus 89 na vandalisme".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Sinds 3 februari rijdt bus 89 niet meer over het Hertogin van Brabantplein en door de de Ribaucourtstraat in Sint-Jans-Molenbeek ten gevolge van diverse incidenten die ook in de media aan bod kwamen. De voorbije twee maanden werden nog twee buschauffeurs in elkaar geslagen en werden bussen meermaals met stenen bekogeld. Wildparkeerders aan de bushaltes zorgen eveneens voor problemen. Op de MIVB-website stond vanochtend dat de haltes vandaag niet worden aangedaan, maar het is niet duidelijk hoelang de omleiding blijft duren.*

De MIVB overlegt met de politie en de gemeente Sint-Jans-Molenbeek hoe ze buitensporig geweld en vandalisme op de lijn het hoofd kan bieden. De vakbond en de MIVB wezen er echter al op dat de oude route pas opnieuw wordt gereden wanneer er

à propos de la décision de la STIB ? Êtes-vous impliquée dans les consultations et à quel stade en sont-elles ?

de garanties komen inzake politieaanwezigheid en veiligheid in het algemeen.

Was u op de hoogte van de recente problemen op dit traject? Was u ervan op de hoogte dat de MIVB overwoog om de bus om te leiden en bepaalde haltes niet langer aan te doen? Waarom is er niet eerder ingegrepen? Een omleiding is natuurlijk maar een tijdelijke oplossing. Wat is uw standpunt over de beslissing van de MIVB? Bent u bij het overleg betrokken en hoever staat het?

¹⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La ligne 89 a été déviée après concertation avec la commune et la police, à la suite d'infractions persistantes, combinées à plusieurs cas d'agression envers le personnel de la STIB.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Bus 89 wordt sinds 3 februari 2021 richting Bockstael omgeleid tussen Delacroix en Ribaucourt. De omleiding kwam er na overleg en in goede samenwerking met de gemeente en de politie, naar aanleiding van aanhoudende problemen: verkeersovertredingen (dubbel en driedubbel parkeren, parkeren op bushaltes, wildparkeren op het Hertogin van Brabantplein) gecombineerd met een gevoel van straffeloosheid en verschillende gevallen van agressie tegen MIVB-personeel.

Entre-temps, des mesures ont été prises et des travaux entamés afin de permettre au bus 89 de reprendre son itinéraire normal. La police a renforcé sa présence sur la ligne et dressé des centaines de procès-verbaux pour stationnement sauvage. En collaboration avec la STIB, la police œuvre également à l'élaboration d'un plan de sécurité spécifique pour la ligne.

Intussen zijn er maatregelen genomen om bus 89 opnieuw de normale route te laten volgen. Zo keurde de gemeente Sint-Jans-Molenbeek bij hoogdringendheid de aanleg goed van een vooruitgeschoven bushalte Paal. De werken zijn in maart gestart en zouden intussen klaar moeten zijn. Voorts is de politie veel meer aanwezig op de buslijn en heeft ze honderden processen-verbaal opgesteld wegens wildparkeren. Samen met de veiligheidsdienst van de MIVB werkt de politie ook aan een specifiek veiligheidsplan voor de buslijn.

Momenteel vinden er werken plaats, maar zodra die zijn afgerond, is het de bedoeling dat bus 89 opnieuw het gebruikelijke traject aflegt. We zullen de situatie ook blijven volgen in samenwerking met de gemeente en de politiezone.

¹⁶⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Si je comprends bien, tous les arrêts restent desservis, mais la déviation subsiste en raison des travaux.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als ik het goed begrijp, doet bus 89 opnieuw alle haltes aan, maar is er nog een omleiding vanwege werken. Zo staat het ook, zij het niet echt duidelijk geformuleerd, op de MIVB-website.

Je note également qu'un plan de sécurité a été élaboré en collaboration avec la police, pour prévenir notamment la violence et le stationnement illégal.

Na de werken volgt de bus opnieuw het gebruikelijke traject, met dien verstande dat halte Paal is verschoven. Samen met de politie is er een veiligheidsplan uitgewerkt om geweld, wildparkeren enzovoort te voorkomen.

Ik begrijp dat de MIVB een omleiding heeft georganiseerd, maar het probleem kan maar echt worden opgelost door de straffeloosheid aan te pakken.

¹⁶⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Il existe effectivement un plan de sécurité spécifique pour le bus 89.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er is inderdaad een specifiek veiligheidsplan voor buslijn 89.

¹⁶⁷ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Il ne reste plus qu'à le mettre en œuvre.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Nu maar hopen dat het ook wordt uitgevoerd.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

173 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

173 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,

173 concernant "l'annonce du réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth".

175 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Le réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth, annoncé par la STIB, implique la suppression de nombreuses places de stationnement en voirie, ce qui suscite l'inquiétude des riverains. Et les solutions alternatives telles que proposées ne semblent pas apaiser leurs craintes.

Ce projet s'inscrit-il dans le cadre de la création d'une cinquantaine de mailles apaisées tel que prévu dans le plan Good Move ?

Y a-t-il eu concertation avec les riverains et les commerçants du quartier sur les nouveaux aménagements ?

La demande de permis a-t-elle été déposée ? Dans le cas contraire, quand est-ce prévu ?

La mise à sens unique de l'avenue risque d'engendrer des nuisances et des reports de charge dans les rues avoisinantes. Ces nuisances potentielles ont-elles été prises en considération et quantifiées ?

À combien se chiffre le nombre de places de stationnement supprimées en voirie ? Y a-t-il une compensation de stationnement prévue hors voirie ? Dans l'affirmative, combien de places seront-elles créées, et où ? Seront-elles payantes ? À quel tarif ? Leur gestion sera-t-elle assumée par des firmes privées ?

177 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet d'aménagement et de mobilité de l'avenue Princesse Élisabeth est un projet Avanti ; il ne relève pas du processus de mise en œuvre de la maille apaisée Colignon-Josaphat. Il correspond toutefois au concept de maille apaisée adopté dans le cadre de Good Move et figure au nombre des éléments retenus dans les conclusions de l'étude de circulation de la maille Lambermont-Botanique (CRU 2) pilotée par Bruxelles Mobilité en 2020.

Le contrat local de mobilité Josaphat-Colignon, en cours d'élaboration, précisera le schéma de circulation à l'échelle du quartier, en tenant compte de la mise en place d'un contre-sens de circulation au profit des bus et des trams en direction du boulevard Lambermont.

Le projet a été suivi par un comité d'accompagnement composé de la commune de Schaerbeek, de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Environnement et d'urban.brussels.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende "de aangekondigde heraanleg van de Prinses Elisabethlaan".

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- Voor de heraanleg van de Prinses Elisabethlaan zullen een heleboel parkeerplaatsen op de weg sneuvelen, wat de buurtbewoners zorgen baart. Bovendien stellen de voorgestelde oplossingen hen niet gerust.

Wordt dit een van de vijftig verkeersluwe mazen van Good Move? Is er over deze nieuwe inrichting overlegd met de buurtbewoners en de handelaars? Is er al een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend?

De keuze voor eenrichtingsverkeer kan tot sluipverkeer leiden. Werden de nadelen bestudeerd?

Hoeveel parkeerplaatsen zullen er sneuvelen? Worden die gecompenseerd door parkeerplaatsen buiten de openbare weg? Hoeveel plaatsen komen er dan bij? Zullen ze betalend zijn? Wie zal ze beheren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De heraanleg van de Prinses Elisabethlaan valt onder het Avantiprogramma en maakt geen deel uit van de verkeersluwe maas Colignon-Josaphat, al past het project in het concept van verkeersluwe mazen en werd het ook opgenomen in de verkeersstudie voor de maas Lambermont-Kruidtuin in 2020.

De verkeerscirculatie in de wijk wordt uitgetekend in het lokale mobiliteitscontract Colignon-Josaphat. Bussen en trams zullen richting Lambermontlaan in de tegenrichting kunnen rijden.

Het project werd gevolgd door een begeleidingscomité waarin de gemeente Schaerbeek, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en urban.brussels vertegenwoordigd zijn.

Over de heraanleg van de laan zal in het kader van de vergunningsaanvraag een participatief proces opgestart worden. De aanvraag werd op 4 maart 2021 bij urban.brussels

Le processus consultatif sur les aménagements débutera dans le cadre de l'enquête publique liée à l'instruction de la demande de permis. Les propositions de schémas de circulation sur le périmètre du quartier font, quant à elles, l'objet d'ateliers participatifs dans le cadre du contrat local de mobilité Colignon-Josaphat.

La demande de permis d'urbanisme a été déposée auprès d'urban.brussels le 4 mars 2021.

Une étude de mobilité a été réalisée par un bureau spécialisé en 2019 afin d'évaluer le report de flux automobiles sur le secteur étudié. Ces chiffres sont détaillés et repris dans le rapport d'incidences annexé à la demande de permis d'urbanisme.

L'avenue Princesse Élisabeth accueille aujourd'hui 143 places de stationnement en voirie. Le projet prévoit d'en supprimer 79, ce qui permettra d'élargir les trottoirs, de sécuriser le parcours cyclable, de végétaliser l'avenue et de mettre l'arrêt de tram et de bus Princesse Élisabeth aux normes d'accessibilité pour les PMR.

¹⁷⁹ L'objectif de notre politique régionale de stationnement est de permettre le transfert du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie. Pour ce faire, dans le cadre de ce projet, des accords passés entre la commune de Schaerbeek, parking.brussels et des partenaires externes ont permis de proposer des actions concrètes et réalisables au terme des travaux sur l'avenue :

- sur la partie sud : 37 places sont supprimées. Le promoteur ION s'engage à mutualiser 27 places de parking (jour et nuit) sur le site Capronnier, auxquelles pourront s'ajouter 57 autres en soirée. Cela représente un total de 84 places disponibles en soirée ;

- sur la partie nord : 42 places sont supprimées. La SNCB s'engage à mutualiser, sur le parking de la gare de Schaerbeek, 20 emplacements de parking (jour et nuit), qui s'ajoutent aux 40 disponibles en soirée. Cela représente un total de 60 places disponibles en soirée.

Notons enfin que la fixation du montant de la location des places de stationnement en voirie et hors voirie est une compétence communale et non régionale.

¹⁸¹ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Ce projet est très important pour équiper le quartier en aménagements de qualité. Or, les habitants se plaignent d'un manque de concertation. Mais j'entends bien que le processus n'en est pas encore à ce stade, et je ne manquerai donc pas de revenir sur le sujet.

- *L'incident est clos.*

¹⁸⁵ **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

ingediend. Het effectenverslag bevat de gedetailleerde resultaten van de mobiliteitsstudie die in 2019 werd uitgevoerd.

De Prinses Elisabethlaan telt 142 parkeerplaatsen op de weg. Bij de heraanleg zullen er 79 sneuvelen, ten voordele van bredere trottoirs, veiligere fietspaden, meer groen langsheen de laan en een betere toegankelijkheid van de bus- en tramhalte voor personen met een beperkte mobiliteit.

Het gewestelijke parkeerbeleid zet in op parkeren buiten de openbare weg. Na overleg met de gemeente Schaerbeek, parking.brussels en externe partners werd overeenkomen dat er op twee parkings parkeerplaatsen opgesteld zullen worden voor buurtbewoners, namelijk op de site Capronnier en op de parking van het treinstation in Schaerbeek.

De gemeente is bevoegd voor het vastleggen van de parkeerprijs.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *De buurtbewoners klagen over een gebrek aan inspraak. Ik verneem nu dat het hiervoor nog te vroeg is.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

185 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,

185 concernant "une nouvelle vie pour les trams PCC de la STIB".

187 M. David Weytsman (MR).- Le présent gouvernement prévoit de réserver une priorité aux transports publics afin d'inciter les navetteurs et l'ensemble de la population bruxelloise à laisser la voiture au garage pour les courts déplacements. Nous partageons évidemment cet objectif. Dans ce cadre, des extensions de lignes sont prévues avec le tram 9 ainsi qu'avec les lignes reliant Neder-over-Heembeek et Tour & Taxis à la place Rogier. Nous avons d'ailleurs des appréciations différentes quant à la pertinence de certaines de ces lignes.

Or, qui dit extension de réseau dit matériel additionnel. Une commande de 60 plus 30 trams de la nouvelle génération a donc été passée par la STIB. Cependant, la fabrication de ce matériel, dont les premières livraisons avaient été annoncées pour 2020, semble prendre un certain retard. Nous pouvons nous interroger sur la disponibilité suffisante du matériel à court terme et sur la disparition progressive de matériel ancien de type PCC encore en service sur le réseau. À cela s'ajoute l'utilisation sur la ligne 8 de deux types de matériel (T2000 et T3000), alors qu'une uniformité du matériel aurait été préférable pour le confort des utilisateurs de la ligne.

Où en est exactement la STIB dans la gestion du parc des trams dont la suffisance de véhicules sur rails dans un avenir rapproché pose question ? Est-il exact que la STIB a pris la décision de procéder à un entretien en profondeur des trams PCC de la série 7900 ? Ce matériel d'un certain âge ferait l'objet et d'une révision complète. Dans ce cas, nous pouvons craindre un passage au matériel moderne sur l'ensemble des lignes à une échéance assez lointaine ainsi que le maintien pendant plusieurs années encore de conditions malaisées d'embarquement et de débarquement.

189 La STIB procède-t-elle effectivement à une remise en état profonde des véhicules de cette série ? Cette opération de rajeunissement va-t-elle être effectuée sur les 61 véhicules de la flotte existante ?

Cela signifie-t-il que le matériel moderne ne sera pas mis à la disposition des clients aussi rapidement que souhaité ?

Pourquoi la STIB se limite-t-elle à cette commande de 60 plus 30 trams modernes ?

191 Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB procède à la révision d'un nombre limité de véhicules de la série 7900 afin de garantir, sur leur durée de vie résiduelle, une fiabilité permettant d'assurer le service avec régularité et confort. La STIB réalisera ces travaux dans ses ateliers sur les dix voitures

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

betreffende "een nieuw leven voor de PCC-trams van de MIVB".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Om de pendelaars en de Brusselaars aan te sporen hun wagen in de garage te laten voor korte verplaatsingen, wil de regering vooral het openbaar vervoer versterken. Zo wordt lijn 9 verlengd en komen er lijnen die Neder-Over-Heembeek en Thurn & Taxis verbinden met het Rogierplein.

Een uitbreiding van het net vergt ook bijkomend materieel. De MIVB heeft negentig nieuwe trams besteld, maar de levering daarvan loopt enige vertraging op. Als de PCC-trams geleidelijk verdwijnen, zoals gepland, rijst de vraag of er op korte termijn wel voldoende rollend materieel zal zijn. Daar komt bij dat er op tramlijn 8 twee verschillende types (T2000 en T3000) gebruikt worden, wat minder gunstig is voor het comfort van de reizigers.

Heeft de MIVB beslist om de PCC-trams van serie 7900 een grondige onderhoudsbeurt te geven? Zullen alle 61 tramstellen van dat type onder handen genomen worden? Betekent dit dat het langer zal duren voor er modern materieel in gebruik genomen wordt? Waarom heeft de MIVB maar negentig trams besteld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De MIVB zal een beperkt aantal tramstellen van serie 7900 een opknapbeurt geven, zodat ze nog een correcte dienstverlening kunnen garanderen voor hun resterende levensduur. De tien trams die het vaakst gebruikt worden, worden het eerst onder handen genomen.

les plus sollicitées - et donc les plus fragiles - de cette série qui en compte 61. Ce chiffre sera amené à augmenter.

Comme indiqué dans son rapport annuel 2019, la STIB possède 397 trams :

- 271 trams à plancher bas : 70 de type T4000, 150 de type T3000 et 51 de type T2000 ;

- 126 trams à plancher haut, dits PCC : 61 de type T7900 et 65 de type T7700.

La STIB a passé une commande ferme de 90 trams de nouvelle génération (TNG) dans un contrat-cadre de 150 véhicules, ce qui implique qu'une commande ferme supplémentaire de 60 TNG reste dans les possibilités budgétaires. Ces nouveaux trams permettront d'accroître la proportion de véhicules à plancher bas sur le réseau.

Je comprends les remarques sur l'uniformité mais, parfois, la seule possibilité de mettre une voiture supplémentaire sur le réseau est d'utiliser un véhicule plus ancien. Pour l'instant, nous maintenons donc des trams PCC en service afin d'accroître l'offre sur certaines lignes.

193 **M. David Weytsman (MR).**- Pouvons-nous en déduire que cette augmentation potentielle des frais de rénovation est due à un retard de livraison ou de mise en œuvre ? J'imagine que cet imprévu est dû au fait que la STIB pensait ne plus devoir utiliser ces trams.

193 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est prévu de réutiliser une partie de ces trams, dont le nombre diminue. Nous préférons toutefois en remettre certains en circulation afin d'augmenter la capacité sur quelques lignes. Je ne pense pas que nous soyons en retard dans nos achats. Notre offre de trams est ce qu'elle est et, parfois, le seul choix qui s'offre à nous est de faire circuler un tram ancien ou de ne pas en faire circuler du tout. C'est la raison pour laquelle nous procédons à la maintenance de ces véhicules. Nous nous attendons évidemment à une augmentation des frais liés à leur entretien à mesure qu'ils vieillissent.

193 **M. David Weytsman (MR).**- Votre but est donc d'accroître la capacité de certaines lignes, et c'est une bonne chose.

- *L'incident est clos.*

201 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

201 **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,**

201 **concernant "la signalisation des initiatives citoyennes en matière d'itinéraires cyclables".**

De MIVB beschikt over 397 trams:

- 271 met een lage drempel: 70 van type T4000, 150 van type T3000 en 51 van type T2000;

- 126 met een hoge drempel (PCC): 61 van type T7900 en 65 van type T7700.

De MIVB heeft negentig tramstellen van de nieuwe generatie (TNG) besteld, met een optie op nog eens zestig TNG's. Zo zullen er meer tramstellen zijn met een lage drempel.

Uniformiteit is zeker beter, maar soms is er geen andere optie en moet voor een ouder stel gekozen worden om een bijkomend voertuig te kunnen inzetten. Daarom blijven de PCC-trams voorlopig in dienst.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Zijn die bijkomende onderhoudskosten het gevolg van vertragingen bij de levering van het nieuwe materieel?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik denk niet dat er veel vertraging is. We willen het aanbod uitbreiden en dan hebben we soms geen andere keuze dan een oud tramstel wat langer te gebruiken.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De uitbreiding van het aanbod is een goede zaak.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE

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

betreffende "de bewegwijzering voor burgerinitiatieven rond fietsroutes".

203

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (*en néerlandais*):-
Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) ne sont pas encore tous finalisés. En outre, il est conseillé de créer de bonnes connexions avec les Régions voisines.

À Bruxelles, le système de points-nœuds n'est pas aussi bien ancré qu'en Flandre. Les citoyens ont donc pris l'initiative de développer leur propre réseau numérique, baptisé bikenode.brussels. À la mi-juillet 2020, les plus beaux itinéraires cyclables ont été définis, puis convertis en boucles cyclables et testés. Pour l'instant, il manque encore le fléchage en rue.

De meilleurs réseaux cyclables peuvent renforcer les tendances existantes. Le nombre de cyclistes étant de plus en plus élevé, il convient d'aménager non seulement des itinéraires cyclables fonctionnels, mais aussi récréatifs, touristiques et sportifs.

205

Au début de cette année, Beliris a lancé une étude de faisabilité en vue de l'aménagement de nouvelles véloroutes, notamment vers le Brabant flamand et entre Anderlecht et Bruxelles-Nord.

Quand la signalisation des points-nœuds bruxellois sera-t-elle placée ?

Comptez-vous améliorer le fléchage actuel des ICR ? Pouvez-vous faire le point sur ce réseau, en général ? Que faites-vous pour développer les liaisons cyclables entre Bruxelles et les Régions voisines ?

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit):- De gewestelijke fietsroutes (GFR) staan nog niet allemaal op punt. Er zijn er negentien gepland, maar er moeten er nog heel wat aangelegd en bewegwijzerd worden. Bovendien is het aangewezen dat er goede verbindingen met het ommeland, Vlaams- en Waals-Brabant, komen.

In Vlaanderen is het systeem van de fietsknooppunten goed ingeburgerd. Brussel is helaas nog een blinde vlek. Daarom hebben burgers zelf het initiatief genomen om een dergelijk netwerk te ontwikkelen. Bikenode.brussels is een digitaal recreatief netwerk van 252 km in Brussel met fietsknooppunten en aansluiting op de Waals- en Vlaams-Brabantse netwerken rondom.

Half juli 2020 werden in een eerste fase de mooiste fietsroutes opgesteld. Die zijn in fietslussen omgezet en uitgetest. Het knooppunt met nummer 1 ligt in de Noordwijk. Het netwerk bestaat dus op kaart en online, maar de bewegwijzering offline ontbreekt. Er staan geen fysieke aanduidingen op de weg. Volledige netwerken creëren en oplossingen zoeken om de grote hindernissen te overbruggen was de grote aanbeveling van Bypad, de audit van het fietsbeleid van het Brussels Gewest.

Betere fietsnetwerken kunnen bestaande tendensen versterken. Het pendelverkeer verschuift nu al van openbaar vervoer naar de fiets. Misschien zijn er door telewerk minder pendelverplaatsingen, maar meer mensen verplaatsen zich om andere redenen met de fiets: functioneel naar de winkel, sportief, recreatief met het gezin enzovoort. Daarom moeten er niet alleen functionele fietsroutes worden uitgebouwd, maar ook recreatieve, toeristische en sportieve routes.

Beliris zette eind januari 2021 een haalbaarheidsstudie op om het fietsnetwerk in het Brussels Gewest uit te breiden. Daarbij wordt er gekeken waar er nieuwe fietssnelwegen kunnen worden aangelegd. Het gaat om onderdelen van drie routes. Twee routes zorgen voor een verbinding met Vlaams-Brabant, meer bepaald met Dilbeek en Leuven. De derde route loopt tussen Anderlecht en Brussel-Noord.

Eind februari vernamen we in Bruzz dat visit.brussels bekijkt hoe de fysieke bewegwijzering van de Brusselse knooppuntenroute het best wordt aangepakt. Wat is het tijdpad? Wanneer worden de bordjes geplaatst?

Het GFR-netwerk is nog niet voltooid. De GFR's bestaan op papier, maar zijn nog niet afgewerkt of leesbaar. Wilt u de huidige bordjes van de GFR's aanpassen om ze beter leesbaar te maken?

Kunt u een stand van zaken geven over de GFR's in het algemeen? Wat doet u om fietsverbindingen tussen Brussel en de naburige gewesten uit te bouwen?

207

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - *L'une des actions-clés du plan Good Move consiste à créer à Bruxelles un réseau cyclable à part entière, afin d'offrir partout les mêmes conditions de sécurité et de confort, adaptées au type de voirie et à l'intensité du trafic.*

Ces itinéraires cyclables structurants sont en outre soumis à cinq critères de qualité : ils doivent être cohérents, rapides, sûrs, agréables et confortables. Il s'agit d'une toute autre logique que celle des itinéraires cyclables régionaux (ICR), qui n'envoient les cyclistes que sur des itinéraires parallèles et secondaires.

Les travaux sont terminés à raison de 50 %, et quelque 75 % des itinéraires sont marqués.

209

Vu l'évolution de la situation et le temps écoulé depuis la création du réseau ICR, une évaluation s'imposait. Elle sera réalisée cette année par Bruxelles Mobilité. De même, nous suivons de près l'initiative citoyenne bikenode.brussels et diffusons l'information par plusieurs de nos canaux de communication. Je vous renvoie, à ce sujet, au compte rendu de la réunion de commission du 9 février dernier.

Des discussions sont en cours avec visit.brussels et d'autres partenaires afin de déterminer comment mettre en place un réseau bruxellois de points-nœuds cyclables. Comme vous le savez peut-être, nous mettons désormais l'accent sur les véloroutes. Les itinéraires de l'étude liés au réseau express régional vélo (RER-vélo) ont été inclus dans Good Move en tant qu'éléments du réseau vélo plus.

Depuis 2020, Bruxelles Mobilité dispose d'un accord-cadre avec De Werkvenootschap pour la réalisation de travaux à cheval sur plusieurs Régions. Toutes les véloroutes aménagées par l'un des partenaires sont désormais prolongées dans l'autre Région pour former une liaison fonctionnelle.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Dit onderwerp kwam al aan bod in de commissievergadering van 9 februari 2021 naar aanleiding van een vraag van mevrouw d'Ursel.

Een van de belangrijkste acties van Good Move bestaat erin een volwaardig fietsnetwerk te creëren. Dat regionale netwerk is gebaseerd op twee benaderingen:

- een netwerk van 100% fietsroutes. Het doel is om overal standaard veiligheids- en comfortvoorwaarden te bieden, aangepast aan het soort straat en de hoeveelheid verkeer;

- een groot netwerk van structurende fietsroutes in de categorieën fietsnetwerk plus en fietsnetwerk comfort. Die routes beogen een gebruikskwaliteit voor fietsers die beantwoordt aan hoge normen inzake ontwikkeling en beheer. Er zijn vijf kwaliteitscriteria met betrekking tot die fietsroutes: ze moeten samenhangend, snel, veilig, aangenaam en comfortabel zijn. Dat is dus een heel andere logica dan die van de gewestelijke fietsroutes (GFR), die de fietsers uitsluitend langs parallelle en secundaire routes sturen. Dat is op zich ook waardevol, maar de GFR's beantwoorden daardoor niet per definitie aan de vijf kwaliteitscriteria.

Mijn voorgangers hebben het netwerk nooit voltooid, al is er hard aan gewerkt. Iets meer dan de helft van het werk is af en ongeveer 75% van de routes is gemarkeerd.

Met de goedkeuring van Good Move, het werk rond de stad 30, de autoluwe wijken, de aanleg van fietspaden op bepaalde routes en de tijd die is verstreken sinds het GFR-netwerk in 1993 werd ontworpen, dringt een evaluatie van dat netwerk zich duidelijk op.

Zoals ik in de commissievergadering van februari aankondigde, zal Brussel Mobiliteit dit jaar de GFR's evalueren. Die actie is ook opgenomen in Good Move. U kunt in het verslag ook lezen dat wij het burgerinitiatief bikenode.brussels op de voet hebben gevolgd en de informatie via verschillende van onze communicatiekanalen verspreiden. Wij vinden immers dat dat de beste manier is om ervoor te zorgen dat het publiek op de hoogte is van dat initiatief.

Zoals toen ook werd gezegd, zijn er besprekingen gaande met visit.brussels en andere partners, waaronder bikenode.brussels, om te bepalen hoe een Brussels knooppuntennetwerk kan worden opgezet. Ik wil u er nogmaals aan herinneren dat in Vlaanderen en Wallonië de knooppunten beheerd worden door de toeristische diensten. Visit.brussels onderneemt dus ook al enkele acties. Meer informatie vindt u in het verslag van de commissievergadering van 9 februari. Daarin staan overigens ook antwoorden op een aantal vragen over de intergewestelijke samenwerking rond fietspaden.

Zoals u wellicht weet, ligt sinds 2010 de focus vooral op de fietssnelwegen. De trajecten uit de studie betreffende het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) werden opgenomen in Good Move als onderdeel van het fietsnetwerk

211 **Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)** (*en néerlandais*).- *Je me réjouis des collaborations en cours. Quand sera placée la signalisation du réseau de points-nœuds bruxellois ?*

211 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Je ne peux pas encore vous communiquer de date.*

- L'incident est clos.

217 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

217 **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,**

217 **concernant "le tronçon manquant de la piste cyclable avenue de Tervueren".**

219 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Le 24 février dernier, vous avez organisé avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre une réunion de concertation pour présenter un nouveau plan de piste cyclable avenue de Tervueren et écouter ensuite le point de vue des riverains. Par rapport à la première mouture présentée le 31 août 2020, les seules modifications apportées concernaient l'ajout de deux coussins berlinois et la possibilité pour les riverains de souscrire un abonnement BePark pour quelques mois.*

Reconnaissons que dans leur grande majorité, les habitants et commerçants présents - qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes - ne semblaient guère conquis par votre dernier croquis. Depuis nos derniers débats au sein de ce parlement sur le profil de cette piste cyclable, l'existence d'une étude d'incidences du bureau BRAT réalisée en vue de l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle avec suppression d'emplacements de

plus. Voor de concrete uitvoering en de coherentie komt driemaandelijks een intergewestelijke stuurgroep bijeen.

Sinds 2020 heeft Brussel Mobiliteit met De Werkvennootschap een kaderovereenkomst om grensoverschrijdende werven uit te voeren. Dat is een belangrijke stap vooruit. Alle fietssnelwegen die door een van de partners worden aangelegd, worden meteen in het andere gewest doorgetrokken tot een functionele verbinding. Een eerste voorbeeld is de nieuwe fietssnelweg in het talud van de E40 tussen de Tollaan en de Gemeenschappenlaan, die het al aangelegde deel van de F203 zal verbinden met het coronafietspad dat werd aangelegd tussen Reyers en de Gemeenschappenlaan. Een reeks andere projecten bevindt zich nog in de overleg- of studiefase.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- *Mijn excuses als sommige vragen overlappen met eerdere vragen. Dat was mij ontgaan.*

Het is goed dat er een en ander in de steigers staat en dat dat gebeurt in overleg met bikenode.brussels, visit.brussels enzovoort. Hebt u al een precieze streefdatum voor de bewegwijzering van de Brusselse knooppuntenroute?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *Ik kan daarvoor nog geen datum geven.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het ontbrekend deel van het fietspad op de Tervurenlaan".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Op 24 februari organiseerde u in de gemeente Sint-Pieters-Woluwe een overlegcommissie over het plan voor het nieuwe fietspad langs de Tervurenlaan, dat slechts lichtjes gewijzigd was ten opzichte van de vorige versie van het plan.*

De grote meerderheid van de aanwezige buurtbewoners en handelaars bleek niet voor het plan gewonnen. Uit een effectenstudie van BRAT over het geplande tweerichtingsfietspad blijkt dat de gevolgen voor de buurt omvangrijk zouden zijn. Hoe verklaart u dat die studie pas in februari 2021 aan het licht is gekomen? Wie had die besteld?

Wat met het ontbrekende gedeelte van het fietspad? Er leek een consensus in wording over de komst van twee eenrichtingsfietspaden. Werkt u voort in die richting?

parking à la clef a été révélée. Cette étude est sans appel quant à l'ampleur des répercussions sur l'ensemble de la zone.

Comment expliquez-vous que cette étude n'ait pas été communiquée à la population et aux communes dans le cadre des concertations de 2020 et qu'elle n'ait été que révélée par la presse en février 2021 ? Qui avait commandé cette étude et qui l'a réceptionnée ? Quel en était l'objectif ?

Où en est le dossier du tronçon manquant ? Comptez-vous présenter un nouveau projet aux riverains ?

Le consensus semblait porter sur deux pistes cyclables monodirectionnelles et un refus d'une bidirectionnelle. Comptez-vous travailler dans ce sens ?

Selon la présentation du projet, les travaux étaient censés débiter en avril 2021, soit aujourd'hui. Qu'en est-il ? Quand commencerez-vous l'installation de la piste provisoire, et quelle forme prendra-t-elle ?

Quel est le plan prévu pour la piste définitive ? Comment comptez-vous tenir compte des travaux de rénovation des bâtiments de l'Inami ? Une participation citoyenne est-elle envisageable sous la forme d'un vote, non pas "pour" ou "contre" votre projet, mais sur plusieurs scénarios possibles de pistes cyclables sécurisées ?

221

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Mon principal objectif reste le même : redistribuer l'espace public sur cette partie de l'avenue de Tervueren où, malgré l'énorme largeur de plus de 50 mètres, les cyclistes ne peuvent pas circuler en sécurité.

Je propose de travailler en deux temps. Premièrement, à l'aide d'aménagements légers et réversibles, constitués principalement de marquages, potelets et blocs New Jersey, Bruxelles Mobilité va redistribuer l'espace sur cette voirie qui compte entre six et huit bandes de circulation pour les voitures, en plus d'espaces de stationnement.

Deuxièmement, je compte entamer une réflexion plus large sur le réaménagement de l'avenue de Tervueren entre la station Mérode et le square Léopold II, afin d'y rendre l'espace plus convivial en suivant la stratégie prévue par Good Move.

À cette fin, j'ai repris les concertations avec les communes concernées, ainsi qu'avec les riverains. J'ai organisé trois concertations publiques avec les riverains pour entendre leurs préoccupations. Nous avons déjà formulé de nombreuses propositions, dont une mutualisation du parking. Nous avons également adapté le plan sur certaines parties du tronçon.

Je voudrais rappeler que les plans d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la partie latérale sud de l'avenue de Tervueren ont été établis en 2018-2019 et ont fait l'objet d'un avis favorable assorti de conditions de la part de la commune de Woluwe-Saint-Pierre en 2019. L'étude que vous mentionnez

Het begin van de werken was gepland tegen april 2021. Wanneer start de aanleg van het voorlopige fietspad? Houdt het plan voor het definitieve fietspad rekening met de renovatie van de gebouwen van het RIZIV? Is het niet mogelijk om de burgers meerdere scenario's in plaats van een enkel plan voor te leggen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mijn belangrijkste doelstelling blijft een betere verdeling van de openbare ruimte op dat gedeelte van de Tervurenlaan. Hoewel die 50 m breed is, kunnen fietsers er niet veilig rijden.*

Ik stel voor om eerst een tijdelijk fietspad aan te leggen. Voor de globale heraanleg van de Tervurenlaan tussen Merode en de Leopold II-square heb ik het overleg met de betrokken gemeenten en omwonenden nieuw leven ingeblazen. Na drie inspraakmomenten heb ik een heleboel tegemoetkomingen gedaan.

De plannen voor een tweerichtingsfietspad kregen in 2019 een voorwaardelijk gunstig advies van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en in 2020 van de gemeente Etterbeek. De effectenstudie was een bijlage bij die beslissing.

Ik heb niettemin Brussel Mobiliteit de opdracht gegeven om alle opmerkingen uitgebreid te analyseren. Zodra die analyse afgerond is, zullen we de betrokken partijen informeren.

concernant le stationnement était annexée à cette décision. La commune d'Etterbeek a également émis un avis positif en 2020.

Néanmoins, j'ai pris connaissance de tous les commentaires des acteurs locaux et régionaux, vu l'importance de cet endroit. Nous avons recueilli tous les avis, tant les commentaires positifs que les critiques, et j'ai demandé à Bruxelles Mobilité de prendre le temps de les analyser en profondeur. Dès que cette analyse sera terminée, nous communiquerons en temps voulu les informations aux parties prenantes.

223 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Votre réponse n'était pas très précise, Mme la ministre. En réalité, nous ignorons où, quand et comment. Certes, il a été tenu compte des commentaires, mais cette commission de concertation a déjà eu lieu le mois dernier. Dans quel sens allons-nous ? Poursuivez-vous une programmation précise ?

Une nouvelle concertation est-elle prévue avec les communes ? De quelle annexe de 2017 parlez-vous ? Je n'en ai pas trouvé trace sur le site de la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Cette annexe est-elle publique ?

Avez-vous fixé des rendez-vous avec les collègues des différentes communes, de façon à arrêter le projet de piste provisoire ? Quelle concertation est-elle prévue sur la piste définitive ? Pouvez-vous compléter votre réponse ?

225 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous allons commencer par analyser les propositions et demandes d'adaptation émises dans le cadre des consultations. Ensuite, nous rencontrerons à nouveau les parties prenantes, communes en tête. Les plans seront adaptés si nécessaire.

Avant d'envisager le long terme, nous devons élaborer un plan temporaire à court terme.

227 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous confirmez donc que des adaptations sont prévues.

Concernant le choix de la piste provisoire, envisagez-vous un vote par internet, comme l'a fait la commune de Woluwe-Saint-Pierre depuis le confinement, afin de soumettre plusieurs scénarios aux riverains ? Ne serait-ce pas une manière d'innover en matière de participation citoyenne et de proposer un projet inédit ?

229 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous élaborerons le meilleur projet possible sur la base de tous les commentaires des citoyens et des communes. Le vote sur plusieurs projets peut convenir dans le cadre de certaines procédures - je pense par exemple au projet de réaménagement de la rue Wayez à Anderlecht -, mais il doit toujours s'inscrire dans un cadre participatif.

Nous étudions donc les différents retours qui nous sont parvenus, mais nous souhaitons également que nos projets avancent et

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Over welke bijlage hebt u het? Op de website van Sint-Pieters-Woluwe vind ik er geen spoor van.*

Zult u de plannen voor het voorlopige fietspad stopzetten? Hoe zult u met de gemeenten over het definitieve fietspad overleggen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Na de analyse van Brussel Mobiliteit zullen we opnieuw overleg voeren en zo nodig de plannen bijsturen. We willen eerst een kortetermijnplan uitwerken.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Overweegt u om de buurtbewoners te laten kiezen tussen meerdere opties voor het voorlopige fietspad?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Op basis van de feedback van burgers en gemeentebesturen zullen we het best mogelijke project uitwerken. Een keuze tussen verschillende opties is soms mogelijk, maar moet altijd in een participatieve context gebeuren.*

- Het incident is gesloten.

voulons, à terme, aménager les tronçons manquants pour les cyclistes.

- *L'incident est clos.*