



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 30 NOVEMBER 2021**

ZITTING 2021-2022

**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 30 NOVEMBRE 2021**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 1

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

betreffende "de ontwikkeling van "Mobility as a Service" (MaaS) in Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 8

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

betreffende "het gebruik van de mobiliteitsgegevens door Brussel Mobiliteit om het verkeer dynamisch te monitoren en te beheren".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 15

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 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 "le développement du mobility as a service (MaaS) à Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. David Weytsman (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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'utilisation des données de mobilité par Bruxelles Mobilité afin de monitorer et de gérer le trafic de manière dynamique".

Discussion – Oratrices :

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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,

betreffende "de ontradingsparking gelegen aan het metrostation Kraainem".

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul

20

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

betreffende "de buslijnen 28 en 36 en hun eindhaltes".

concernant "le parking de dissuasion à la station de métro Crainhem".

Question orale de M. Jonathan de Patoul

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 "les lignes de bus 28 et 36 et leur terminus".

109 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

109 **betreffende "de ontwikkeling van "Mobility as a Service" (MaaS) in Brussel".**

111 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Gelet op de snel evoluerende mobiliteitsgewoonten moeten we in het beleid niet de vervoerwijze, maar de gebruiker centraal stellen. Die moet erg gemakkelijk het meest geschikte vervoermiddel kunnen kiezen op basis van zijn behoeften op een bepaald moment. Mensen zullen hun wagen pas laten staan als het alternatief goedkoper en flexibeler is.*

Op 31 maart 2021 bespraken we de ontwikkeling van mobility as a service (MaaS). U gaf toen onder meer aan dat de gezondheidscrisis de testfase had verstoord en dat die daarom verlengd werd. De MIVB overwoog ook om het aantal testers te verhogen en de geografische testzone uit te breiden. Voorts zou Brussel Mobiliteit een wettelijk kader uitwerken voor MaaS-applicaties. U zei ook dat er op middellange termijn allicht een applicatie gemaakt zou moeten worden met daarin het volledige aanbod en alle betaalmogelijkheden. U maakte gewag van de moeilijkheden van sommige partners van de MIVB om een interface ter beschikking te stellen.

113 *In afwachting van het definitieve MaaS-systeem wilde u vooral mikken op gecombineerde prijzen. Ten slotte wilde u ook nog meer aandacht voor personen met een beperking.*

Wat zijn de eerste resultaten van de testfase? Waren de testers representatief voor de Brusselse bevolking?

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "le développement du mobility as a service (MaaS) à Bruxelles".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Depuis la législature précédente, je reviens régulièrement sur l'état du développement d'une mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) dans cette commission.

Au risque de me répéter, il est important de se centrer sur l'utilisateur plutôt que sur le mode de transport dans un contexte d'évolution rapide et permanente de nos habitudes de mobilité. L'utilisateur doit pouvoir faire son choix de transport en toute facilité.

Je me permets de rappeler que le recours à des schémas de remplacement de la voiture personnelle ne pourra s'opérer que s'il est moins cher et surtout meilleur, et donc plus flexible et mieux adaptable à nos besoins.

Le 31 mars dernier, un échange intéressant a eu lieu au sujet du MaaS dans cette commission. Voici ce qu'il en ressortait :

- la phase test de l'application pilote a été perturbée par la crise sanitaire, d'où la décision de la prolonger ;

- la STIB envisageait d'élargir le panel des testeurs dans le courant de l'année 2021 et d'agrandir la couverture géographique ;

- Bruxelles Mobilité élaborera un cadre juridique dans lequel les applications du MaaS pourront être développées ;

- l'application selon le principe "plan-book-pay" doit aussi être mise en place, sans doute à moyen terme. Celle-ci intégrerait au sein d'une même application l'ensemble de l'offre et des modes de paiement, améliorant ainsi l'expérience de l'utilisateur ;

- les difficultés rencontrées par une série d'opérateurs partenaires de la STIB relatives à la mise à disposition d'une interface permettant d'augmenter l'intégration ont également été soulevées. Celles-ci ont trait à la charge de travail - et donc sans doute aux coûts supplémentaires - qui sera proportionnelle au niveau d'intégration souhaité ;

- en attendant le projet définitif, l'attention devait davantage être portée sur l'élargissement de l'offre que sur la proposition de "prix combinés" ou l'optimisation des coûts pour l'utilisateur ;

- enfin, il était question d'une meilleure prise en considération des problèmes auxquels les personnes à mobilité réduite (PMR) sont confrontées, quelles que soient leurs déficiences. Il était

Hoe staat het met de uitwerking van het wettelijke kader? Was er al overleg met de Europese Commissie daarover in het licht van de bescherming van de privacy?

Is het nog steeds de bedoeling om één applicatie te maken waarin gebruikers voor alle vervoermiddelen kunnen betalen? Zo ja, wanneer zal die klaar zijn?

De prijzen moeten geoptimaliseerd worden voor de gebruikers, zonder dat aan kwaliteit wordt ingeboet. Overleggen de gewesten en de operatoren over een prijsdaling?

Heeft de MIVB rekening gehouden met de toegankelijkheid van de interface voor personen met een beperking? Welke oplossing heeft ze daartoe ontwikkeld?

Welk exact bedrag werd er uitgetrokken voor MaaS? Hoeveel bedragen de kosten tot dusver?

Overweegt u een onafhankelijke instelling op te richten om de integratie van de ticketverkoop en de prijzen te coördineren? Dat zou de samenhang ten goede komen.

Over afzienbare tijd worden wagens met verbrandingsmotoren verboden. Mensen zitten dus met heel wat vragen over hun toekomstige mobiliteit. Een duur en versnipperd mobiliteitsaanbod is uit den boze, want dat zal alleen maar meer inwoners weggagen uit het gewest.

ainsi prévu d'accorder une attention particulière aux questions liées à l'accessibilité de l'interface.

Huit mois se sont écoulés depuis. La phase de test devait prendre fin dans le courant de cet été 2021. Pouvez-vous nous en exposer les premières conclusions et résultats ?

Les testeurs représentaient-ils bien l'ensemble de la population bruxelloise ?

Le cadre réglementaire, que vous souhaitiez "robuste et adapté au futur" est-il en cours de préparation, et selon quel calendrier ? Où en sont les échanges avec la Commission européenne, notamment par rapport à la création d'un cadre juridique respectueux de la vie privée ?

Il est nécessaire de permettre aux usagers de payer facilement leurs déplacements s'ils délaissent - momentanément ou non - leur voiture. L'objectif d'une application unique est-il toujours poursuivi et, dans l'affirmative, quand estimez-vous qu'il sera atteint ?

La question du prix des déplacements est centrale : il faut l'optimiser pour les usagers, en maintenant une qualité de service pour ceux-ci. Cette question d'une baisse de prix est-elle discutée entre les différents opérateurs et entre les Régions ?

L'accessibilité de l'interface pour les PMR et porteuses d'handicaps a-t-elle bien été prise en considération par la STIB ? Quelles solutions ont-elles été développées pour assurer cette accessibilité depuis le mois de mars dernier ?

Quel était exactement le montant du budget alloué au projet MaaS ? Quel est actuellement le coût de ce projet ?

Dans le cadre d'une approche intégrée et cohérente d'un MaaS, il serait raisonnable de créer, comme cela se fait ailleurs, un organisme indépendant des fournisseurs de services, qui assurerait la coordination et l'intégration billettique et tarifaire. Cette idée fait-elle son chemin ?

Vous comprendrez que dans un contexte de suppression à terme relativement court des voitures thermiques, les usagers se posent énormément de questions sur l'avenir de leur mobilité. Une offre disparate et non intégrée, chère parfois, décourageante à certains moments, n'est plus envisageable.

Une offre de mobilité intégrée, permettant à chacune et chacun de se déplacer dans les meilleures conditions en train, bus, métro, tram, vélo, trottinettes ou encore taxis et voitures partagées, pourrait aider à juguler les départs, toujours plus nombreux, de ménages bruxellois vers les autres Régions du pays.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Le groupe Open Vld considère également qu'il est primordial que l'utilisateur joue un rôle central dans l'application MoveBrussels de la STIB.*

¹¹⁵ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Ook voor de Open Vld-fractie is het uiterst belangrijk dat de gebruiker een centrale rol krijgt in de MoveBrussels-app van de MIVB. Om de modale shift te bevorderen, moet duidelijk worden aangegeven welke

vervoerswijze de vlotste is, zodat de gebruiker beseft dat de auto vaak niet de beste optie is in de stad.

Tot wanneer is de testfase verlengd? Ik begrijp dat het testen van nieuwe mobiliteitsoplossingen in coronatijden niet ideaal is, maar is er ook een nieuw tijds kader?

De deelnemers kunnen hun deelname aan het proefproject op elk ogenblik stopzetten. Hoeveel mensen hebben dat gedaan? Welke redenen hebben ze opgegeven?

Ik sluit mij tot slot aan bij de vragen over de prijzen en de mogelijkheid om lagere tarieven aan te bieden via de app. MoveBrussels is niet de enige app die als routeplanner fungeert en verschillende mobiliteitsdiensten in een platform bundelt. Zo is er ook nog de Skipr-app, al richt die zich vooral op ondernemingen. Als op MoveBrussels lagere tarieven worden aangeboden dan op de andere routeplanners, kunnen die laatste misschien in de problemen raken. Het is niet de bedoeling dat wij de doodsteek toebrengen aan initiatieven uit de privésector. Houdt u daarmee rekening? Bent u in gesprek gegaan met die start-ups?

¹¹⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De MR staat achter de uitgangspunten van mobility as a service (MaaS). We zijn voorstander van een publiek-privaat model, maar ik begrijp dat links aangestuurd heeft op een volledig openbaar model. Dat model is evenwel veel duurder.*

In plaats van 32 miljoen euro - de kostprijs van het door u gekozen systeem - kost het door ons voorgestelde mechanisme slechts 5 tot 6 miljoen euro. Het succes van de app is vrij gemakkelijk te beoordelen, door het bedrag van 32 miljoen euro te delen door het aantal keren dat de app is gedownload.

Om van MaaS een succes te maken, is een grootschalige communicatiecampagne nodig. Wat zijn uw plannen daarvoor? Transparantie over het algoritme zal ook noodzakelijk zijn om het vertrouwen van de burgers te winnen. Welke prioriteit zullen de verschillende transportmiddelen krijgen?

MaaS zou aan specifieke doelpublieken worden aangeboden. Ik denk aan personen met een beperking en personen met een beperkte mobiliteit.

Il doit pouvoir trouver facilement le moyen de transport le plus commode, pour éviter la voiture.

Jusqu'à quand la phase de test a-t-elle été prolongée ? Combien de personnes ont-elles mis fin à leur participation au projet pilote et pourquoi ?

Enfin, je suis d'accord avec les questions sur les prix et la possibilité de proposer sur l'application des tarifs plus bas que les autres planificateurs d'itinéraires. Notre objectif n'est toutefois pas de porter un coup fatal aux initiatives du secteur privé. En tenez-vous compte ?

M. David Weytsman (MR).- Je suis ravi que ce point soit à l'ordre du jour. Mme la ministre, nous avons déjà eu l'occasion d'échanger à plusieurs reprises sur ce MaaS dont nous soutenons les principes. À l'occasion des débats budgétaires, je vous ai dit que nous aurions préféré un modèle public-privé, mais je peux comprendre que la gauche de ce gouvernement ait encouragé le choix d'un modèle intégralement public. Le modèle pour lequel vous avez opté est néanmoins beaucoup plus coûteux que si l'on avait décidé, moyennant une réglementation générale, de permettre aux acteurs privés - notamment bruxellois - disposant de toutes les connaissances nécessaires de mettre en œuvre eux-mêmes les interfaces.

Nous avons ainsi estimé qu'en lieu et place des 32 millions d'euros que coûte le système que vous avez souhaité, notre mécanisme - certes plus libéral - se limiterait à 5 ou 6 millions. Je doute que vous fassiez marche arrière et nous analyserons ensemble le succès de cette application. En l'occurrence, il sera assez facile à évaluer, c'est la raison pour laquelle je vous interroge régulièrement au sujet de vos estimations du nombre de Bruxellois ou de navetteurs qui pourront la télécharger. Le succès se mesurera en effet en divisant les 32 millions d'euros par le nombre de téléchargements. Ce taux nous permettra de déterminer si l'application est concurrentielle par rapport à d'autres applications de planification d'itinéraire ou MaaS à Bruxelles ou dans d'autres villes.

Pour rencontrer le succès, une communication de masse sera également nécessaire. Qu'avez-vous prévu en la matière ? La transparence quant au type d'algorithme présidant au fonctionnement du MaaS sera aussi indispensable pour donner confiance aux citoyens. Quelles priorités seront-elles données aux différents modes de transport ? Concernant les services publics, M. Loewenstein nous rappelait tout à l'heure que le MaaS serait offert à des publics spécifiques. Je pense aux

¹¹⁹ *Als we van deze app een succes willen maken, moet hij een echte meerwaarde bieden in vergelijking met andere routeplanners. Er is zo snel mogelijk een betaalsysteem per traject nodig, dat de mogelijkheid biedt steps, deelauto's of het openbaar vervoer te gebruiken.*

Ook moeten alle privé- en openbare spelers baat hebben bij dit systeem. Alle privéspelers moeten de doelstellingen ervan in hun eigen marketingstrategie opnemen. Dat is allesbehalve evident.

We moeten met iedereen samenwerken. Ik weet dat bepaalde platforms aan MaaS meewerken. Dat is een zeer goede zaak. De minister-president kan het project van bezoldigd personenvervoer niet meer beheren, omdat hij niet die globale visie heeft die u en Brussel Mobiliteit wel hebben.

¹²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De testfase loopt tot juli 2022. De MIVB wacht tot de testfase is afgelopen om conclusies te trekken. Hierbij toch al enkele gegevens die de test heeft opgeleverd:*

- in 80% van de opgezochte reisroutes wordt gebruikgemaakt van het openbaar vervoer, in 10% van privévervoermiddelen en in 10% van andere leveranciers van mobiliteitsdiensten;

- in 40% van de trajecten worden verschillende vervoerswijzen gebruikt en in 25% verschillende operatoren;

- bij 12% van de routes wordt de fiets gebruikt;

- de klantenervaring bij de wandelroutes moet beter.

personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite.

Si nous voulons que cette application soit un succès, elle doit apporter une réelle plus-value par rapport à d'autres planificateurs d'itinéraire, publics ou privés d'ailleurs. Il faut absolument et le plus rapidement possible disposer d'un système de paiement au trajet, qui offre la possibilité d'utiliser des trotinettes, des voitures partagées ou les transports en commun de la STIB et de la SNCB, entre autres.

Il faut aussi que l'ensemble des acteurs privés et publics trouvent un intérêt à ce système de mobilité tout-en-un. L'ensemble des acteurs privés doivent également en intégrer les objectifs dans leur propre stratégie de marketing. C'est loin d'être une évidence. En effet, ils dépensent des fortunes pour attirer les consommateurs avec des produits et services ayant une vraie identité commerciale, et ce système de mobilité tout-en-un perturbe quelque part leur identité et leur communication. Je pense cependant que leur collaboration n'est pas impossible.

Nous devons travailler avec tout le monde. Vu l'actualité, je me permets de vous féliciter. Je sais que certaines plateformes participent aux discussions, aux négociations et à la construction du MaaS. C'est une très bonne chose, car tout le monde doit s'y associer. À cet égard, j'expliquerai tout à l'heure pourquoi je pense que le ministre-président n'est plus en mesure de gérer le projet de transport rémunéré de personnes, principalement parce qu'il n'a pas cette vision globale que vous et Bruxelles Mobilité avez manifestement. Sur cet aspect, donc, je me permets de vous féliciter.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme indiqué en juillet dernier en réponse à une question de Mme Van Achter, la phase de test se déroulera jusqu'en juillet 2022. La STIB en a déjà eu des retours, mais ladite phase n'étant pas terminée, ils ne sont pas représentatifs et il est trop tôt pour en tirer des conclusions.

Développer et tester une application pilote, cela prend du temps, particulièrement quand elle implique plusieurs acteurs. La crise sanitaire a eu un impact sur le test. La STIB attend que la phase de test soit terminée pour en étudier les retours et en tirer des conclusions. Toutefois, voici déjà quelques informations tirées du test :

- les transports en commun sont impliqués dans 80 % des recherches d'itinéraire, 10 % pour les modes privés et 10 % pour les autres fournisseurs de services de mobilité ;

- l'intérêt pour l'intermodalité reste stable, avec 40 % des trajets consultés ;

- l'intérêt pour la combinaison d'opérateurs reste stable, avec 25 % des trajets consultés ;

- le vélo à lui seul est impliqué dans 12 % des itinéraires. Nous devons donc améliorer encore les fonctionnalités dans ce domaine, notamment le guidage, la sécurisation des parkings à

¹²³ (verder in het Nederlands)

Dat zijn nog maar enkele conclusies. Tijdens de testfase gebeuren ook nog aanpassingen. Daarna volgt een grondige analyse.

De testfase ging van start toen de eerste lockdown inging, waardoor er geen testen buiten de coronaperiode zijn gebeurd. Het mobiliteitsgedrag van mensen is wel veranderd. Het blijft dus een testfase in moeilijke omstandigheden, maar toch gaan we door, omdat we mobility as a service (MaaS) echt willen realiseren.

Het is de bedoeling dat Brussel Mobiliteit in samenwerking met andere administraties een reglementair kader uitwerkt voor de mobiliteitsapps. Privébedrijven kunnen eigen interfaces bouwen, op voorwaarde dat ze de regels naleven.

¹²⁵ (verder in het Frans)

De regelgeving wordt voorbereid.

Een project in samenwerking met het International Transport Forum, dat werd gefinancierd door de Europese Commissie, heeft tot elf aanbevelingen voor die regelgeving geleid. Een eerste voorstel van ordonnantie wordt op basis van die aanbevelingen opgesteld.

Eén enkele app is nooit ons hoofddoel geweest. Het gewest streeft naar een maximaal integratieniveau om de gebruikerservaring met een app met het 'plan-book-pay'-principe te verbeteren. Er zijn echter twee beperkingen. Ten eerste beschikken niet alle partners van de MIVB al over een interface die een betere integratie mogelijk maakt. Ten tweede verhoogt de werklust met het integratieniveau.

De MIVB probeert het beste compromis te vinden. In de app voor het grote publiek wil de MIVB een verder doorgedreven integratie.

Het is onze ambitie een dynamische MaaS-markt tot stand te brengen met tal van mobiliteitsoplossingen.

vélos et la combinaison entre vélo et opérateurs de transport public ;

- les itinéraires de marche doivent être améliorés en matière d'expérience client, conformément au principe STOP.

(poursuivant en néerlandais)

La phase de test fera l'objet d'une analyse approfondie.

Elle ne s'est déroulée qu'en période de crise sanitaire, mais le comportement des usagers a déjà changé. Nous maintenons donc notre objectif de la mobilité tout-en-un. Bruxelles Mobilité compte bien inscrire les applications dans un cadre réglementaire.

(poursuivant en français)

La préparation du cadre réglementaire est bien en cours.

Un projet financé par le programme d'appui à la réforme structurelle de la Commission européenne et en partenariat avec le Forum international des transports (FIT) a abouti à onze recommandations pour l'établissement de ce cadre réglementaire dans le contexte spécifique de la Région de Bruxelles-Capitale. Le résumé du projet est disponible sur le site du FIT et le rapport final y figurera également en anglais pour la fin du mois de décembre. Les versions française et néerlandaise seront accessibles sur le site de Bruxelles Mobilité au début de l'année 2022, dès que la traduction aura été finalisée.

Une première proposition de texte pour l'ordonnance MaaS sera élaborée sur la base de ces recommandations. Les aspects relatifs à la protection de la vie privée sont abordés dans le projet avec le FIT.

Une application unique n'a jamais été notre objectif principal. La Région souhaite tendre vers un niveau d'intégration maximal afin d'améliorer l'expérience de l'utilisateur avec une application mettant en pratique le principe "plan-book-pay". Il faut tenir compte de deux contraintes. D'abord, la mise à disposition par le partenaire d'une interface permettant un meilleur niveau d'intégration. Tous les partenaires de la STIB ne sont pas encore équipés de telles interfaces, mais nous y travaillons. Il faut également tenir compte du fait que la charge de travail associée à la connexion à cette interface augmente avec le niveau d'intégration.

La STIB cherche le meilleur compromis pour utiliser la capacité de son partenaire développeur de l'application pilote, mais les

¹²⁷ (verder in het Nederlands)

Het uitbreiden en toegankelijk maken van het aanbod is de hoofddoelstelling. Later willen we de abonnementen en tarieven er ook in integreren.

Als de mobiliteitsbudgetten ingevoerd worden, kunnen die ook aan MaaS besteed worden. Dat betekent niet dat er slechts een abonnement zal zijn voor alle vervoerswijzen, maar wel dat de gebruiker met zijn budget alle vervoerswijzen zal kunnen betalen. Volgens die logica is ook de Brussel'Air-premie hervormd.

De laatste jaren kiest het Brussels Gewest er duidelijk voor om de tarieven betaalbaar te houden, onder andere door de invoering van 12-euroabonnementen bij de MIVB. Het is belangrijk dat de tariefintegratie na twintig jaar eindelijk vorm heeft gekregen. De gesprekken over een verdere integratie lopen.

¹²⁹ (verder in het Frans)

De MIVB besteedt veel aandacht aan de toegankelijkheid van de mobiele interface. Ook informatie over de toegankelijkheid van de mobiliteitsdiensten, en de integratie van diensten die specifiek bestemd zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, zijn belangrijke vereisten voor de app.

Het budget voor dit project is in april 2021 meegedeeld in antwoord op schriftelijke vraag nr. 857 van de heer De Beukelaer.

Het proefproject omvat het technologisch platform van het MaaS-project, de ontwikkeling van de mobiele app MoveBrussels en de integratie van leveranciers van mobiliteitsdiensten.

De ontwikkeling van het platform en de app gebeurt in samenwerking met een externe partner. Daarnaast heeft de MIVB een team opgericht belast met onder meer de communicatie en de verkoop.

Good Move kent Brussel Mobiliteit een grotere rol toe als autoriteit die de mobiliteit organiseert. Het beheer van de multimodale mobiliteitsoperatoren maakt deel uit van die opdracht.

possibilités de développement ne sont pas infinies pour ce projet. Pour la version grand public de l'application, la STIB vise une intégration plus poussée. Elle dépendra de la capacité des différents partenaires et fournisseurs de services de mobilité.

Par ailleurs, notre ambition est de créer un marché MaaS dynamique et riche en offres et solutions de mobilité afin d'attirer une plus grande frange de la population.

(poursuivant en néerlandais)

L'objectif principal est d'élargir l'offre et d'en améliorer l'accessibilité.

Les éventuels budgets de mobilité devraient permettre de payer tous les moyens de transport. La prime Brussel'Air a d'ailleurs été réformée dans ce sens.

Ces dernières années, la Région bruxelloise mise clairement sur des tarifs abordables et sur la poursuite de l'intégration tarifaire.

(poursuivant en français)

Comme indiqué en mars dernier, la STIB porte beaucoup d'attention à l'accessibilité de l'interface mobile. Certaines fonctionnalités existent déjà pour les personnes présentant une déficience visuelle, comme la lecture audio des horaires.

L'information sur l'accessibilité des services de mobilité, l'incorporation de services de mobilité spécifiquement destinés aux personnes à mobilité réduite, ainsi que l'accessibilité intrinsèque de l'interface mobile sont au cœur des requis pour l'application finale. Il est vrai que des améliorations sont à apporter à ce niveau.

En ce qui concerne le montant total du budget alloué au projet, ces informations ont été communiquées en avril 2021 en réponse à la question écrite n° 857 de M. De Beukelaer.

Le projet pilote comprend les éléments suivants :

- la plateforme technologique du projet MaaS ;
- le développement de l'application mobile MoveBrussels ;
- l'intégration des fournisseurs de service de mobilité auxquels se rajoutent les ressources (effectifs, coûts opérationnels et de communication) internes à la STIB pour gérer le projet.

Le développement de la solution de MaaS, que ce soit la plateforme ou l'application, se fait en collaboration avec un partenaire externe qui se charge de la tester. La STIB a aussi mis en place une équipe chargée, entre autres, des ressources en technologies de l'information, du marketing, de la vente, de la communication, des services clients et opérationnel ainsi que du budget opérationnel du projet. Tous ces éléments sont donc pris en considération.

Cette prise en considération fait aussi partie des recommandations faites dans le cadre du projet en partenariat avec le FIT. De manière générale, le plan Good Move attribuée de fait à Bruxelles Mobilité un rôle plus marqué en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité. La gestion des opérateurs multimodaux de mobilité, publics ou privés, fait partie de cette mission.

¹³¹ (verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, we zullen zeker grondig onderzoeken waarom gebruikers uit het project zijn gestapt.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, nous tâcherons de connaître les raisons de l'abandon du projet pilote.

¹³³ (verder in het Frans)

Ons doel is niet om één enkele applicatie aan te bieden. De MIVB zal haar eigen app creëren. Gebruikers van het openbaar vervoer zijn voorstander van een MaaS-app. De applicaties met de uurregelingen worden al veel gebruikt. MaaS zal naast de app van de MIVB ook die van de andere partners integreren.

(poursuivant en français)

Le débat sur le public et le privé existe bel et bien. Notre objectif n'est pas de proposer une seule application. La STIB va créer sa propre application, entretenant ainsi une relation forte avec ses usagers. La clientèle des transports en commun est très favorable à l'utilisation d'une application MaaS. Les applications permettant de connaître les horaires sont déjà fort utilisées. En plus de l'application de la STIB, l'interface MaaS reprendra celles des autres partenaires.

De prioriteit van de regering is om het kader en de voorwaarden voor de ontwikkeling van de app te creëren.

La priorité gouvernementale et régionale est d'établir le cadre ainsi que les conditions de création de l'application, en assurant le respect des données et de la vie privée. En effet, il faut que toutes les conditions soient réunies pour utiliser et gérer les différentes informations reprises dans la liaison de données (data link). Ce sera une source importante pour guider nos politiques de mobilité de manière générale.

¹³⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Hoeveel actoren zijn in de testapplicatie opgenomen? Hebben sommigen geweigerd? Waarom?*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mme la ministre, merci de nous avoir communiqué ces conclusions intermédiaires. Pourriez-vous rappeler combien d'acteurs sont aujourd'hui intégrés dans l'application test ? Combien sont-ils censés rejoindre l'application MaaS ? Certains acteurs ont-ils été sollicités et ont refusé ? Dans l'affirmative, pour quelles raisons ?

Het 'plan-book-pay'-principe is nog niet in de praktijk gebracht. Het is een ideaal, maar het is mogelijk om het te realiseren.

Quant au principe "plan-book-pay", j'apprends qu'il n'est pas encore d'actualité, et ce, pour diverses raisons. Il s'agit d'un idéal, qui n'est toutefois pas impossible à réaliser. Je vous encourage donc à poursuivre dans cette voie et à prendre exemple - si ce n'est déjà fait - sur les expériences des pays voisins qui fonctionnent bien, pour vous en inspirer au besoin.

Het platform moet gebruiksvriendelijk, flexibel en financieel interessant zijn, en het moet alle spelers verenigen.

Si nous voulons que le public adhère à cette initiative, il faut que la plateforme soit facile à utiliser, flexible, financièrement intéressante et qu'elle regroupe tous les acteurs. Nous serons

139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Minstens één vertegenwoordiger van elk vervoermiddel is bij dit proefproject betrokken. In de definitieve fase willen we natuurlijk alle partners die dat wensen, bij het project betrekken.*

Ik heb geen weet van weigeringen. De ervaring leert dat mobiliteitsoperatoren over het algemeen vragende partij zijn voor instrumenten zoals MaaS, omdat dat goed is voor hun klanten.

Iedereen kon zich vrijwillig inschrijven als testpersoon. De groep testpersonen is niet representatief voor de bevolking en de MIVB houdt daarmee rekening in haar analyses. De testpersonen hebben zich dus vrijwillig ingeschreven.

143 (verder in het Nederlands)

Daarmee is ook de vraag van mevrouw Dejonghe deels beantwoord. Er zijn gebruikers die zich hebben ingeschreven, maar de app nooit echt gebruikt hebben. Met hen houden we in de testfase geen rekening.

Ik weet niet of de MIVB al weet waarom mensen afhaken. Ik vermoed dat dat eerder in de eindfase onderzocht wordt. Het vele thuiswerk tijdens de coronacrisis is zeker een van de redenen voor het ondermaatse gebruik van de app tijdens de testfase.

- *Het incident is gesloten.*

149 (Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

149 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

également très attentifs, au mois de juillet, à la finalisation du test et aux suites à donner à ce beau projet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans le cadre de ce projet-pilote, nous avons fait en sorte d'inclure au moins un représentant de chaque mode de transport. Un opérateur taxi était associé et, pour la phase définitive du projet, nous souhaitons évidemment inclure tous les partenaires désireux de l'être. Selon moi, tous gagneraient à prendre part au processus. Pour connaître le nombre et les noms des opérateurs, voire la date à laquelle ils ont rejoint le projet, je vous renvoie au texte et aux questions écrites.

Je n'ai pas connaissance de refus de collaboration, mais je peux m'informer pour savoir si certains points ont fait obstacle. D'expérience, je peux vous dire qu'en général, les opérateurs de mobilité sont très demandeurs d'outils tels que le MaaS et sont donc désireux de prendre part à ce type de projet. Ils souhaitent simplement pouvoir maintenir de bonnes relations avec leurs clients. Ainsi, la STIB est l'une des premières à soutenir la création de cette application, car elle souhaite pouvoir en faire profiter ses clients.

Quant aux testeurs, le groupe était ouvert à tous et chacun pouvait ainsi s'inscrire pour faire usage de l'application. Néanmoins, il n'est pas représentatif de l'ensemble de la population et la STIB en tient compte dans ses analyses. En d'autres termes, l'inscription s'est faite sur une base volontaire, car nous ne souhaitons pas refuser le droit à certains citoyens de prendre part au processus. Par ailleurs, la STIB suit continuellement l'évolution des statistiques démographiques de manière à pouvoir adapter ses prochaines campagnes de recrutement aux besoins rencontrés, élargir le panel et toucher d'autres types de testeurs. À terme, elle souhaite aussi pouvoir se défaire des testeurs qui n'ont jamais utilisé l'application.

(poursuivant en néerlandais)

Les inscrits qui n'ont jamais utilisé l'application ne sont pas pris en considération dans la phase de test.

Le télétravail a certainement contribué à la faible utilisation de l'application durant cette période.

- *L'incident est clos.*

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

149 **betreffende "het gebruik van de mobiliteitsgegevens door Brussel Mobiliteit om het verkeer dynamisch te monitoren en te beheren".**

153 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Om van Brussel een slimme stad te maken, moeten we alle middelen inzetten. Met big data kunnen we het verkeer continu opvolgen en dynamisch beheren. Er bestaan bovendien talloze nuttige praktische toepassingen waar Brussel Mobiliteit en de MIVB al gebruik van maken.*

De ingezamelde gegevens zijn bruikbaar in onderzoeken van Brussel Mobiliteit of Mobiris. Ze bieden een overzicht van alles wat zich op het verkeersnet afspeelt en leggen pijnpunten bloot.

De overheid geeft allerlei nuttige informatie door aan de instanties die zich met mobiliteit bezighouden.

Hoe zet Brussel Mobiliteit al die gegevens in om de mobiliteit in Brussel te verbeteren? Hoeveel geld is er tijdens deze regeerperiode uitgegeven aan het verzamelen van gegevens die bruikbaar zijn voor het mobiliteitsbeleid? Kunt u daarbij het soort gegevens en de kostprijs toelichten?

155 **Welke infrastructuur is al aangepast ten gevolge van de analyse van gegevens van privé-instanties?**

Brussel Mobiliteit krijgt 50.000 euro per jaar om gebruik te maken van het platform voor big data van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG). Doel is om de gegevensverwerking te verbeteren. Hoe is daar werk van gemaakt?

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

concernant "l'utilisation des données de mobilité par Bruxelles Mobilité afin de monitorer et de gérer le trafic de manière dynamique".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Afin de faire de Bruxelles une véritable ville intelligente, nous devons utiliser toutes les ressources technologiques à notre disposition. En matière de mobilité, l'utilisation des mégadonnées permet un suivi constant et une gestion dynamique des flux de circulation. Elle permet également des développements intéressants dans le domaine de la sécurité routière, des comptages, des enquêtes et sondages, des caméras du dispositif de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR), des véhicules connectés, des données collectées ou achetées auprès des opérateurs GPS et de téléphonie. Ce sont des outils dont se servent Bruxelles Mobilité et la STIB.

Ces données collectées auprès de ces opérateurs de trafic en temps réel sont utilisées en tant qu'indicateurs, par exemple, afin de réaliser des études au sein de Bruxelles Mobilité ou du centre de contrôle Mobiris. Elles permettent à la fois d'obtenir une vue d'ensemble des événements sur le réseau et de repérer des axes problématiques. Il apparaît que l'aménagement peut être adapté soit physiquement, soit au moyen de feux de signalisation.

Cette collaboration est bilatérale puisque les autorités communiquent une série d'informations aux opérateurs qui peuvent à leur tour les intégrer dans leurs applications. Bruxelles Mobilité semble utiliser plusieurs types de mégadonnées : les données de véhicule traceur (FCD) issues des opérateurs GPS ; les données camions qui proviennent de la taxe kilométrique ; les données téléphoniques anonymisées ; les données de comptage ; la cartographie mobile à travers Vianova ; et la collaboration avec les opérateurs de mobilité partagée, ou encore le projet Bike Data.

Comment Bruxelles Mobilité utilise-t-elle ces données afin d'améliorer concrètement la mobilité à Bruxelles ? Quel est le montant global dépensé depuis le début de la législature pour l'acquisition de données en vue d'une utilisation en matière de mobilité ? De quelles données s'agit-il, pour quel montant par données et pour quel total par an ?

Quels sont les exemples d'adaptation d'infrastructures à la suite d'un traitement de données provenant d'opérateurs privés depuis le début de la législature ?

Sur les outils à disposition de Bruxelles Mobilité, un budget de 50.000 euros par an est prévu pour utiliser la plateforme de mégadonnées développée par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), qui doit servir à améliorer le traitement des données. Comment ces données sont-elles traitées

De deelfietsbedrijven geven via Vianova heel wat gegevens door aan het gewest. Hoe gebruikt Brussel Mobiliteit die informatie?

Terwijl Vlaanderen en Wallonië met de Datex II-norm werken, gebruikt Brussel nog steeds de oude OTAP-norm. Strookt dat wel met de Europese regelgeving? Wanneer zal Brussel upgraden naar Datex II?

Het is technisch mogelijk om de informatie van Osiris over wegenwerken in real time te gebruiken. Wegenwerken hebben een rechtstreekse impact op het verkeer en de verkeersveiligheid. Waarom is dit geen prioriteit voor u? Het systeem werkt.

Brussel Mobiliteit zou realtime gegevens van automatische nummerplaatherkenning moeten ontvangen. Deze informatie zou enkel op het gewestelijk videobewakingsplatform beschikbaar moeten zijn. Dankzij trajectinformatie kunnen bestuurders live worden ingelicht over de verkeersomstandigheden. Hoeveel camera's worden er gebruikt voor verkeersregeling? Welke hindernissen bestaan er nog?

Voorts gebruikt Brussel Mobiliteit een analyseprogramma dat uit de beelden van sommige camera's tellingen afleidt, alsook plattegronden die de verkeersdrukte weergeven. Er zouden ook nieuwe gegevensbronnen met behulp van radar- en videotechnologie worden getest. Waarover gaat het? Hoe worden ze gebruikt?

Brussel Mobiliteit zou graag gegevens van slimme wagens verzamelen. Wat is de stand van zaken? Waartoe dient de 300.000 euro die daarvoor is uitgetrokken?

Hoe wisselen Mobiris en de MIVB gegevens uit over incidenten in het kader van het gedeelde gebruik van de MIVB-camera's? Waarom worden de gegevens niet stelselmatig gedeeld? Rem- en snelheidsgegevens van bussen zouden ook zeer interessante informatie kunnen opleveren.

et quelle amélioration a-t-elle été réalisée depuis le début de la législature ?

Il me revient que les opérateurs de cyclopartage, à travers Vianova, font parvenir toute une série de données à la Région. Quelles sont-elles et comment sont-elles concrètement utilisées par Bruxelles Mobilité pour améliorer, par exemple, le respect des règles de stationnement et simplifier la gestion des réglementations ?

Les deux autres Régions utilisent le nœud Datex II pour communiquer leurs données, là où Bruxelles communique encore avec le nœud OTAP, son ancêtre. Est-ce en accord avec la réglementation européenne et quand pourrons-nous bénéficier d'une mise à niveau afin de communiquer de manière optimale avec les autres Régions ?

L'intégration en temps réel des données de chantiers issues de l'application Osiris auprès des opérateurs GPS est techniquement possible et des spécifications avaient été définies par Bruxelles Mobilité. Vous avez cependant indiqué que cela n'était pas considéré comme prioritaire. Cela touche pourtant directement à la fluidité et à la sécurité routière, pourquoi n'est-ce pas une priorité alors que cela fonctionne ailleurs ?

Bruxelles Mobilité devait se concerter avec Bruxelles Prévention et sécurité pour recevoir les données en temps réel des caméras ANPR. Ces données devraient être disponibles uniquement sur la plateforme vidéo régionale, ce qui permettrait de récolter les données en matière de temps de trajet calculés pour opérer une gestion dynamique du trafic et informer les usagers des conditions de circulation. Combien de caméras ANPR participent à la gestion du trafic ? Quels sont les blocages en cette matière ?

Bruxelles Mobilité exploite également les vidéos de certaines caméras grâce à un logiciel d'analyse d'images qui les transforme en comptages et en cartes de fréquentation des trajectoires dans la zone filmée. De nouvelles sources de données par comptage radar ou vidéo étaient envisagées et testées. Quelles étaient-elles et comment ont-elles été utilisées ?

S'agissant de la récolte des données des véhicules connectés (système antiblocage des roues, contrôle technique de la trajectoire, ceintures, vitesse), Bruxelles Mobilité souhaitait réaliser une phase de test. Qu'en est-il et à quoi sera destiné le budget de 300.000 euros pour le renouvellement d'un marché d'acquisition de ces données avec les constructeurs ?

Comment Mobiris échange-t-il avec la STIB sur des incidents liés au trafic au sein du dispatching intégré dédié à l'utilisation en commun des caméras de la société de transport ? Pourquoi un partage systématique n'est-il pas mis en place, également au moyen des bus, qui pourraient aussi récolter un nombre intéressant de données concernant le freinage et la vitesse ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'utilisation des mégadonnées pour nos projets présente un grand potentiel

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Big data hebben een enorm potentieel voor ons mobiliteitsbeleid.*

Gegevensbeheer is een van de drie prioriteiten in het hoofdstuk Good Knowledge van het plan Good Move. De voorbije jaren hebben we dan ook bijkomende inspanningen geleverd.

In 2019 is 30.960 euro uitgetrokken voor tellingen. In 2020 hebben we 26.136 euro uitgegeven aan tellingen en 49.428 euro aan gegevens van traceervoertuigen. Dit jaar gaat het om 136.000 euro voor tellingen, 36.179 euro voor traceergegevens en 198.154 euro voor telefoongegevens waarmee we verkeersstromen kunnen analyseren.

We zamelen ook gegevens in met enquêtes, zoals een bevraging over verplaatsingen in 2019, goed voor 1.680.989 euro, of de mobiliteitsbarometer in 2020, goed voor 591.320 euro.

Er moeten ook goede tools beschikbaar zijn om de gegevens op te slaan en te verwerken. We maken bovendien gebruik van gratis beschikbare open data.

We hebben gegevens van deelfietsen en deelsteps gebruikt om suggestieparkeerzones in te richten, onder andere in de buurt van zebrapaden. Dezelfde gegevens hebben gediend voor het aanleggen van fietsinrichtingen om tijdens de coronacrisis plaats te bieden aan het toegenomen aantal fietsers.

Dankzij traceergegevens konden we reistijden analyseren op verkeersassen waar coronafietspaden waren aangelegd. Zo konden we bepaalde projecten bijsturen.

pour notre politique de mobilité. Une meilleure gestion de la connaissance est un prérequis pour mener et évaluer une politique publique volontariste et efficace.

La gestion des données est une des trois dimensions prioritaires du volet Good Knowledge de Good Move, avec comme but une collecte, une analyse et une diffusion renforcées des données. C'est pour cette raison que, ces dernières années, nous avons considérablement accru nos efforts dans ce domaine.

En ce qui concerne le montant pour l'acquisition des données :

- en 2019, pour les comptages, le montant était de 30.960 euros ;

- en 2020, les montants étaient de 26.136 euros pour les comptages et de 49.428 euros pour les données de véhicule traceur ;

- en 2021, ils étaient de 136.000 euros (marché stock) pour le comptage, 36.179 euros pour les données de véhicule traceur et de 198.154 euros pour les données téléphonie mobile (flux de déplacement).

Des données relatives à la mobilité sont également collectées via des enquêtes. Il y a eu en 2019, par exemple, une enquête sur les déplacements pour 1.680.989 euros ou, en 2020, le baromètre de la mobilité pour 591.320 euros.

Il est aussi nécessaire de disposer d'outils pour centraliser les données et les exploiter. Par exemple, en 2020, pour la plateforme de mégadonnées et, en 2021, pour un outil d'agrégation des données de la micromobilité. Des sources de données gratuites disponibles via la politique d'ouverture des données (open data) sont également utilisées.

En ce qui concerne des exemples d'infrastructures adaptées sur la base des données utilisées, l'analyse des points géolocalisés de déverrouillage et de verrouillage des véhicules de cyclopartage en flotte libre a permis d'identifier les emplacements pertinents pour la mise en œuvre fin 2020 des premières zones de dépôt incitatives ainsi que, en 2021 et 2022, des zones de dépôt à proximité des traversées piétonnes à sécuriser, en complément des arceaux à vélo.

Les données de déplacement de ces mêmes véhicules ont également alimenté les réflexions pour la mise en œuvre des aménagements cyclables pour répondre à l'augmentation des cyclistes lors de la pandémie de Covid-19.

Les données de véhicule traceur ont permis de comparer les temps de parcours sur les axes où des pistes Covid-19 ont été installées et de proposer des adaptations sur certains projets, par exemple, sur le boulevard Sylvain Dupuis.

En ce qui concerne l'usage de la plateforme développée par le CIRB, Bruxelles Mobilité collabore avec lui pour la construction d'une plateforme dédiée à la mobilité. Ces travaux viennent de débuter. L'intégration de plusieurs types de données est en

¹⁶¹ *Brussel Mobiliteit werkt sinds kort samen met het CIBG aan een platform voor mobiliteitsgegevens afkomstig van Vianova,*

permanente tellingen en de bedrijven op het gebied van micromobiliteit.

Bij Vianova worden afhankelijk van de beheerder twee gegevensstandaarden gebruikt. De databanken voor gegevens over deelfietsen en -steps zijn compatibel met beide standaarden. De gegevens zijn wel verschillend: in de ene standaard worden bijvoorbeeld enkel het vertrek- en eindpunt bijgehouden, terwijl de andere het volledige traject opslaat. Met het platform krijgen alle betrokken partijen eenduidige informatie over zones waar het verboden is om een deelfiets of -step te parkeren. Voertuigen die daar toch worden achtergelaten, kunnen worden aangegeven.

De sector verandert voortdurend. Hetzelfde geldt daarom voor de gegevensformaten. We kunnen regels enkel vereenvoudigen als we dat soort tools gebruiken.

Brussel Mobiliteit stelt al zijn gegevens van het type "evenementen" en sommige gegevens van het type "tellingen" ter beschikking op het bijzonder uitgebreide platform Mobigis. Naast de OTAP-nodes zijn er telkens toepassingsprogrammaverbindingen (API's) beschikbaar.

De Europese regels worden dus nageleefd. De gegevens kunnen in elk formaat worden geëxporteerd, zolang dat compatibel is met Datex II. De data kunnen bovendien worden uitgesplitst per type en per bereik, bijvoorbeeld het wegennet. Het Europese wegennet bevindt zich overigens hoofdzakelijk in de overige gewesten, in Brussel blijft het bij enkele stukken van de Ring. Brussel Mobiliteit heeft nog geen expliciete vraag ontvangen om over te stappen op Datex II.

¹⁶³ *Brussel Mobiliteit, de overige gewesten en de federale staat volgen de Europese regelgeving op en zien erop toe dat de mobiliteitsgegevens worden opgenomen in het nationale toegangspunt voor België.*

Er is net een samenwerkingsprotocol over het nationale toegangspunt ter goedkeuring voorgelegd aan de regering. Het is de bedoeling dat de federale staat, de gewesten en het Nationaal Geografisch Instituut bij de uitwerking van dat toegangspunt gebruik zullen maken van Datex.

Wat de wegenwerken betreft, neemt Brussel Mobiliteit zich voor om een zogenaamde web-in-web-out-interface te ontwikkelen. Daarmee kunnen de gegevens van derden worden

cours : les données de Viapass, les comptages permanents et les données d'opérateurs de micromobilité.

En ce qui concerne Vianova, il existe principalement deux standards de données dans le secteur. Le format utilisé dépend uniquement de l'opérateur. Cependant, les plateformes de collecte de données numériques des opérateurs de cyclopartage, de type Vianova, gèrent les deux. Chaque format ayant ses spécificités, les données partagées sont différentes. Pour les déplacements, par exemple, l'un ne reprend que les points d'origine et de destination tandis que l'autre retrace également l'itinéraire suivi. Un des deux formats permet non seulement un flux de communication des opérateurs vers l'autorité, mais également, dans l'autre sens, pour d'autres types de données. Les zones d'interdiction de stationnement des véhicules de cyclopartage peuvent être transmises à tous les opérateurs à travers ce type de plateforme sans erreur d'interprétation possible. Un rapportage sur les véhicules ayant stationné malgré tout dans ces zones peut également être fait.

Le secteur faisant l'objet de beaucoup d'innovations, les formats de données continuent à évoluer. La gestion des réglementations ne peut que se simplifier par le biais de l'utilisation de ce genre d'outils.

En ce qui concerne la communication des données, précisons tout d'abord que Bruxelles Mobilité applique une politique d'ouverture des données pour la publication des "événements" et de certaines données "comptages", notamment sur la plateforme Mobigis - une base de données extrêmement riche. Pour chaque couche de données, des interfaces de programmation d'application (API) sont disponibles. Les nœuds OTAP en question ne sont donc pas le seul format de publication.

La réglementation européenne est ainsi respectée, car elle permet de publier les données dans tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec Datex II, et, en plus, elle contient un planning phasé en fonction du type de données et de la portée, notamment le réseau routier. Il faut noter que le réseau routier transeuropéen se situe surtout dans les deux autres Régions. En Région bruxelloise, il ne concerne que quelques tronçons du ring. Bruxelles Mobilité n'a pas encore reçu de demande explicite pour passer à Datex II.

Bruxelles Mobilité participe activement, avec les autres Régions et l'État fédéral, au groupe de travail ITS. Ce dernier suit la réglementation européenne dans cette matière et prévoit notamment que ses données relatives à la mobilité soient intégrées dans le point d'accès national créé.

Un protocole de collaboration entre l'État belge, les trois Régions, et l'Institut géographique national, en vue de développer et de gérer le point d'accès national, vient d'être soumis au gouvernement pour approbation. L'utilisation de Datex est prévue dans le cadre de la participation au point d'accès national.

geanalyseerd en gegevens uit andere informaticasystemen worden geïmporteerd. De technische voorschriften liggen vast, maar er is te weinig budget en de prioriteiten liggen elders. Informatie over de grootste wegenwerken wordt opgenomen in de gegevens van het type "evenementen", Mobigis en de bijbehorende API's.

Camera's voor automatische nummerplatherkenning staan hoofdzakelijk bij de in- en uitvalswegen van het gewest, in het kader van de lage-emissiezone (LEZ). Ze staan ook op strategische locaties die de politie heeft aangeduid en op de grenzen tussen politiezones. Alle camera's worden gebruikt voor LEZ-controles, bewaking en politiecontroles. Brussel Mobiliteit kan de anoniem gemaakte gegevens gebruiken om het verkeer te regelen.

Er zijn een aantal extra camera's geplaatst om trajectcontroles uit te voeren en voor controles in zones met beperkte toegang. In het kader van Smart Move wordt er geld vrijgemaakt voor bijkomende ANPR-camera's.

¹⁶⁵ *Brussel Mobiliteit zal binnenkort de raamovereenkomst inzake het camerabewakingsplatform met Brussel Preventie & Veiligheid en het CIBG ter ondertekening aan mijn kabinet voorleggen.*

In de tunnels verzamelen de camera's voor de automatische incidentdetectie gegevens over het aantal voertuigen en hun snelheid. Bovengrondse camera's dienen voornamelijk om het wegennet in de gaten te houden. Soms worden ze ingezet voor steekproeftellingen, bijvoorbeeld als er voor een onderzoek geen andere gegevens voorhanden zijn.

De kwaliteit van deze analyses hangt af van allerlei parameters. We gaan er daarom van uit dat de software indicaties oplevert, maar geen precieze meetgegevens. We zijn op zoek naar een betere oplossing om tellingen uit te voeren met bovengrondse camera's en experimenteren met het gebruik van radars die meerdere rijstroken bestrijken.

Brussel Mobiliteit heeft geen informatie over de inzameling van gegevens van slimme voertuigen, maar trekt wel 300.000 euro uit voor de aankoop van realtimegegevens van traceervoertuigen. De overheidsopdracht wordt momenteel toegekend.

De oproepcentrales van de MIVB en Mobiris staan van meet af aan met elkaar in verbinding. Ze delen voornamelijk informatie over defecte verkeerslichten, gezamenlijk uitgevoerde

En ce qui concerne les données des chantiers, Bruxelles Mobilité a repris dans sa feuille de route, au début de la législature, la mise en œuvre d'une interface "web in-web out" qui doit permettre, d'une part, l'exploitation de données par des tiers et, d'autre part, l'injection de données externes traitées par d'autres systèmes informatiques. Bien que les prescriptions techniques aient été rédigées, les développements n'ont pas pu être réalisés faute de budget et de priorisation politique. Je signale encore que les chantiers les plus importants reposent sur les données "événements" publiées par Bruxelles Mobilité, à travers le portail Mobigis et les API associées que je viens d'évoquer.

La couverture actuelle du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation comporte des caméras situées principalement aux entrées de la Région bruxelloise, dans le cadre de la zone de basses émissions (LEZ), aux points stratégiques définis par la police à l'intérieur de la Région, ainsi que sur les axes principaux aux sorties de la Région et aux frontières entre les zones de police pour la couverture territoriale. Toutes les caméras déployées disposent de cette double finalité : la LEZ, et la surveillance et les contrôles de police. Les données anonymisées peuvent servir à Bruxelles Mobilité pour gérer le trafic.

Quelques caméras ANPR supplémentaires sont installées pour des radars tronçon et dans des zones à accès limité ; elles ne sont pas axées sur la LEZ, mais pourraient l'être par la suite. Un budget est prévu dans le cadre de Smart Move pour installer des caméras ANPR supplémentaires, en collaboration avec Bruxelles Prévention et sécurité (BPS).

Il existe aussi un accord sur la convention-cadre d'association de membre de droit à la plateforme régionale de vidéoprotection de la Région bruxelloise entre Bruxelles Mobilité, BPS et le CIRB. Bruxelles Mobilité va transmettre cette convention à mon cabinet prochainement pour signature.

En ce qui concerne l'usage des données vidéo de certaines caméras, dans les tunnels, le système de détection automatique d'incidents installé sur les caméras fournit, en plus des alertes d'incidents, des données sur le trafic (comptages, vitesses). En surface, les caméras de visualisation sont en premier lieu destinées à l'observation du réseau. La réalisation de comptages à l'aide d'un logiciel se fait ponctuellement pour certaines études, en cas d'absence de données tierces et selon les disponibilités des caméras.

La qualité des résultats de ces analyses dépend de nombreux paramètres et on considère que ce logiciel, associé aux caméras de visualisation disponibles en surface, fournit plutôt des chiffres indicatifs que des comptages précis. Une preuve de concept est en préparation pour trouver une solution mieux adaptée au comptage à partir d'images des caméras en surface. Un test de comptage via un radar multivoies est également en cours.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'informations sur la récolte de données des véhicules connectés (ceintures, vitesse, système antiblocage des roues, correcteur électronique de trajectoire). Par

herstellingen en ongevallen in tunnels. Er is ook een stormplan in de maak. Toch is er geen sprake van een stelselmatige uitwisseling van gegevens. Het verzamelen en doorsturen van rem- of snelheidsgegevens van bussen is nu nog niet aan de orde.

De camera's van de MIVB staan niet op de openbare weg gericht. Mobiris heeft dus niets aan die beelden.

Alle oproepcentrales zijn in het Brussels Mobility Center samengebracht om uitwisseling en samenwerking te stimuleren. De betrokken directies hebben al geregeld samen vergaderd. Doel is om de ploegen in eerste instantie vlot naast elkaar te laten werken. Op langere termijn wordt er nagedacht over informatie-uitwisseling en samenwerking op vlak van verkeersregeling.

contre, Bruxelles Mobilité prévoit bien un budget de 300.000 euros pour un marché public d'acquisition de données de véhicule traceur en temps réel et en temps différé. Ce marché est en cours d'attribution.

Quant à l'utilisation des caméras de la STIB, les dispatchings de la STIB et Mobiris communiquent depuis toujours, même préalablement à leur intégration au sein d'un même dispatching. Leurs échanges concernent essentiellement le signalement d'avaries touchant la signalisation de surface (routière ou transports en commun), la supervision d'éventuelles interventions communes sur ces équipements de signalisation, l'information mutuelle relative à des incidents touchant des tunnels routiers et (pré)métro adjacents à la mise en œuvre d'un plan "tempête". Il n'existe toutefois à ce jour pas d'échanges systématiques de données. La collecte et la transmission en temps réel par la STIB de données relatives à la vitesse ou au freinage des bus ne sont pas envisagées à l'heure actuelle.

En ce qui concerne les caméras, celles de la STIB n'étant pas orientées sur la voie publique, la transmission d'images serait sans valeur ajoutée pour la gestion des axes routiers par Mobiris et elle n'est dès lors pas prévue.

L'installation de tous les dispatchings de la STIB et de Mobiris au sein du Brussels Mobility Center a aussi pour objectif de développer les échanges et la collaboration entre les dispatchings du réseau de transport public et de Mobiris. Des réunions régulières ont déjà lieu au niveau des directions respectives. Elles ont pour but, dans un premier temps, de veiller à une cohabitation harmonieuse des équipes. Des réflexions suivront sur le développement des échanges d'information et de la collaboration dans la gestion des flux de mobilité.

¹⁶⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Mobiliteitsgegevens zijn van groot belang. Aangezien de aanschaf ervan veel geld kost, heeft dat enkel zin als die data efficiënt worden gebruikt. U had het over Mobigis, een zeer uitgebreide databank op het gebied van mobiliteit. Het is echter van belang dat de gegevens zodanig met elkaar worden gecombineerd dat er mobiliteitsscenario's en alternatieve oplossingen voor het openbaar vervoer uit kunnen worden gedistilleerd. Dat lijkt me echter niet mogelijk als al die gegevens afkomstig zijn van één telecommunicatiebedrijf.*

Van welke telecommunicatiebedrijven koopt u data? Volstaan ze?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est vrai que disposer de données de mobilité est essentiel. L'achat de telles données est onéreux et il ne vaut la peine que si elles sont utilisées de façon optimale. Vous faisiez référence à la plateforme Mobigis, un trésor de données proposées aux opérateurs pour alimenter la réflexion et gérer la mobilité. Mais encore faut-il pouvoir croiser ces données de manière à élaborer des scénarios de mobilité et offrir des solutions alternatives en matière de transports publics. Or cela me semble difficile si les données proviennent d'un seul opérateur de télécommunications.

Quels sont les opérateurs de télécommunications auprès desquels vous achetez des données ? L'offre est-elle suffisamment étendue ?

Si vous ne parvenez pas à croiser les données issues d'opérateurs différents, vous n'obtiendrez pas de scénarios qui reflètent la réalité. Ces données proviennent d'opérateurs GPS, mais aussi d'opérateurs de télécommunications. Par le passé, nous nous étions contentés d'un certain type de données.

¹⁶⁹ *In tegenstelling tot het Vlaams en het Waals Gewest gebruikt u Datex II niet. Dat kan nadelig zijn voor de kwaliteit van de gegevens inzake verkeersveiligheid en mobiliteit.*

Het Brussels Gewest kan veel beter!

¹⁷¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er is nog ruimte voor verbetering, maar Brussel Mobiliteit heeft al puik werk geleverd.*

Datasets worden aangekocht met behulp van openbare aanbestedingen. Brussels Mobiliteit houdt uiteraard rekening met de beperkingen van bepaalde gegevens.

Bijkomende schriftelijke vragen zullen ons de gelegenheid bieden om het debat verder te voeren.

- Het incident is gesloten.

¹⁷⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹⁷⁵ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹⁷⁵ **betreffende "de ontradringsparking gelegen aan het metrostation Kraainem".**

¹⁷⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In 2017 diende Brussel Mobiliteit vergunningsaanvragen aan voor een overstapparking met 760 plaatsen bij metrostation Kraainem, ter vervanging van de huidige 193 plaatsen. De gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Kraainem gingen daartegen in beroep bij het Milieucollege. De eerste wilde een andere bestemming voor het terrein, de tweede vreesde voor een toename van het verkeer op de Wezembeeklaan.*

In het noorden van het Brussels Gewest zijn er al erg weinig ontradrings- en overstapparkings, en op termijn verdwijnen ook nog eens de 200 plaatsen bij Roodebeek. Bovendien worden de regels rond de toegang tot de lage-emissiezone steeds strenger en mogen er dus steeds minder voertuigen Brussel binnen.

Het is nog niet te laat om samen met de betrokken gemeenten een aangepast plan uit te werken. Het zou interessant zijn personeel en studenten van het universitair ziekenhuis Saint-Luc en omwonenden voordelig te laten parkeren op een grote nieuwe overstapparking. Op die manier kunnen er weer parkeerplaatsen op straat worden geschrapt.

Le fait que vous n'utilisez pas le nœud Datex II, contrairement aux Régions wallonne et flamande ainsi que d'autres pays, peut nuire à la qualité des informations dont dispose la Région bruxelloise en matière de sécurité routière et d'efficacité de nos scénarios de mobilité.

Je vous invite à avancer sur ce dossier. Je détaillerai mes questions afin d'y revenir plus largement. La Région bruxelloise peut faire beaucoup mieux !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis convaincue que des améliorations restent possibles. Toutefois, je voudrais saluer l'effort fourni par Bruxelles Mobilité pour faire avancer ce projet.

L'acquisition des données se fait au moyen de marchés publics. Bruxelles Mobilité prend bien sûr en considération l'existence de limitations sur certaines données. Ils connaissent les sources de leurs données et prennent en considération les effets des données achetées à des opérateurs, mais aussi des autres types de données.

Le dépôt d'autres questions écrites nous permettra d'approfondir ce débat.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le parking de dissuasion à la station de métro Crainhem".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En 2017, Bruxelles Mobilité introduisait une demande de certificats d'urbanisme et d'environnement afin de construire un parking de transit de 760 places à côté de la station de métro Crainhem et à la place du parking de 193 places actuel.

La demande de certificat d'environnement a été refusée à Bruxelles Mobilité à la suite de recours introduits auprès du Collège d'environnement par les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Kraainem. La première préfère affecter ce terrain à d'autres équipements là où la seconde s'inquiétait surtout de l'augmentation du trafic sur l'avenue de Wezembeek.

Rappelons que le parking Roodebeek, bien qu'il figure toujours sur le site de parking.brussels et continue de fonctionner, a été condamné. En conséquence, 200 places de parking de transit seront à terme supprimées, alors que les critères d'interdiction de la zone de basse émission de la Région de Bruxelles-Capitale continuent d'être renforcés, augmentent ainsi le nombre de véhicules ne pouvant pas y pénétrer.

Brussel Mobiliteit is niet in beroep gegaan tegen de beslissing van het Milieucollege. Waarom niet? Laat u het project vallen of wilt u ermee verder in gewijzigde vorm?

Hoe houdt u contact met beide gemeenten over de overstapparking die u zo graag wilde?

Is de toename van het verkeer in de Wezembeeklaan onderzocht?

Wat vindt u van het oude voorstel om een busstation te bouwen op de plaats van de parking?

Rappelons également que le nord de Bruxelles est encore fortement dépourvu d'une offre de parking de dissuasion, que ce soit en Région flamande ou en Région bruxelloise.

Je m'interroge sur la position que vous allez adopter dans ce dossier à la suite de ce revers. Il reste selon moi encore une opportunité de construire, avec les communes concernées, un projet amendé qui respecte les craintes de chacun en proposant d'autres fonctions que le stationnement, tout en augmentant l'offre en parking de dissuasion dans le nord de Bruxelles.

Contrairement à ce qui a été dit, construire un parking de dissuasion ne concerne pas uniquement les navetteurs, puisque cela diminue le nombre de voitures à Bruxelles, au bénéfice de cette dernière. Dans ce cas-ci, il nous semble également intéressant de proposer une offre de stationnement modulée pour le personnel et les étudiants de l'hôpital Saint-Luc, qui s'inquiètent déjà de la fermeture de la bretelle du ring au boulevard de la Woluwe. Cette offre permettrait également aux riverains d'y stationner avec une formule avantageuse, supprimant ce faisant des places de parking en voirie.

Bruxelles Mobilité disposait de 30 jours à la suite de la décision du Collège d'environnement afin d'introduire un recours. Elle a choisi de ne pas le faire, pourquoi? Avez-vous choisi d'abandonner le projet ou d'y apporter des amendements? Si oui, lesquels?

Quels contacts entretenez-vous avec les communes concernées pour faire évoluer le projet que vous défendiez?

Une étude a-t-elle été réalisée au sujet de l'incidence sur l'augmentation du trafic dans l'avenue de Wezembeek?

Quel est votre opinion sur la proposition, formulée à l'époque, de construire une gare routière pour les bus à la place de ce parking?

S'agissant de l'offre en park and ride (P+R) dans le nord de Bruxelles, que pouvez-vous communiquer au sujet de la construction prévue du parking Esplanade, initialement annoncée pour 2022? Vous en avez parlé dans La Libre de ce matin, il me semble.

Avez-vous pris contact avec la Région flamande pour demander la création d'un parking au-delà du ring de Bruxelles, le long de l'avenue de Wezembeek, comme demandé par la commune de Kraainem?

Avec le projet de parking à Grand-Bigard, quels sont les projets de P+R initiés par la Région flamande dans le nord de Bruxelles? Il me semble que vous y avez fait allusion. Nous soutenons évidemment cette initiative: plus le parking de dissuasion se situe loin de Bruxelles et près du point de départ des navetteurs, plus il sera utilisé. Nous sommes au diapason en la matière, et j'espère que vous travaillerez en ce sens avec la Région flamande.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous sommes bien d'accord sur ce dernier point: plus les parkings de dissuasion

¹⁷⁹ *Wat het aanbod aan overstapparkings in de noordrand betreft: hoe staat het met de aanleg van overstapparking Esplanade, die was gepland voor 2022?*

Hebt u aan het Vlaams Gewest gevraagd om een parkeerterrein aan de andere kant van de Ring aan te leggen, zoals ook Kraainem vroeg?

Er zijn plannen voor een overstapparking in Groot-Bijgaarden. Welke projecten overweegt Vlaanderen voorts nog in de noordrand? Hoe dicht bij huis voor de pendelaars de overstapparkings liggen, hoe beter.

¹⁸¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Over dat laatste punt zijn we het alvast met elkaar eens: het zou een*

goede zaak zijn als er meer overstapparkings in Vlaanderen en Wallonië kwamen, maar dat valt buiten onze bevoegdheid.

De grote overstapparking Coovi staat nog lang niet vol. Nu er binnen Brussel weer enkele nieuwe overstapparkings op stapel staan, onder meer in Stalle, is het zaak om ze op de best mogelijke locatie in te planten en de burgers er zo efficiënt mogelijk naartoe te leiden.

Vooraleer ik nog meer nieuwe parkeerterreinen laat aanleggen, wil ik eerst alles grondig analyseren en bijvoorbeeld te weten komen waarom de overstapparking Coovi niet zo'n groot succes is als we hadden gehoopt. Daarnaast wil ik de bestaande overstapparkings optimaliseren en rendabeler maken. Zo hebben we tijdens de coronacrisis goede contacten aangeknoopt met de exploitanten van het winkelcentrum Basilix. Zij staan open voor het idee om een deel van hun parkeerterrein samen te beheren en er een overstapparking van te maken. Dat biedt weer nieuwe perspectieven voor Brussel.

seront pensés en amont, plus il sera facile d'en développer en Flandre et en Wallonie. Bien que cela ne touche pas à nos compétences, j'espère que les réflexions relatives à cette politique se poursuivent dans ces deux Régions.

Au niveau régional, dans les grandes lignes, il faut signaler quelques nouveaux projets de parkings de dissuasion. Nous avons déjà débattu de la très grande construction que représente le parking Ceria. À l'heure actuelle et pour utiliser un euphémisme, celui-ci n'est pas tout à fait rempli. Pour les très grands projets à venir, l'enjeu est donc de parvenir à informer les citoyens de leur existence, de les pousser à les utiliser et de les implanter au meilleur endroit possible. Nous mettons également en œuvre un park and ride (P+R) à Stalle pour lequel nous sommes en attente du permis d'urbanisme.

Il s'agit ici de projets de nouvelles constructions. Il me paraît important d'en faire l'évaluation afin de tirer des conclusions et de déterminer ce qui fonctionne. Avant de construire de nouveaux parkings, je souhaite donc disposer d'analyses concluantes et savoir, par exemple, pourquoi le parking du Ceria ne fonctionne pas comme il devrait.

Parallèlement à ces nouvelles constructions, nous travaillons à l'optimisation des P+R existants. Nous souhaitons qu'ils soient correctement utilisés. En définitive, il convient d'une part de rentabiliser les parkings de dissuasion existants, d'autre part de mutualiser des espaces déjà existants eux aussi. Nous avons donc encore du pain sur la planche.

Par exemple, tout au long de la crise du Covid-19, nous avons noué de bons contacts avec le centre commercial Basilix. Ses gestionnaires se sont montrés très ouverts à l'idée de mutualiser une partie de leur espace de parking et d'en faire un P+R. Ce type de formule nous permettrait de gagner de nouvelles options en Région bruxelloise. Je viens donc de vous exposer trois éléments de notre stratégie P+R.

Concernant la collaboration avec Kraainem, nous avons évidemment des contacts spécifiques avec les communes. Par exemple, la commune de Woluwe-Saint-Lambert avait demandé qu'une partie de la jauge de 193 places au total puisse être réservée aux abonnements des riverains, sans que cela n'entre en concurrence avec la jauge du P+R qui est prioritaire. Nous avons accédé à cette demande.

Nous gérons le P+R Crainhem depuis 2018, conformément à la note stratégique de 2016, approuvée à l'époque par les Régions. En raison de problèmes techniques, la gestion du P+R a été à nouveau mi-ouverte pendant une certaine période, mais nous souhaitons reprendre la totalité de la gestion de ce parking. Nous avons pris en compte les demandes pour qu'une jauge soit aussi prévue pour les riverains dans ce projet spécifique.

La question des park and ride se pose aussi dans le nord de Bruxelles car, au vu de la carte des P+R, l'offre y est moins importante. Il serait certainement intéressant d'élargir l'offre et pour offrir les solutions les plus rapides, flexibles et efficaces

¹⁸³ *Natuurlijk overleggen we met de betrokken gemeenten. Zo had Sint-Lambrechts-Woluwe gevraagd om een deel van de 193 plaatsen voor te behouden voor buurtbewoners met een parkeerabonnement, los van de P+R-plaatsen, die prioritair zijn. We zijn op die vraag ingegaan.*

In het noorden van Brussel zijn er weinig overstapparkings. Om zo snel, flexibel en efficiënt mogelijk extra capaciteit te creëren, onderzoeken we waar we gezamenlijk met andere instanties parkings kunnen uitbaten. In het begin van de pandemie hebben we zo bijvoorbeeld een tijdelijke overstapparking op de Heizel aangelegd, waarvoor we de handen in elkaar sloegen met verschillende partners op de Heizelvlakte. Die plek is uitstekend bereikbaar met de tram en de metro.

Brussel Mobiliteit heeft geregeld contact met de vervoerregio's Vlaamse Rand en Leuven over overstapparkings en vervoersknooppunten of Hoppinpunten, ook in de noordrand. Wat de Wezembeeklaan betreft, is het Vlaams Gewest van plan

een overstapparking aan te leggen aan het eindpunt van tram 39, bij Ban-Eik.

possible, nous analysons les possibilités de mutualisation et d'optimisation des parkings existants. Nous l'avons fait pendant les premières vagues de la crise du Covid-19, en travaillant par exemple avec les partenaires sur le plateau du Heysel pour y créer un P+R temporaire. Le plateau du Heysel est très bien connecté avec les trams et le métro. Nous voulons donc optimiser les espaces disponibles près du métro pour créer de nouveaux P+R.

Quant aux relations avec la Flandre, Bruxelles Mobilité entretient des contacts réguliers avec les régions de transport Vlaamse Rand et Leuven au sujet des park and ride ou nœuds intermodaux, y compris dans le nord. Un nœud intermodal a été créé et inauguré à Vilvorde et la Région flamande prévoit de les développer aux niveaux interrégional, régional et local dans tout le Brabant flamand. Concernant le cas particulier de l'avenue de Wezembeek, la Région flamande s'engage à créer un P+R au terminus du tram 39, à Ban-Eik.

185 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Er is nog veel werk en weinig vooruitgang, en u hebt het maar over evaluaties en analyses. Dat is verontrustend.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est très inquiétant de vous entendre parler d'évaluation et d'analyse des parkings actuels pour justifier le manque de progression dans le travail à accomplir.

Waarom het fout is gelopen met parking Coovi, weten we bijvoorbeeld allang. Het midden van een pandemie is niet het geschikte moment om dat soort analyses te maken.

Concernant, par exemple, l'analyse de l'échec de fonctionnement du parking du Ceria, nous en avons déjà évoqué les raisons : le parking n'est pas suffisamment mis en évidence, il n'y a pas eu assez de promotion, la crise sanitaire n'a pas encouragé les citoyens à prendre de bonnes habitudes, c'est-à-dire déposer leur voiture pour continuer leur trajet en transport en commun. Ce n'est pas en pleine crise sanitaire que nous devons analyser ce genre d'éléments.

In het oosten van Brussel, waar de nood hoog is, verdwijnen op termijn twee overstapparkings, namelijk die van Herrmann-Debroux en van Delta. In het noordoosten liggen twee gemeenten dwars. Welke oplossing is er gevonden met Sint-Lambrechts-Woluwe? Ik had begrepen dat daar een overstappunt zou komen.

À l'est de Bruxelles, où les besoins sont très importants, deux parkings de dissuasion sont appelés à disparaître, à savoir à Herrmann-Debroux et Delta. Une construction hypothétique à la hauteur de l'Adeps est annoncée. Une problématique existe entre le nord et l'est de Bruxelles, à la hauteur du parking de Woluwe-Saint-Lambert, où deux communes font opposition. Quelle est la solution trouvée avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert ? J'ai compris qu'il y aurait éventuellement un nœud intermodal, initiative que je salue.

Hoe wilt u overleggen met de gemeente Kraainem over de overstapparking bij het lokale metrostation?

Pour le parking de la station de métro Crainhem, quelles négociations sont-elles prévues avec la commune ?

187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat laatste is een Vlaamse bevoegdheid waarvoor Brussel Mobiliteit zal moeten overleggen met de vervoerregioraad.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si je comprends bien à quel dossier vous faites référence, il est de la compétence de la Région flamande et implique des contacts avec Bruxelles Mobilité et le conseil de région de transport (vervoerregioraad).

Ik blijf overtuigd van het nut van overstapparkings op Brussels grondgebied, maar het concept is nog altijd te weinig bekend. Er moet nog meer over worden gecommuniceerd en we moeten ervoor zorgen dat automobilisten de weg vinden naar die parkings.

Plus largement, nous devons en effet procéder à des analyses et apprendre de nos expériences. Je suis convaincue que le park and ride (P+R) reste nécessaire sur le territoire bruxellois. Il est important de promouvoir l'utilisation des P+R, car beaucoup de personnes ignorent leur existence. C'est une question de communication, mais aussi de jalonnement.

Voor we nog nieuwe projecten uit de grond stampen, zou ik eerst liever de huidige overstapparkings beter beheren en beschikbare ruimte beter gebruiken. U beweert ten onrechte dat we geen

vooruitgang boeken. Zodra de vergunning binnen is, begint bijvoorbeeld de aanleg van overstapparking Stalle. Dat zal een goede zaak zijn voor de verkeersdruk in Ukkel. Als we dan uiteindelijk vaststellen dat die parking te groot is, kunnen we een deel nog altijd een andere bestemming geven.

¹⁸⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Zet eerst een systeem van parkeergeleiding op en promoot de overstapparkings, zoals dat in de andere grote Europese steden gebeurt. Daarna pas moet u het systeem evalueren.*

Ik vroeg niet wat de plannen waren aan de eindhalte van tram 39 bij Ban-Eik, maar hoe het stond met de overstapparking bij metrostation Kraainem. U wilde daar van 193 naar 760 parkeerplaatsen gaan, maar de gemeente lag dwars. Wat zult u doen?

¹⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *De gemeente Kraainem heeft gevraagd om een deel van de huidige overstapparkingplaatsen voor te behouden voor buurtbewoners. Van 700 plaatsen is geen sprake meer; we willen nu veeleer de bestaande ruimte zo goed mogelijk benutten.*

¹⁹³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Dus het blijft bij die 193 plaatsen?*

¹⁹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Voorlopig willen we de bestaande plaatsen zo efficiënt mogelijk beheren. Een deel ervan wordt gereserveerd voor buurtbewoners. Als er in de toekomst echt extra plaatsen nodig blijken te zijn, dan kunnen we bijsturen.*

- Het incident is gesloten.

¹⁹⁹ *(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

Il y a de vrais enjeux, mais avant de lancer cinq autres grands projets, je préfère développer les P+R existants, mieux les gérer et mieux mutualiser les espaces. La politique s'appuie donc sur trois volets. Vous dites que rien n'avance, mais je ne suis pas d'accord. Le dossier du parking Stalle a été déposé. Dès que le permis sera octroyé, la construction débutera, comme prévu. Cela répondra à une réelle nécessité et, s'il est bien géré, ce parking pourra alléger l'impact du trafic de transit à Uccle. Je l'attends donc avec impatience.

J'ajoute que si nous constatons que le parking est trop grand, une partie du bâtiment pourra être affectée à une autre utilisation. Cette reconversion possible est intéressante, car elle nous permettra d'adapter le bâtiment aux besoins réels.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il faut agir dans l'ordre. Il faut d'abord mettre en place tout un système de téléjalonnement, la promotion, la sensibilisation, une application concernant les parkings de transit de façon à ce que les automobilistes puissent être guidés, comme dans les autres grandes villes d'Europe. Après vient l'évaluation. C'est en agissant par étapes que nous obtiendrons des résultats.

Ma question ne portait pas sur le nœud intermodal du terminus du tram 39 à Ban-Eik, mais plutôt sur le parking de dissuasion à la station de métro Crainhem ! Où en sont vos négociations ? La commune a marqué son refus, mais l'objectif était de passer de 193 places à 760 places. Que va faire la Région dans cette situation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons eu des contacts avec Kraainem pour collaborer en matière de gestion. Une demande a été introduite pour réserver des places de park and ride (P+R) existants aux riverains. Pour l'instant, aucun projet ne vise à atteindre 700 places, car nous essayons de gérer au mieux l'espace de stationnement existant.

Cela a été remis en gestion il y a deux ou trois semaines, en raison d'un problème technique, désormais résolu. Nous allons évidemment suivre l'évolution des besoins à cet endroit, mais aussi aux alentours. Pour l'instant, nous mettons l'accent sur la bonne gestion des P+R existants.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Autrement dit, nous nous contentons des 193 places ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour l'heure, nous essayons de mieux gérer les places déjà disponibles, en gardant une partie de la jauge pour les riverains. Si, à l'avenir, nous constatons un réel besoin de places supplémentaires, là ou en périphérie, nous aviserons.

- L'incident est clos.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

199 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

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

199 **betreffende "de buslijnen 28 en 36 en hun eindhaltes".**

203 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).**- *Ik ben tevreden met het plan van de MIVB om de eindhalte van buslijn 28 in Stokkel in te planten, al heb ik vragen bij het feit dat het traject via de Kerkstraat loopt en de eindhalte voor de kerk wordt ingericht. Immers, de ervaring met bus 36, die al twee jaar datzelfde traject volgt en ook voor de kerk stopt, leert ons dat de straat niet aangepast is voor busvervoer.*

Terwijl die bus na de werkzaamheden gelukkig halt zal houden in de de Hinnisdaellaan, zou een oplossing voor bus 28 erin kunnen bestaan om de eindhalte te verplaatsen naar de Dumonplein, ook al zullen daarmee niet alle problemen uit de weg zijn geruimd.

205 *Denkt u na over de eindhalte van bus 28? Is de verplaatsing naar het Dumonplein een optie? Zo niet, waarom niet? Hebt u al overlegd met de gemeente? Zo ja, wat is het resultaat?*

Is het een optie om de buslijnen 28 en 36 te verlengen tot het metrostation Kraainem. Zo niet, waarom niet?

Of overweegt u om de buslijn 28 te verlengen tot de site Witte Vrouwen, zodat de nieuwe wijk daar bediend wordt door openbaar vervoer?

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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 lignes de bus 28 et 36 et leur terminus".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Il y a quelques mois, nous apprenions la volonté de la STIB d'implanter un terminus du bus 28 à Stockel. Le passage du bus à ce point névralgique de Woluwe-Saint-Pierre me semble une bonne idée. En revanche, je m'interrogeais déjà lors d'une question écrite sur l'intention de la STIB de faire passer celui-ci par la rue de l'Église et d'implanter le terminus devant l'église.

Par ailleurs, depuis plus de deux ans, le bus 36 emprunte cette même rue, s'arrête devant l'église et continue vers le cimetière. Cette situation devait être provisoire et l'expérience montre que cette rue commerçante et étroite, avec une piste cyclable en sens inverse, est inadaptée pour accueillir un bus. Heureusement, le bus 36 va dorénavant s'arrêter avenue de Hinnisdael, nous attendons d'ailleurs avec impatience la fin des travaux.

Ces lignes de bus sont importantes pour la commune qui, dans certains quartiers, se trouve quelque peu démunie en transports en commun. Je me permets de rappeler que la fréquence de ces lignes de bus n'est malheureusement pas très encourageante pour les usagers, en particulier les week-ends, avec parfois 25 minutes d'attente entre deux passages.

Comme je vous le disais, l'implantation d'un terminus pour le bus 28 devant l'église ne me semble pas pertinente. Une solution pourrait être de le déplacer, moyennant quelques aménagements, dans la "banane" de la place Dumon qui donne sur la rue Blockmans. Cette solution paraît plus pratique, mais ne résoudra pas tous les problèmes liés au passage dans la rue de l'Église.

Des riverains ont notamment signalé que des canalisations d'eau avaient cédé sous le poids du bus. Le lien de causalité reste à prouver, mais cela pose question.

Y a-t-il une réflexion en cours concernant l'implantation du terminus du bus 28 ? La solution de l'implantation au niveau de la "banane" de la place Dumon est-elle discutée ? Si non, pourquoi ? Avez-vous des contacts avec la commune sur le sujet ? Si oui, qu'en ressort-il ? D'autres options sont-elles à l'étude, comme le prolongement de la ligne 28 ou 36 jusqu'à la station de métro Crainhem ? Cela permettrait de garder un terminus avenue de Hinnisdael et un autre au niveau du métro Crainhem, et de ne plus faire passer de bus rue de l'Église. Si non, pourquoi ?

Une autre option serait la prolongation du bus 28 jusqu'au niveau du champ des Dames Blanches, où un projet de logement devrait voir le jour et où la question de l'accessibilité en transports en

207

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Na overleg is gebleken dat er een consensus mogelijk is tussen urban.brussels en de gemeente om de eindhalte van bus 28 te verplaatsen naar het Dumonplein, maar daarvoor moet wel een nieuwe stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd.*

De verlenging van buslijn 28 tot het metrostation Kraainem werd afgewezen omdat er dan overlap is, de bijkomende exploitatiekosten te hoog zijn in het licht van het in het kader van het Richtplan Bus bestelde materieel en er geen eindhalte kan worden ingericht in de omgeving van metrostation Kraainem.

Overigens moeten we impact van het woonproject Witte Vrouwen op de vraag naar openbaar vervoer relativeren gelet op de omvang ervan. Bovendien moet de wijziging van het traject van bus 36 op dat vlak voldoende soelaas brengen; de gemeente moet zich wel akkoord verklaren met onder andere de afschaffing van heel wat parkeerplaatsen.

209

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ik noteer dat er een consensus in de maak is om de eindhalte te verplaatsen naar het Dumonplein.*

Maar dat is nog geen oplossing voor het feit dat de bus door de smalle Kerkstraat moet, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid van fietsers. Noch biedt de gekozen optie een kant-en-klare oplossing, aangezien er nog een stedenbouwkundige aanvraag moet gebeuren.

Ten slotte zou u toch oor moeten hebben voor de vaak gehoorde bezorgdheid over de mobiliteit van de bewoners van de nieuwe wijk Witte Vrouwen en oplossingen aanbrengen.

commun est fondamentale, le quartier étant actuellement mal desservi. Cette solution est-elle envisagée ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'option de l'aménagement du terminus du bus 28 dans la "banane" de la place Dumon a bien été examinée avec urban.brussels et la commune. Tout indique qu'un consensus est possible. Cet aménagement devra toutefois faire l'objet d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme.

L'hypothèse de prolonger le bus 28 jusqu'à la station Crainhem fait partie des très nombreuses idées explorées ces dernières années. Elle a néanmoins été mise de côté pour trois raisons :

- la ligne se superposerait au métro et ferait double emploi ;
- les coûts d'exploitation supplémentaires seraient très élevés et incompatibles avec la disponibilité du matériel roulant commandé pour mettre en œuvre le plan directeur du réseau bruxellois de bus ;
- il n'y a pas de place aux abords de la station Crainhem pour ajouter un terminus de bus.

L'impact de la construction du quartier des Dames Blanches sur la demande en transports publics doit être relativisé, car l'ampleur du programme a été très fortement réduite par rapport au projet initial de la Région. Cela étant, des possibilités d'adaptation de l'offre ont fait l'objet d'études préalables, à savoir la modification de l'itinéraire de la ligne 36 pour se rapprocher du nouveau quartier ou la mise en œuvre de services "barrés" de la ligne 36 entre Sainte-Alix et le métro Stockel. Pour ce faire, la commune devrait toutefois marquer son accord sur les aménagements indispensables pour permettre le passage et le stationnement des bus, ce qui entraînerait la suppression d'un nombre important de places de stationnement. Affaire à suivre.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Si je comprends bien, nous nous dirigeons vers un consensus relatif à un terminus qui serait situé dans la "banane" de la place Dumon et résoudrait une partie des problèmes.

Je me permets de rappeler que cela ne remédiera pas au passage du bus dans la rue étroite de l'Église, qui cause des soucis de sécurité, notamment avec cette piste cyclable à contre-sens. Quand les vélos remontent la rue de l'Église et qu'un bus y passe, les vélos doivent se mettre en sécurité sur le côté. Ce problème mériterait réflexion, même si j'entends qu'une discussion est toujours en cours. Vu l'option choisie, une demande de permis doit de toute façon être déposée et le problème ne sera pas résolu d'ici demain.

Je reviendrai vers vous au sujet du site des Dames blanches. En effet, ce projet de logements voit tout doucement le jour. Je discutais hier encore de la mise en place d'un processus participatif avec les riverains. La question de la mobilité est centrale pour eux et elle revient sans cesse ; c'est une véritable inquiétude pour eux. Il serait bon que la Région montre qu'elle

211

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het debat is nog niet gesloten. Uiteraard moet er rekening gehouden worden met de verkeersveiligheid in de buurt van de eindhalte; ik ben voorzichtig positief.*

Ten slotte moet er een aan de nieuwe plannen aangepaste oplossing voor de mobiliteit in de wijk Witte Vrouwen komen.

- Het incident is gesloten.

s'en préoccupe et que des pistes de solution ont été et seront encore envisagées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les réflexions sont pertinentes. Le débat n'est pas clôturé et cela reste un enjeu. La sécurité routière aux abords du terminus n'est pas un détail et il est important de bien la prendre en considération. Je reste optimiste et je pense qu'une solution peut être trouvée. L'obtention d'un permis d'urbanisme demande du temps, mais se justifie et les procédures doivent être respectées.

La mobilité reste une question centrale dans le quartier des Dames blanches. Il faut une solution adéquate par rapport aux nouveaux plans.

- L'incident est clos.