



**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 15 FEBRUARI 2022**

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 15 FÉVRIER 2022**

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 Intercommunaal 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 Geoffroy Coomans de Brachène 1

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

betreffende "het beheer van Cycloparking".

Bespreking – Sprekers:

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

betreffende "de beveiliging van de perrons en de automatisering van de metro".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison, 7

betreffende "de veiligheidsmaatregelen ter bescherming van de reizigers van de MIVB op de metroperrons".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter, 7

betreffende "de automatisering van de metro".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Geoffroy Coomans de Brachène 1

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

concernant "la gestion de Cycloparking".

Discussion – Orateurs :

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

concernant "la sécurisation des quais et l'automatisation du métro".

Demande d'explications jointe de Mme Joëlle Maison, 7

concernant "les mesures de sécurité visant à protéger les passagers de la STIB sur les quais du métro".

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter, 7

concernant "l'automatisation du métro".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. David Weytsman (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Vraag om uitleg van de heer David Weytsman	18	Demande d'explications de M. David Weytsman	18
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het micromobiliteitsbeleid".		concernant "les politiques en matière de micromobilité".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	26	Question orale de M. Marc Loewenstein	26
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de evaluatie van het aanbod aan contactloze betaling bij de MIVB".		concernant "l'évaluation de l'offre de paiement sans contact à la STIB".	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	29	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	29
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de werf van de MIVB op de Alsembergsesteenweg".		concernant "le chantier de la STIB à la chaussée d'Alsemberg".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	33	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	

betreffende "de vrijstellingskaarten voor medisch personeel en het programma "Parking Plus".		concernant "les cartes de dérogation pour le personnel médical et le programme Parking Plus".	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	36	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	36
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de zwervers en drugsverslaafden in de MIVB-stations".		concernant "les personnes en errance et toxicomanes dans les stations de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi	39	Question orale de M. Youssef Handichi	39
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de onderbroken werkdagen bij de MIVB".		concernant "les services coupés à la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	41	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de gewestelijke financiering van de renovatieprojecten voor de Jules Graindorlaan en de betrokkenheid van de MIVB bij de heraanleg".		concernant "le financement régional des projets de rénovation du boulevard Jules Graindor et l'implication de la STIB dans le réaménagement".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	43	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	43
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de mogelijke blokkering van nieuwe vooruitgang bij de renovatie van de Marchantbrug in Anderlecht".		concernant "l'éventuel blocage relatif aux nouvelles avancées du pont Marchant à Anderlecht".	

1101 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

1105 **betreffende "het beheer van Cycloparking".**

concernant "la gestion de Cycloparking".

1107 **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).**- *Het beheer van fietsboxen was van 2016 tot eind 2020 in handen van Cycloparking, een initiatief van Cyclo, een bedrijf uit de sociale economie dat gedeeltelijk met middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) gefinancierd werd. Cycloparking vertegenwoordigde onrechtstreeks het Brussels Gewest en werkte samen met zeventien gemeenten, Brussel Mobiliteit, Bike for Brussels en parking.brussels.*

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Dans cette commission, nous avons déjà eu la possibilité de discuter à plusieurs reprises de la gestion des boxes à vélos gérés par Cycloparking.

Cycloparking a été développée par l'asbl Cyclo, entreprise d'économie sociale bruxelloise qui promeut le vélo par l'équipement, l'entretien, le recyclage, la culture du vélo, la formation et l'innovation. Cycloparking développe et gère l'offre de parkings sécurisés en Région bruxelloise. La structure a vu le jour en 2016 dans le cadre d'un cofinancement par l'Union européenne et la Région bruxelloise, grâce au programme 2014-2020 du Fonds européen de développement régional.

Jusqu'au 31 décembre 2020, Cycloparking agissait indirectement pour le compte de la Région et collaborait avec dix-sept communes bruxelloises, Bruxelles Mobilité, Bike for Brussels et parking.brussels. Comme prévu dans la programmation du Fonds européen de développement régional, à partir du 1er janvier 2021, la mission remplie par Cyclo a été transférée et confiée à parking.brussels. À cette occasion, les abonnés ont reçu un courriel les avertissant que le transfert des données ne changeait rien à la gestion du service pour eux et les personnes en attente.

Quant au respect du règlement général sur la protection des données (RGPD), vous m'aviez répondu que toutes les mesures nécessaires avaient été prises. Une mise à jour de la politique de confidentialité avait été faite et soumise aux utilisateurs de la plateforme.

Je conteste cette affirmation, étant donné qu'à mon sens, des milliers d'abonnés ou de personnes en attente d'une place de stationnement pour leur vélo ont vu leurs données transférées sans qu'ils en soient dûment informés et sans qu'ils puissent s'y opposer, comme le prévoit pourtant le RGPD. Vous aviez également confirmé que parking.brussels était désormais l'unique gestionnaire des données des clients.

Malheureusement, une question cruciale reste en souffrance dans la gestion de Cycloparking, à savoir le nombre de demandes pour des emplacements à vélos dans notre ville-région.

1109 *Ondanks uw maatregelen om fietsen te promoten en het autoverkeer terug te dringen, wordt de kloof tussen vraag en aanbod alleen maar groter. Er staan nu bijna 6.700 mensen op de wachtlijst. Daartegenover staan 2660 in gebruik genomen*

Avant la crise du coronavirus, on comptait un peu plus de 2.000 places sécurisées (boxes et parkings riverains) et une liste d'attente d'environ 4.000 personnes, ce qui est déjà beaucoup. L'offre actuelle comprend 2.660 places et, d'après les derniers

beveiligde plaatsen in 460 fietsboxen en 6 fietsparkings. Op de website staat dat er 4.000 beveiligde plaatsen beschikbaar zijn, maar daar worden de stallingen in premetrostations Beurs en De Brouckère bijgeteld, terwijl die grotendeels leegstaan omdat er geen reële vraag naar is.

In 2020 kondigde u 500.000 euro extra subsidies aan voor gemeenten die in fietsboxen en andere fietsstallingen willen voorzien. Voor 2021 beoogde parking.brussels een stijging van het aantal beveiligde fietsstallingen met 30%.

Werd het privacybeleid van parking.brussels wel aan alle abonnees en mensen op de wachtlijst voorgelegd? Werd de Algemene Verordening gegevensbescherming nageleefd?

Hoeveel kost de nieuwe infrastructuur? Hoeveel subsidies van Brussel Mobiliteit zijn er in 2020 en 2021 naartoe gevloeid? Wat is het prijsverschil tussen fietsbeugels en fietsboxen?

Een jaarlijks abonnement kost 60 euro. Welk deel van dat bedrag blijft ten laste van de overheid? Kunt u de kostprijs toelichten per fiets en voor alle fietsstallingen van Cycloparking samen?

chiffres que vous nous avez communiqués, la liste d'attente compte près de 6.700 personnes.

Aujourd'hui, on dénombre 460 boxes et six parkings à vélos pour riverains. Nous sommes clairement très loin du compte étant donné le gouffre qui apparaît progressivement entre le nombre de places disponibles et celles toujours en attente, et ce, malgré votre politique visant à avoir moins de voitures et plus de vélos.

Certes, le site internet fait mention de plus de 4.000 places sécurisées, mais il comptabilise des centaines de places au sein des stations Bourse et De Brouckère, essentiellement inoccupées, car trop concentrées ou trop éloignées - et qui ne répondent donc pas à une véritable demande à ce jour.

En 2020, vous aviez annoncé que 500.000 euros de subventions supplémentaires seraient mis à la disposition des communes au profit de stationnements vélos afin d'augmenter l'installation de boxes, d'arceaux et éventuellement de parkings riverains dans les quartiers. Pour autant, il faut développer une solution globale, qui combine différents leviers pour la création de parkings à vélos.

Pour l'année 2021, parking.brussels s'est fixé comme objectif d'augmenter le nombre de places de stationnement vélo sécurisées de 30 % avec un budget d'investissement de 815.000 euros. Je souhaiterais obtenir une série de précisions.

Premièrement, nous confirmez-vous que la politique de confidentialité de parking.brussels a bien été soumise à tous les utilisateurs (abonnés et personnes en attente d'un emplacement) dans le respect du RGPD ? Si oui, disposez-vous d'éléments permettant de confirmer que tout s'est fait dans les règles ?

Deuxièmement, pourriez-vous préciser le coût des investissements pour les infrastructures à la charge de parking.brussels et des communes, ainsi que le soutien régional qui a été octroyé à travers des subventions de Bruxelles Mobilité en 2020 et 2021 ?

Troisièmement, Bruxelles Mobilité installe aussi des arceaux à vélos et accorde des subventions aux communes pour l'installation d'infrastructures de stationnement vélo. Pourriez-vous préciser le coût d'un arceau et d'un box à vélos ? Sachant que les 60 euros par an pour un parking ne couvrent pas l'ensemble des frais, quel est le montant de la partie non couverte par vélo et pour l'ensemble des parkings à vélos hébergés par Cycloparking ? Pourriez-vous ventiler les différents coûts par an pour les boxes à vélos ?

Depuis un an, parking.brussels offre la possibilité de louer des espaces dans certains quartiers et auprès de particuliers afin de les transformer en parkings pour vélos. Un plan est-il à l'étude pour développer davantage cette solution ? Un partenariat public-privé est-il prévu ? Quel sont les résultats à ce jour ?

L'objectif ambitieux de 30 % d'augmentation du nombre de places de stationnement sécurisées a-t-il été atteint pour l'année 2021 ? Dans la négative, pourquoi ? Quelles mesures ont-elles

¹¹¹¹ *Parking.brussels huurt in bepaalde wijken ruimten van privépersonen en vormt die om tot fietsparking. Zult u die oplossing verder ontwikkelen?*

Is het aantal fietsparkeerplaatsen in 2021 werkelijk met 30% gestegen? Met welke maatregelen wordt die groei verder bewerkstelligd?

Hebben gemeenten parking.brussels ingelicht over leegstaande ruimte die tot fietsparking kan worden omgevormd? Wordt er proactief naar parkeerruimte gezocht in buurten waar de behoefte het grootst is?

Waarom hebben de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Joost-ten-Node het beheer van hun fietsboxen niet aan parking.brussels overgedragen?

Is er een oplossing bereikt om de duizenden mensen op de wachtlijst te informeren over hoelang ze nog zullen moeten wachten?

¹¹¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De ambitieuze gewestelijke plannen op het gebied van fietsen staan in Good Move, het masterplan inzake fietsstallingen, het actieplan tegen fietsdiefstal en de algemene beleidsverklaring.*

Tegen 2030 moet het fietsverkeer 10% van het totale verkeer uitmaken. Daartoe moeten er meer parkeermogelijkheden komen voor fietsers: thuis, in de nabijheid van het openbaar vervoer en op de plaats van bestemming. We stellen alles in het werk om onze ambities waar te maken. Een belangrijke volgende fase wordt de aandacht voor fietsstallingen in het nieuwe beheerscontract van parking.brussels.

Alle abonnees van Cycloparking werden via mail op de hoogte gebracht van de overdracht naar parking.brussels. In september 2021 werden het privacybeleid en de gebruiksvoorwaarden van Cycloparking aangepast en ook daarvan werden de abonnees op de hoogte gebracht. De gegevens die aan parking.brussels zijn overgemaakt, worden niet verder doorgegeven of verkocht.

été mises en place afin d'améliorer la mise à disposition de nouveaux emplacements ?

Des communes ont-elles contacté parking.brussels afin de proposer certains espaces vacants dans les bâtiments publics ou des propriétés communales ? Des contacts sont-ils pris de manière proactive dans les quartiers où la demande d'emplacements pour vélos est plus importante ?

Les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Saint-Josse-ten-Noode refusent toujours de déléguer la gestion de leurs boxes à parking.brussels. Pourriez-vous nous préciser les raisons de ce choix ? Y a-t-il d'éventuelles avancées à cet égard ? N'oublions pas que les majorités au sein de ces deux communes siègent également au sein de la majorité régionale.

Enfin, une solution a-t-elle pu être dégagée afin de permettre aux milliers de personnes toujours en attente d'un emplacement de vélo de connaître leur temps d'attente pour l'obtention d'une place ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La Région formule des objectifs ambitieux pour la circulation des vélos à Bruxelles. Ils sont décrits dans le plan Good Move, le plan directeur "stationnement vélo", le plan d'action contre les vols de vélos et la déclaration de politique générale.

La Région souhaite doubler la circulation des vélos d'ici cinq ans et faire en sorte qu'ils y représentent 10 % des parts modales d'ici 2030. Cette ambition se concentre particulièrement sur le renforcement du stationnement vélo. Je parle du développement d'une offre de stationnement pour vélos de tous types au point de départ (résidentiel), à proximité des lignes de transport public et à destination (bureau, quartier commercial, services publics, bibliothèques, écoles, crèches, etc.).

Cette offre se répartit hors voirie et en voirie, sécurisée ou recourant à de simples arceaux. Nous travaillons d'arrache-pied à la concrétisation de ces ambitions - dans le déploiement des arceaux à vélos aux passages à niveau, sur les voiries régionales, la reprise de Cycloparking par parking.brussels, les subventions aux communes, etc. Une prochaine étape importante sera le renforcement du volet "stationnement vélo" dans le nouveau contrat de gestion de parking.brussels, désigné dans le plan directeur comme opérateur de référence en la matière.

Concernant la politique de confidentialité de parking.brussels, tous les utilisateurs ont été informés du changement par courriel. La politique de confidentialité de Cycloparking a été mise à jour, en même temps que ses conditions générales d'utilisation, au mois de septembre 2021. Ces changements ont eux aussi fait l'objet d'un courriel à tous les abonnés. Ces informations sont disponibles sur le site <https://cycloparking.brussels>. Les informations personnelles qui sont fournies sont utilisées exclusivement par parking.brussels et ne sont pas transmises ni vendues à des tiers.

¹¹¹⁵ *De plaatsing van zes fietsbeugels kost 2.150 euro en die van een fietsbox 5.000 euro. De totale installatie- en onderhoudskosten voor de fietsparkings van Cycloparking bedroegen 711.000 euro in 2021, terwijl de inkomsten 255.000 euro bedroegen. De abonnementsgelden dekken dus ongeveer 35% van de kosten.*

Parking.brussels huurt in bepaalde wijken ruimten van privépersonen om die tot fietsparkings om te vormen. Voor de aanvragen die Cycloparking daartoe ontvangen heeft, is een reeks criteria opgesteld, zodat de meest relevante projecten voorrang krijgen. Er staat momenteel een tiental projecten op stapel.

Daarnaast heeft parking.brussels een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Be Park, waardoor er in dertien parkings van dat bedrijf fietsstallingen komen.

Parking.brussels zal weldra een voltijds personeelslid in dienst nemen dat aan prospectie zal doen om nieuwe samenwerkingsovereenkomsten te sluiten.

Le coût d'une station vélos à six arceaux s'élève à 2.150 euros et comprend la signalisation, les six arceaux et la pose. Le coût d'un box à vélos est de 5.000 euros. Les frais d'installation et de maintenance pour l'ensemble des parkings vélos de Cycloparking en 2021 se sont élevés à 711.000 euros, tandis que les recettes ont atteint 255.000 euros. Les abonnements couvrent donc environ 35 % des dépenses.

La ventilation des coûts par an pour les parkings vélos se présente comme suit :

- amortissement : 75.000 euros pour les boxes, 14.000 euros pour les locaux sécurisés et 22.000 euros pour les consignes ;

- fonctionnement : 220.000 euros pour l'entretien et la maintenance des dispositifs et des serrures, 230.000 euros pour la gestion et la maintenance des parkings de la Bourse et de la place De Brouckère, 66.000 euros pour la plateforme Cycloparking et 35.000 euros pour la communication ;

- loyers versés aux propriétaires : 30.000 euros ;

- études : 20.000 euros.

Parking.brussels développe la possibilité de louer des espaces à des particuliers, dans certains quartiers, afin de les transformer en parkings pour vélos. S'agissant des demandes reçues par Cycloparking, des conditions d'éligibilité ont été définies afin de prioriser les projets les plus pertinents au regard de certains critères, tels que la zone de besoin ou la dimension du local. Une dizaine de projets sont en cours avec des communes ou des particuliers. En outre, parking.brussels a conclu un partenariat spécifique avec Be Park pour la mise à disposition d'un espace de stationnement pour vélos dans treize parkings gérés par cette société. Six projets ont déjà abouti.

Parking.brussels recrute actuellement une personne à temps plein qui sera chargée de prospection en vue d'augmenter le nombre de partenariats conclus.

S'agissant de l'ambitieux objectif d'augmenter de 30 % le nombre de places de stationnement, au 1er janvier 2021, Cycloparking gérait 3.750 places de stationnement pour vélos sécurisées. À la même date en 2022, il s'agissait de 4.649 places, soit une augmentation de 25 %.

Pour améliorer ses performances, parking.brussels a renforcé ses équipes. L'agence a, en outre, mis en place l'envoi trimestriel systématique aux communes d'une mise à jour des demandes de places et des zones en demande. Elle a également placé des boxes à vélos à ses frais et développé une centrale d'achats. C'est surtout en augmentant le développement de parkings sécurisés au sein de locaux publics ou privés qu'elle compte accélérer le développement de l'offre.

¹¹¹⁷ *Het aantal fietsstallingen is met 25% gestegen, meer bepaald van 3.750 op 1 januari 2021 naar 4.649 plaatsen op 1 januari 2022. Om de inspanningen nog meer op te drijven heeft parking.brussels zijn team versterkt. Daarnaast werkt het elke kwartaal de aanvragen bij en stuurt die naar de gemeenten. Tot slot heeft het op eigen kosten fietsboxen geplaatst en een aankoopcentrale ontwikkeld.*

Parking.brussels meent dat er in de komende tijd vooral parkeergelegenheid kan worden ontwikkeld door openbare of private ruimten ter beschikking te stellen. In 2021 zijn elf nieuwe projecten van start gegaan. De weigering van twee gemeenten om mee te werken aan het systeem is te verklaren door hun streven naar gemeentelijke autonomie.

Cycloparking is jammer genoeg niet in staat om de wachttijden in te schatten, aangezien die afhangen van de vraag in de buurt en van het aantal fietsers die een plaats afstaan. De

toekenning van een plaats berust op twee criteria: de datum van de aanvraag en de afstand tot de woonplaats of de plaats van bestemming. Cycloparking raadt de wachtenden dan ook aan om regelmatig op de website kijken. Daar staat recente informatie over fietsparkeergelegenheid.

Outre les contacts réguliers avec les communes déjà mentionnés, onze nouveaux projets ont été entamés en 2021 et une dizaine d'autres sont en cours de réalisation.

Les refus des communes de Woluwe-Saint-Lambert et Saint-Josse-ten-Noode s'expliquent principalement par une volonté de conserver leur autonomie communale. Parking.brussels relance régulièrement des négociations à ce sujet.

En ce qui concerne le temps d'attente pour l'obtention d'une place, Cycloparking n'est malheureusement pas en mesure d'estimer le délai d'attente. Cela dépend en effet de la demande de stationnements vélos dans le quartier. Pour garantir la plus grande équité possible, l'attribution d'une place repose sur deux critères : l'ancienneté de la demande et la distance à pied entre l'adresse (ou point d'intérêt) et le parking.

Ne perdons pas de vue que le fait de figurer sur une liste d'attente n'offre aucune indication du délai d'attente. Les listes d'attente n'existent que pour des parkings pleins et leurs places se libèrent de façon aléatoire : un cycliste en tête d'une liste d'attente peut n'obtenir de place que six mois plus tard, mais il peut tout aussi bien être en cinquième position et obtenir une place après deux semaines lorsque plusieurs autres cyclistes se désistent simultanément, par exemple.

Cycloparking conseille dès lors aux utilisateurs de se connecter régulièrement à sa plateforme Cycloparking pour découvrir les nouveaux parkings disponibles dans leur quartier et mis à disposition par nos partenaires publics.

¹¹¹⁹ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *De e-mail die ik net zoals de andere abonnees heb ontvangen, strookt niet met de Algemene Verordening gegevensbescherming.*

Fietsboxen moeten de voorkeur krijgen, aangezien fietsbeugels onvoldoende beschermen tegen diefstal.

Aangezien de vraag naar fietsboxen veel groter is dan het aanbod, zou het een goed idee zijn om meer parkeerplaatsen op te offeren voor fietsboxen, die relatief goedkoop zijn.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Le courriel que j'ai reçu, comme des milliers de personnes inscrites sur cette plateforme, n'est pas conforme au règlement général sur la protection des données. Je le regrette, car la Région a le devoir d'être exemplaires en la matière. Ce problème ne doit plus se poser.

Les boxes doivent être préférés aux arceaux. Dans ma petite rue, dix-huit arceaux ont été placés : ils n'ont jamais été utilisés, si ce n'est exceptionnellement, pour une heure. Un vélo qui avait été laissé là a été volé dans les deux jours, j'en ai été témoin.

J'entends que 35 % des frais sont couverts. Cela pourrait tout à fait correspondre. Un box, c'est une grosse centaine d'euros, on peut y mettre quinze à vingt vélos. Des emplacements pour vélos sont à louer dans le quartier, il y a une vraie demande, des attentes à laquelle la Région ne répond pas. Des milliers de personnes à Bruxelles se trouvent dans la même situation. Certains parkings pourraient pourtant être transformés en boxes.

¹¹²¹ *De doelstelling om het aanbod met 30% uit te breiden werd niet gehaald. De samenwerking met Be Park is dan weer wel uitstekend nieuws. Ik hoop dat u op de ingeslagen weg zult doorgaan.*

Par ailleurs, vous aviez annoncé une augmentation de 30 %. Or, leur nombre est passé, grosso modo, de 3.600 à 4.600. Nous sommes donc loin du compte.

Par contre, je vous félicite pour le partenariat avec Be Park, que cette société réclamait depuis des années. Elle souhaitait

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om meer fietsboxen te kunnen plaatsen, hebben we voldoende ruimte nodig en moet onze leveranciers de vraag kunnen volgen. Veel privé-eigenaars zijn bereid om ruimte buiten de openbare weg tot fietsparkeergelegenheid om te vormen. Ook leegstaande gemeentelijke lokalen kunnen daarvoor worden gebruikt. Samenwerkingen zoals die met Be Park zijn eveneens van groot belang. Op al die manieren proberen we de grote vraag bij te houden. Met het masterplan inzake fietsparkeren willen we tot een betere samenwerking en snellere veranderingen komen.*

Als we meer Brusselaars op de fiets willen krijgen, is het van essentieel belang dat we in voldoende fietsinfrastructuur en -parkeergelegenheid voorzien en dat we fietsdiefstal efficiënt bestrijden.

1125 **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Ondanks uw ambitieuze plannen is de kloof tussen vraag en aanbod alleen maar groter geworden. Er staan zeventuizend mensen op de wachtlijst voor een plaats in een fietsbox. Dat is een groot probleem en allerm minst bevorderlijk voor de modal shift.*

U hebt het over een tiental lopende projecten, terwijl we er een honderdtal nodig hebben. Ik hoop dat er meer samenwerkingen zoals met Be Park komen.

- Het incident is gesloten.

participer à la proposition. J'espère que vous continuerez dans cette voie.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Notre politique vise plusieurs objectifs et comporte notamment les arceaux et les boxes à vélos. Ces derniers nécessitent de trouver de l'espace et que le fournisseur de boxes puisse suivre, car la demande est très grande. Nous nous efforçons de faire avancer les choses le plus rapidement possible.

Quant au stationnement hors voirie, les propriétaires de nombreuses places sont prêts à les transformer en stationnement pour vélos. Nous travaillons suivant plusieurs axes. Pour les emplacements privés, certains propriétaires proposent un espace à la gestion publique, au profit des habitants du quartier. Des locaux communaux disponibles peuvent également être utilisés, comme c'est le cas à Saint-Gilles. Nous collaborons par ailleurs avec des partenaires privés, comme Be Park, afin de créer ces emplacements dans des locaux ou même des parkings souterrains, hors voirie. Nous devons travailler sur toutes ces options, car la demande est énorme.

Nous voulons renforcer ce travail au sein de parking.brussels. Un appel à candidatures a été lancé afin de mieux répondre aux besoins. Pour augmenter le nombre de cyclistes et favoriser un report modal, l'infrastructure cyclable est l'élément le plus important souligné par ceux qui aimeraient se mettre au vélo, le deuxième frein étant la crainte du vol et le manque de stationnement. Nous devons tout mettre en œuvre pour apporter ces améliorations. Ainsi, nous avons élaboré un plan de stationnement pour vélos, afin que tous les partenaires soient alignés et que nous puissions avancer le plus vite possible.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Mme la ministre, je ne suis qu'à moitié convaincu. Vous avez commencé la législature avec une volonté très ambitieuse d'augmenter l'utilisation du vélo et nous nous trouvons actuellement devant un fossé beaucoup plus important qu'avant votre arrivée. La crise du coronavirus n'a sans doute pas aidé, mais force est de constater qu'on ne répond pas à la demande. Plusieurs milliers de personnes supplémentaires sont en attente ! C'est vraiment problématique.

On nous parle d'une dizaine de projets en cours, mais je crois qu'il en faudrait plutôt une centaine pour satisfaire la demande. Sept mille familles ne peuvent réaliser le transfert modal, ce qui occasionne des coûts très importants. Souvent, le choix doit se faire entre le vélo et la voiture. Pour diminuer l'utilisation de la voiture, il faut proposer de vraies solutions et je ne les vois pas arriver pour un trop grand nombre de familles bruxelloises.

J'espère qu'avec Be Park et d'autres acteurs privés, l'utilisation de places de parking pourra augmenter. Le stationnement sécurisé est un élément essentiel.

- L'incident est clos.

1131 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1131 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1131 betreffende "de beveiliging van de perrons en de automatisering van de metro".

1131 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON,**

1131 betreffende "de veiligheidsmaatregelen ter bescherming van de reizigers van de MIVB op de metroperrons".

1135 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

1135 betreffende "de automatisering van de metro".

1137 **Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Maison zal als eerste het woord nemen en de heer Weytsman zal mijn vraag om uitleg lezen.

1137 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).-** *Het openbaar vervoer moet niet alleen comfortabel, maar ook veilig zijn. We kunnen mensen onmogelijk tot andere mobiliteitsgewoonten bewegen als ze zich onveilig voelen en ontwijkingsstrategieën moeten toepassen.*

Het aantal diefstallen op het openbaarvervoersnet neemt de laatste jaren enorm toe. Daarnaast zijn er ook losstaande feiten die een rampzalige impact hebben op de psychische gezondheid van de reizigers en werknemers van de MIVB. Op 14 januari was er nog het schokkende voorval van een vrouw die op de sporen werd geduwd.

Hoe kunnen reizigers op het perron een aankomende metrobestuurder waarschuwen als iemand op de sporen valt? Hoe beoordelen de MIVB en uw kabinet de huidige alarmsystemen?

Welke mogelijkheden worden onderzocht om het agressierisico op metroperrons terug te dringen? Wanneer komen er automatische deuren op het perron?

DEMANDE D'EXPLICATIONS 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 "la sécurisation des quais et l'automatisation du métro".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME JOËLLE MAISON,

concernant "les mesures de sécurité visant à protéger les passagers de la STIB sur les quais du métro".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'automatisation du métro".

Mme la présidente.- Mme Maison prendra la parole en premier lieu et ma demande d'explications sera lue par M. Weytsman.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- En février 2021, une agression au couteau a été commise sur une femme dans la station de métro Gare de l'Ouest. En ce début d'année 2022, nous avons toutes et tous été secoués par la violence de l'agression commise à la station de métro Rogier le vendredi 14 janvier. Cette vidéo d'un homme guettant, puis poussant délibérément une femme depuis le quai vers la voie du métro est extrêmement choquante. Or, nos transports publics ne peuvent véhiculer une telle image.

Notre Région doit offrir, aux usagers bruxellois, aux navetteurs, aux touristes et aux travailleurs de la STIB, toutes les garanties d'efficacité, de confort, mais aussi de totale sécurité. Plus largement, tout piéton, cycliste, utilisateur de la STIB, emprunteur de voitures, de trottinettes ou de vélos partagés doit pouvoir se déplacer en toute tranquillité selon ses possibilités et ses choix. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire au sein de cette commission, il n'est pas possible de promouvoir l'intermodalité et la marche si les usagers se sentent en insécurité dans les rues et sont condamnés à échafauder sans cesse des stratégies de contournement.

De même, si l'on savait déjà que les vols à la tire ont explosé dans le métro bruxellois (Bruxelles Prévention et sécurité a enregistré 4.766 faits en 2019 dans les transports en commun, soit une hausse de 53 % par rapport à 2015), on est en droit de s'inquiéter d'actes isolés qui ont sans doute un impact désastreux sur la vie et la santé psychologique d'une série d'usagers et de travailleurs de notre société de transports publics.

Cet épisode de violence suscite une série de questions sur les conditions de sécurité en vigueur sur le réseau de la STIB.

En cas de chute sur la voie, quels sont les dispositifs à quai permettant aux usagers d'alerter un chauffeur en approche ? Y a-

¹¹³⁹ **Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Het is ondertussen dertien jaar geleden dat de MIVB aankondigde dat ze de Brusselse metro zou automatiseren. Daar horen ook automatische deuren bij. Automatisering is nodig om de capaciteit van het metronet op te trekken. De doelstelling was om metrolijnen 1 en 5 uiterlijk tegen 2019 volautomatisch te laten werken en zo de frequentie van de voertuigen met ruim een minuut te verhogen tot één voertuig om de negentig seconden.

Ondertussen zijn zowat alle beloften verbroken en werden alle deadlines overschreden. Het Pulsarproject werd in 2015 zelfs afgevoerd en vervangen door een eenvoudiger moderniseringsprogramma. Helaas laten de eerste resultaten daarvan ook nog op zich wachten.

Tijdens het actualiteitsdebat in januari bleek dat er vanaf 2024 dan toch een proefproject met automatische deuren komt op het traject tussen de stations Coovi en Erasmus, maar dus, opnieuw, jaren later dan initieel aangekondigd. Dat is jammer, want met ons openbaarvervoerbeleid moeten we burgers ertoe proberen te verleiden dat ze hun wagen laten staan en gebruikmaken van de trein, de metro, de tram en de bus. Daarom zou een capaciteitsuitbreiding op verzadigde metrolijnen een prioriteit moeten zijn, vooral omdat het Brussels Gewest enorm veel investeert in het openbaar vervoer. Dan mogen we toch ook resultaten verwachten.

Vorig jaar kondigde u aan dat er al in de eerste helft van 2021 een hogere frequentie op lijnen 2, 6, 1 en 5 zou gerealiseerd worden. Hoever staat het daarmee? Vanaf wanneer zullen metrolijnen 1 en 5 met een frequentie van één metrostel per twee minuten rijden?

Wat zijn uw plannen voor de nieuwe metrolijn 3? In het verleden zei u dat die pas in 2030 geautomatiseerd zou worden. Waarom wordt die lijn niet meteen volautomatisch georganiseerd? Betekent dat dan dat er op het gedeelte tussen Albert en Noordstation opnieuw werken nodig zijn om dat stuk te automatiseren tegen de tijd dat de lijn naar Bordet in gebruik wordt genomen?

t-il des boutons d'urgence, à quai, directement reliés à la rame en approche ? Dans l'affirmative, sont-ils suffisamment nombreux et visibles ?

À la suite de cette agression qui nécessitera probablement un suivi médical et psychologique pour la victime et le chauffeur de la rame de métro, dont l'attention et les réflexes ont permis d'éviter un drame atroce, quelle analyse la STIB et votre cabinet font-ils de l'état actuel des systèmes d'alerte ?

Quelles sont les pistes étudiées pour diminuer les risques d'agression sur les quais de métro ?

Pourriez-vous nous dresser un échéancier de l'installation de portiques automatiques à quai, lesquels sont liés à l'automatisation du métro ?

Mme Cielkje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *L'automatisation est nécessaire pour augmenter la capacité du métro. La STIB l'a annoncée il y a treize ans, et en 2019, les lignes 1 et 5 étaient censées fonctionner de manière entièrement automatique de manière à ce qu'il y ait un véhicule toutes les 90 secondes.*

Mais les promesses n'ont pas été tenues et les délais n'ont pas été respectés.

Il semble qu'un projet pilote de portes automatiques sera enfin lancé en 2024 entre les stations Ceria et Erasme. Ce retard est regrettable car, pour inciter les Bruxellois à délaisser leur voiture au bénéfice des transports en commun, l'augmentation de la capacité de nos lignes de métro, actuellement saturées, devrait être une priorité.

Où en est l'augmentation de la fréquence pour les lignes 2,6,1 et 5 annoncée pour le premier semestre 2021 ? Quand y aura-t-il un métro toutes les deux minutes sur les lignes 1 et 5 ?

Quels sont vos projets pour la nouvelle ligne 3 ? Pourquoi ne sera-t-elle pas automatisée d'emblée ? Son automatisation en 2030 impliquera-t-elle de nouveaux travaux sur le tronçon entre Albert et Gare du Nord ?

Quand avez-vous l'intention d'automatiser les autres lignes ?

Comment le nombre de voyageurs évoluera-t-il sur les lignes 2,6,1,5 et 3 d'après la STIB ? Comment anticipe-t-elle cette évolution ?

Wanneer wilt u de overige lijnen automatiseren? Tegen wanneer mogen we de eerste resultaten verwachten?

Hoe zullen de gebruikersaantallen van de, al dan niet toekomstige, metrolijnen 2, 6, 1, 5 en 3 evolueren volgens de MIVB? Hoe anticipeert ze daarop?

¹¹⁴¹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Het openbaar vervoer is goed voor 20% van de gewestelijke begroting. We pleiten er al langer voor om een groter deel van de middelen in de modernisering en beveiliging van het metronet te investeren.*

Uit het recente, weliswaar uitzonderlijke geval van agressie blijkt dat de veiligheid in de metrostations beter moet, deels door een grotere aanwezigheid van politie- en veiligheidsagenten, maar ook door de installatie van perrondeuren. Uw voorganger zei dat die er in 2018 al zouden komen. De installatie van perrondeuren is echter maar mogelijk met aangepaste metrostellen, adequate signalisatie, check-inpoortjes enzovoort. De metro moet daartoe niet noodzakelijkerwijs automatisch zijn, maar in dat geval dreigen de kosten op te lopen.

¹¹⁴³ *In 2018 en 2019 vonden er twaalf dodelijke ongevallen met metrostellen plaats. Wat doet u om een drama zoals in het metrostation Rogier te voorkomen?*

Voor de beveiliging en automatisering van de metro is 600 miljoen euro begroot. Welk deel van dat budget gaat naar metrostellen, check-inpoortjes en signalisatie?

Wanneer worden de 44 bestelde automatische metrostellen in dienst genomen? Zal de gedeeltelijke automatisering van het metrostation Erasmus tijdig klaar zal zijn?

Om drie stations tegen 2025 te automatiseren moet de automatische treinbesturing (unattended train operation, UTO) getest worden. Wordt die deadline gehaald? Hoever staat de communication-based train control (CBTC)?

M. David Weytsman (MR).- Les transports en commun représentent près de 20 % du budget régional, avec 1,3 milliard d'euros alloué à la mobilité en 2022, dont environ 1 milliard destiné à la STIB. Nous plaçons depuis longtemps pour qu'une partie importante de ces investissements soit dirigée vers la modernisation et la sécurisation de notre réseau de métro, demande largement soutenue par les Bruxellois.

Nous allons ici principalement aborder l'installation de portes palières dans les stations, qui existent déjà depuis les années 70 dans de nombreuses villes. Lors d'une question d'actualité, je vous avais cité Lille et Paris, mais d'autres villes en Espagne, en Italie, en Allemagne, en Suisse ou encore au Danemark en sont équipées.

Nous faisons le lien entre l'automatisation et la sécurisation parce que l'événement que nous avons vécu, certes rare et violent, nous a prouvé que nous devons renforcer la sécurité dans les stations de métro, probablement par une présence policière ou d'agents de sécurité beaucoup plus prégnante, mais aussi par l'installation de mécanismes de sécurité tels que des portes palières. Votre prédécesseur nous avait d'ailleurs promis que les premières lignes sécurisées par ces portiques de sécurité verraient le jour en 2018.

Mme la ministre, vous nous avez récemment rappelé que des conditions devaient être respectées pour l'installation de ces portes palières : des rames de métro adaptées, des signalisations adéquates, des portiques installés dans toutes les stations, etc. Il est à noter que nous pouvons installer ces portiques de sécurité indépendamment de l'automatisation du métro - il existe aussi des métros automatisés sans portes palières -, mais se pose alors la question du coût.

La sécurité routière est une priorité pour tous les membres de cette commission. Elle ne concerne pas uniquement les piétons et les cyclistes, mais aussi les usagers de la STIB.

En 2018 et 2019, plusieurs personnes sont décédées des suites d'un accident dans le métro. Même s'il s'agissait malheureusement de suicides dans la majorité des cas, douze accidents mortels impliquant une rame de métro sont à déplorer, ainsi que des blessés, sans parler des interruptions de circulation provoquées par des individus descendus sur les voies. J'appelle donc de mes vœux la transposition du principe de "zéro mort, zéro blessé", que vous soutenez, à la sécurisation des transports en commun.

Que mettez-vous en place concrètement pour éviter un nouveau drame comme celui que nous avons vécu à la station Rogier ?

Wanneer zullen er op het volledige metronet perrondeuren worden geplaatst?

Un budget de 600 millions d'euros avait été planifié pour l'automatisation et la sécurisation des lignes de métro. Quel est le plan pluriannuel qui consacre cet investissement ? Pouvez-vous ventiler les montants d'investissement en termes de matériel roulant, de portiques et de signalisation ?

Les premières rames automatisées auraient dû être mises en circulation à la fin de l'année 2020 et l'ont finalement été à la fin de l'année 2021. Quand les 44 rames commandées seront-elles en circulation ?

Je ne reviendrai pas sur les questions relatives à l'augmentation de la fréquence, qui ont déjà été soulevées par Mme Van Achter.

Pensez-vous être en mesure de respecter le calendrier prévisionnel de l'automatisation partielle à la station Érasme ?

Vous indiquez qu'un test sur le système de train à opérations autonomes (unattended train operation, UTO) devrait être réalisé en vue d'une automatisation de trois stations en 2025. Ce délai sera-t-il respecté ?

Qu'en est-il du système de gestion des trains basée sur la communication (communication based train control, CBTC) ?

Quand des portes palières, qui permettront de sécuriser l'intégralité de notre réseau de métro, seront-elles installées ?

Si nous pouvons comprendre que vous nous présentiez un plan qui nous projette dans les dix prochaines années, compte tenu des impératifs budgétaires, nous ne comprendrions pas que vous ne nous donniez pas cette perspective. Ce serait une erreur collective en termes de sécurité.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*).- *Pousser délibérément une personne sur les rails relève de la tentative de meurtre ! Heureusement, c'est rarissime et cela ne s'était jamais produit sur le réseau de la STIB.*

Je remercie encore le conducteur du métro dont la rapidité de réaction a permis de sauver une vie. Tous les chauffeurs de la STIB sont formés pour réagir promptement à de tels moments.

(poursuivant en français)

Ce type d'événement choquant est rare, fort heureusement. J'espère que la procédure judiciaire suivra son cours et que la justice fera son travail, car il ne s'agit pas d'un simple accident, mais d'une tentative de meurtre.

Bien entendu, la STIB prend déjà toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de son personnel et de ses voyageurs. Ces dernières années, elle a notamment renforcé le personnel

¹¹⁴⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Iedereen heeft wellicht de schokkende beelden van het ongeval gezien. We kunnen een dergelijke daad van agressie niet tolereren. Iemand moedwillig op de sporen duwen, is poging tot moord. Gelukkig komt zo'n situatie niet vaak voor. De MIVB kent geen soortgelijke gevallen.

Ik bedank nogmaals de chauffeur voor zijn alerte reactie, waardoor hij een leven heeft gered. Alle chauffeurs van de MIVB worden opgeleid om voortdurend alert te zijn en op zo'n moment heel snel te handelen. Voorts betuig ik het slachtoffer, haar familieleden en de omstaanders mijn medeleven bij dat heel ingrijpende voorval.

¹¹⁴⁷ *(verder in het Frans)*

De MIVB heeft alle voorzieningen getroffen om de veiligheid van personeel en reizigers te garanderen. De voorbije jaren is er meer veiligheidspersoneel op het net ingezet en zijn er extra bewakingscamera's geïnstalleerd.

¹¹⁴⁹ *(verder in het Nederlands)*

Alle metroperrons zijn uitgerust met verschillende SOS-palen met specifieke veiligheidssignalisatie en een rood noodoproep pictogram. Het gaat om een zeer geavanceerd systeem voor noodcommunicatie, waarbij gebruikers in contact komen met de metrodispatching, die dan onmiddellijk kan ingrijpen.

De MIVB maakt de veiligheidsinstructies in metrovoertuigen, op perrons, in stations en op de website zichtbaarder. Reizigers kunnen ook naar 1707 bellen om verdacht gedrag op het MIVB-net te melden.

¹¹⁵¹ *(verder in het Frans)*

Het meerjareninvesteringsplan voor de modernisering van lijnen 1 en 5 is sinds zijn opmaak in 2015 niet veranderd.

De aankoop van 43 metrostellen van het type M7 vergt een investering van ongeveer 363 miljoen euro. Naar perronwanden in drie stations gaat zo'n 25 miljoen euro. De overige investeringen gaan hoofdzakelijk naar communication-based train control (CBTC), de bouw van technische ruimtes, de bouw van de Erasmusremise en de modernisering van de Deltaremise.

¹¹⁵³ *(verder in het Nederlands)*

Daarvoor hebben we nieuwe metrostellen nodig. Het ontwerp en de integratie daarvan, met een nieuw, parallel ontwikkeld seinstelsel, maken deel uit van een ingewikkeld proces. Het klopt niet dat de eerste stellen pas eind 2021 in gebruik werden

de sécurité sur le terrain, augmenté le nombre de caméras de surveillance et intensifié sa collaboration avec les forces de l'ordre.

Précisons que les images des caméras de surveillance de la STIB ont été immédiatement transmises à la police, permettant ainsi l'interpellation très rapide du suspect dans la station de métro De Brouckère, ce qui témoigne de l'excellente collaboration entre la STIB et les forces de l'ordre.

(poursuivant en néerlandais)

Tous les quais de métro sont équipés de bornes d'appel au secours, dûment signalisées, en lien direct avec le dispatching du métro.

Les consignes de sécurité sont explicitées dans les métros, sur les quais, dans les stations et sur le site internet de la STIB. Les voyageurs peuvent aussi signaler tout comportement suspect sur le réseau au 1707.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne l'évolution et la répartition du plan pluriannuel d'investissement, le plan global d'investissement pour la modernisation des lignes 1 et 5 n'a pas été modifié depuis son lancement en 2015.

L'acquisition des 43 trains de type M7 représente un investissement d'environ 363 millions d'euros. Le montant pour les façades de quai, considérant qu'il s'agit uniquement de la partie du réseau destinée à la validation du système d'exploitation automatique sur un tronçon de trois stations, représente environ 25 millions d'euros.

Quant au solde des investissements, il représente les investissements dans les services d'ingénierie et la construction des infrastructures, principalement l'investissement dans le système de signalisation contrôle-commande des trains par télécommunications (CBTC) et la construction des locaux techniques pour les équipements de ce système, mais aussi et surtout la construction du dépôt Érasme, pour accueillir les rames qui permettent de renforcer les cadences d'exploitation sur les lignes existantes, et la modernisation du dépôt Delta, dont les infrastructures de maintenance, afin d'y accueillir les trains de type M7.

J'en arrive à la livraison des nouvelles rames M7.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons besoin de ces nouvelles rames et leur intégration avec une nouvelle signalisation, développée en parallèle, est complexe. Contrairement à ce qui a été dit, les premières rames ont été mises en service la première semaine de juillet 2021.

genomen. Dat gebeurde de eerste week van juli 2021 al. Volgens het oorspronkelijke tijdschema zouden de nieuwe stellen in 2020 in dienst worden gesteld. De vertraging was dus niet zo groot, vooral gezien de omstandigheden. Er moest immers nog redelijk veel ontwikkeld en getest worden en de covidcrisis woedde volop. Wat ingewikkeld was, waren alle tests op de testbanen in Spanje en vervolgens in België, alsook het afstemmen met de leveringen van de andere opdrachtnemers.

Van de 43 bestelde stellen zullen de eerste 22 tegen begin 2023 worden geleverd en volledig in gebruik worden genomen. De leveringsdata voor de volgende reeks van 21 stellen moeten nog door de MIVB worden bepaald, overeenkomstig de administratieve voorwaarden van het leveringscontract. De verwachte datum van ingebruikname van het laatste metrostel is 2027. Het tijdschema van de bouw en de daaropvolgende oplevering van het eerste stel van de tweede reeks, evenals de opleveringstermijn tussen elk stel van die tweede reeks stellen, liggen nog niet vast.

¹¹⁵⁵ (verder in het Frans)

Dankzij de automatisering zal de frequentie op lijnen 1 en 5 in 2025 opgetrokken worden tot om de 2 minuten. De volgende frequentieverhoging is om de 1,5 minuut tijdens de spits op het traject tussen Merode en Weststation. Daarvoor zijn perronwanden en een metro zonder bestuurder nodig, maar daarover heeft de regering nog geen beslissing genomen.

¹¹⁵⁷ (verder in het Nederlands)

De automatisering van de metro heeft vooral tot doel de frequentie nog verder op te trekken. We zitten nu op een interval van 2,5 minuten tussen twee metro's op het gemeenschappelijke deel van lijnen 1 en 5. Als we dat interval nog willen verkleinen, is er een automatisering nodig. Het verkleinen van dat interval is onder meer belangrijk om overvolle metrotoestellen te vermijden.

Sinds januari is ook de frequentie verhoogd op metrolijnen 2 en 6. Tijdens de spits komt er voortaan om de 2,5 minuten een metro op het gemeenschappelijke deel tussen Elisabeth en Simonis en om de 5 minuten tussen Simonis en Koning Boudewijn. Dat is een capaciteitsuitbreiding met 20% ten opzichte van vorig jaar. Voortaan rijden alle metrolijnen tijdens de spits dus met een frequentie van 2,5 minuten op het gemeenschappelijke deel.

Metrolijnen 1 en 5 zullen met een frequentie van 2 minuten kunnen rijden op het gemeenschappelijke deel zodra het nieuwe signalisatiesysteem volledig is geïnstalleerd.

Le retard pris par rapport au calendrier initial n'est donc pas si grand, surtout si on prend en considération la complexité du développement et des tests dans le cadre de la crise du coronavirus.

Début 2023, 22 rames sur les 43 commandées seront en service. Les dates de livraison des autres rames doivent encore être fixées par la STIB, conformément aux conditions administratives du contrat de fourniture. Il est prévu que la dernière rame soit mise en service en 2027.

(poursuivant en français)

Si nous automatisons le métro, c'est surtout pour en augmenter les fréquences, ce que nous avons déjà fait dans les limites des possibilités technologiques actuelles.

Le passage de la fréquence à 2 minutes sur les lignes 1 et 5 est prévu pour le début de l'année 2025. L'augmentation suivante visera une fréquence de 1,5 minute sur le tronçon entre Merode et Gare de l'Ouest aux heures de pointe. Elle nécessitera la généralisation des façades de quai et le passage d'une exploitation avec conducteur à une exploitation sans conducteur, et n'a pas encore été décidée par le gouvernement. Il n'y a donc pas de calendrier fixé.

(poursuivant en néerlandais)

Il y a actuellement un métro toutes les 2,5 minutes sur le tronçon commun des lignes 1 et 5. Si nous voulons réduire cet intervalle et éviter que les métros soient bondés, une automatisation est nécessaire.

Depuis janvier, la fréquence des lignes 2 et 6 du métro a aussi augmenté : aux heures de pointe, elle est passée à un métro toutes les 2,5 minutes sur leur tronçon commun, entre Elisabeth et Simonis, et toutes les 5 minutes entre Simonis et Roi Baudoin.

Début 2025, lorsque le nouveau système de signalisation sera complètement installé, la fréquence des métros sur les lignes 1 et 5 pourra être de 2 minutes sur leur tronçon commun.

Nadat de frequentie in november 2021 op lijnen 2 en 6 werd verhoogd van 3 minuten naar 2,5 minuten, komt er begin 2025 ook een verhoging van de frequentie naar 2 minuten op lijnen 1 en 5.

¹¹⁵⁹ (verder in het Frans)

Momenteel worden M7-stellen ingezet op lijnen 1 en 5. De signalisatie verloopt deels met het KCV-systeem (snelheidsregeling) en deels met het CBTC-systeem. CBTC wordt momenteel in de nieuwe Erasmusremise en op de hele lijn 5 naar Erasmus geïnstalleerd. De laatste functies van het KCV-systeem zullen daar in de zomer van 2023 worden uitgeschakeld en vervolgens ook op de volledige lijnen 1 en 5.

De MIVB werkt aan de installatie van perrondeuren op de lijnen waar een automatische metro komt. Perronwanden zijn slechts mogelijk met een volledig homogene vloot. De opdracht voor de installatie van de perronwanden werd in juni 2021 toegewezen en in oktober zijn de werken van start gegaan. Tegen begin 2025 zal lijn 5 tussen Coovi en Erasmus van perronwanden voorzien zijn. Tijdens de doortocht tussen die stations blijft de bestuurder aan boord, terwijl de metro automatisch rijdt. Naargelang van de testresultaten zullen er ook op de andere lijnen perronwanden komen.

Bij de inwerkingtreding van de noordelijke uitbreiding van de nieuwe metrolijn 3, wordt dat een volledig automatische lijn.

¹¹⁶¹ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans). - In tegenstelling tot de heer Weytsman legt u de link tussen perrondeuren en automatisering.

Zijn er zowel in de metrostellen als op de perrons SOS-knoppen te vinden?

U hebt niets gezegd over het veiligheidsgevoel. Het gevoel van kwetsbaarheid waar vooral vrouwen mee kampen, is nog groter

(poursuivant en français)

Actuellement, les M7 mis en service sont exploités sur les lignes 1 et 5 avec les fonctions de signalisation partagées entre le système KCV et quelques fonctionnalités du système CBTC. Ce dernier est en cours d'installation dans le nouveau dépôt de métro Érasme et sur la totalité de la ligne 5 vers Érasme.

Les dernières fonctions du système de signalisation actuel seront mises hors service au cours de l'été 2023 sur cette partie du réseau et ensuite sur le reste des lignes 1 et 5. Les dernières fonctions du système existant doivent être mises hors service fin 2024.

En ce qui concerne les portes palières, la STIB travaille à leur installation sur les quais des lignes concernées dans le cadre de l'automatisation du métro. L'usage des façades de quai requiert plusieurs préalables assez importants. Tout d'abord, il faut une flotte de véhicules tout à fait homogène : le même nombre de portes, au même endroit, avec le même écartement, etc. pour que les ouvertures des portes de quais coïncident avec celles des véhicules au moment de l'arrêt du train. Pour l'instant, nous utilisons encore les anciennes rames, dont nous avons encore besoin pour une question de fréquence. Ce système n'est pas encore possible pour le moment, c'est pourquoi nous changeons la flotte graduellement. Il faut également une signalisation automatique qui permet aux rames de s'arrêter toujours au même endroit en station et des nez de quai supportant le poids des portes palières.

Le marché des façades de quai a été attribué en juin 2021. Le projet a démarré en octobre 2021. Fin 2024, début 2025, un premier tronçon démonstrateur sera équipé de portes palières entre Ceria et Érasme. En fonction du test dans ces trois stations, le gouvernement bruxellois décidera d'un déploiement sur d'autres lignes, à commencer par la nouvelle ligne 3. Lors du passage sur ce tronçon, le conducteur restera à bord, mais la conduite sera automatique.

Complémentairement, il est prévu que la nouvelle ligne 3 entre Bordet et Albert sera exploitée avec des façades de quai et en exploitation automatique dès l'ouverture de l'extension entre Gare du Nord et Bordet.

Mme Joëlle Maison (DéFI). - Les questions abordées par mes collègues et moi-même sont évidemment très larges. Elles concernent la sécurité au sens strict, et en particulier les portiques de sécurité que vous liez à l'automatisation, contrairement à M. Weytsman. Vous nous avez communiqué les échéances, qui dépendent de la présence d'agents de sécurité dans les stations et de caméras - dont l'accident de janvier vient encore de démontrer l'intérêt.

geworden na de poging tot doodslag op 14 januari. Daardoor ontwikkelen vrouwen onbewust vermijdingsgedrag.

Een mooi en verzorgd metrostation is belangrijk voor het veiligheidsgevoel. Daarnaast zou een schokkende informatiecampagne met beelden van agressie en een duidelijke vermelding van de boete belagers op andere gedachten kunnen brengen.

Concernant les boutons d'urgence, parlez-vous uniquement de dispositifs dans les véhicules ou également sur le quai ? Il serait en effet important d'en avoir aussi là aussi pour réagir en cas d'urgence.

Je posais en outre la question du sentiment de sécurité. Ce sentiment de vulnérabilité, qui touche surtout les femmes, est accru depuis la tentative de meurtre - ce sont vos termes - du 14 janvier. Nous avons désormais tendance à nous coller au mur pour éviter ce type d'agression. Plus largement, en tant que femme, nous prenons un air froid, regardons le sol et marchons d'un pas pressé. Nous adoptons à notre insu un tas de stratégies que les hommes n'ont pas à déployer dans les transports publics ou les abribus.

M. Weytsman a cité l'exemple de Paris. J'ai moi aussi pu y constater à quel point on se sent en sécurité quand une station de métro est belle. Des campagnes de publicité choc, montrant des images d'agression ou de harcèlement avec l'amende très clairement indiquée sur l'affiche, pourraient aussi dissuader certains harceleurs.

Enfin, les gens qui empruntent les transports publics le font souvent pour des raisons écologiques ou pratiques, mais aussi de confort, pour échapper aux embouteillages et à la pression automobile. Or, à l'heure actuelle, la charge mentale dans les transports publics est telle que l'on s'y sent plutôt vulnérable et contraint d'adopter, surtout en tant que femme, des stratégies d'évitement.

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Pour tout ce qui touche au métro, le retard est devenu la norme !*

Pourriez-vous clarifier l'état d'avancement de la signalisation, indispensable à l'augmentation des fréquences ?

Pourquoi le gouvernement a-t-il décidé d'automatiser la ligne 3 entre Bordet et Gare du Nord, mais n'a-t-il encore pris aucune décision pour le tronçon situé entre Gare du Nord et Albert ? Quel est le problème ?

Ik begrijp twee zaken niet zo goed. De signalisatie was de eerste noodzakelijke stap om de frequentie te verhogen. Ik was er blijkbaar foutief van uitgegaan dat die signalisatie al was geïnstalleerd want ik hoor nu dat bepaalde delen nog altijd nieuwe signalisatie nodig hebben. Kunt u dat verduidelijken?

Als ik het goed heb begrepen, heeft de regering een beslissing genomen over een automatische lijn tussen het station Bordet en het Noordstation. Waarom is er nog geen beslissing over het gedeelte tussen het station Albert en het Noordstation? Dat is dezelfde lijn. Het is toch logisch dat je een beslissing voor die hele lijn neemt. Waarom talmt de regering daarover? Wat is het probleem?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Zoals mevrouw Maison suggereert, zijn alle eerder besproken preventieve maatregelen om seksistische intimidatie in het openbaar vervoer tegen te gaan, van het grootste belang.*

Ook door de plaatsing van perrondeuren zou de veiligheid verbeteren en het aantal doden en gewonden dalen. Bovendien zou de frequentie op de metrolijnen kunnen stijgen.

M. David Weytsman (MR).- Comme l'a suggéré Mme Maison, nous pourrions aborder à nouveau toutes les questions liées au harcèlement sexiste dans les transports en commun, les propositions que nous avons déjà déposées, les auditions qui se tiendront demain, les réflexions sur la prévention, la sensibilisation, l'aménagement des quais - voire des espaces publics -, le renforcement du contrôle social, de la présence d'agents de la STIB, de policiers, etc.

De MIVB ziet de perrondeuren als een onderdeel van de automatisering, maar kunnen we ze niet sneller installeren? Hoeveel zou dat kosten? Een investering van 25 miljoen euro voor de installatie in drie stations lijkt me verwaarloosbaar. Misschien kunnen we collectief de politieke keuze maken om nu al op alle lijnen perrondeuren te installeren?

Kunt u ons een overzicht geven van de stappen die een volledige automatisering van het metronet in 2030 mogelijk moeten maken?

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De SOS-palen zijn voorzien van een rood pictogram voor noodoproepen. Via de knop komt je in contact met de verkeerscentrale.*

Daarnaast kunnen mensen verdacht gedrag melden via het nummer 1707.

¹¹⁷¹ (verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u had het over aangekondigde vertragingen, maar in dit geval schets ik gewoon de planning. Die bestrijkt inderdaad een lange periode, omdat er aankopen en investeringsplannen mee gemoeid zijn, alsook testfasen die aan verschillende beslissingen voorafgaan.

¹¹⁷³ (verder in het Frans)

Sommigen vragen waarom de volledige automatisering van de metro niet sneller kan, maar die is pas mogelijk als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Alle metrostellen moeten bijvoorbeeld identiek zijn.

In de planning is rekening gehouden met de automatisering en de geleidelijke vervanging van oude door nieuwe stellen.

Het signalatiesysteem moet worden vervangen, maar ik wou u niet verontrusten door een radicale overgang aan te kondigen. Er lopen al tests op delen van de drie metrolijnen.

Mais il est un élément de nature à renforcer lui aussi la sécurité, à savoir les fameuses portes palières - qui ne sont pas absolument nécessaires ni complètement suffisantes pour automatiser le métro. Elles peuvent participer à la résolution du problème du nombre de morts et de blessés, et concourir à l'augmentation de la fréquence, donc accroître la robustesse de l'offre.

J'entends que la STIB lie cet outil précieux à l'automatisation. Mais ne peut-on accélérer l'installation de ces portes ? Combien coûterait-elle ? Peut-être pourrions-nous tous ensemble faire le choix politique de les installer sur toutes les lignes ?

Très concrètement, ces portes palières vont être placées dans trois stations de métro. Vous avez évoqué un montant de 25 millions d'euros, ce qui me paraît déraisonnable au regard du budget dégagé dans d'autres villes.

En revanche, pourriez-vous nous livrer le détail ligne par ligne de l'automatisation de l'ensemble du réseau prévue en 2030 ? Comme Mme Van Achter, j'avais compris que la signalétique était déjà en règle. Or, celle-ci n'est pas encore opérationnelle sur certains tronçons : pouvez-vous nous préciser lesquels ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les bornes SOS sont munies d'une signalétique spécifique de sécurité et d'un pictogramme rouge pour les appels d'urgence. Ce moyen de communication d'urgence est conforme à l'état de l'art des systèmes équipant les métros. En appuyant sur le bouton, l'utilisateur est directement mis en contact avec la centrale du trafic métro, qui peut ainsi réagir en temps réel.

En outre, il est possible de signaler tout comportement suspect sur le réseau de la STIB par le biais du numéro d'appel unique 1707.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, vous parlez de retards annoncés, mais j'expose juste le calendrier. Il couvre d'importants délais car il implique des achats, des plans d'investissement et des tests avant la prise de décisions.

(poursuivant en français)

Certains nous demandent parfois si nous ne pourrions pas aller plus vite. Je tiens à rappeler qu'il y a des conditions à remplir avant de pouvoir installer des portes palières et d'automatiser complètement le métro. Toutes les rames de métro doivent, par exemple, être identiques, c'est-à-dire que les portes doivent toutes se trouver au même endroit. Cette condition est difficile à remplir, car nous utilisons encore d'anciennes rames, qui sont encore en bon état et dont nous avons besoin pour maintenir la fréquence actuelle.

L'acquisition de nouveau matériel roulant est en cours. Toutefois, la planification tient compte de l'automatisation, de l'achat de

matériel roulant et du remplacement progressif des anciennes rames de métro.

S'agissant de la signalétique et du système, il faut changer les choses, mais je n'ai pas voulu annoncer un changement radical de stratégie, pour vous rassurer. Une partie des trois lignes de métro est déjà en pleine phase de test. Par la suite, nous introduirons graduellement cette modification. Nous commençons directement avec la nouvelle ligne en direction de Bordet, où nous pouvons, dès le début, mettre le nouveau système en œuvre. Ce tronçon sera mis en service plus tard que celui situé sur l'axe nord-sud. Nous disposerons alors du matériel roulant et toutes les conditions nécessaires seront remplies. En attendant, il est préférable de continuer à utiliser le matériel existant et de passer par une phase intermédiaire.

Il n'y a pas de manque de volonté de notre part : nous souhaitons avancer, mais devons travailler avec le matériel disponible. Nous poursuivrons cette réforme graduellement.

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag waarom de regering nog niet heeft beslist over het gedeelte tussen het station Albert en het Noordstation. Ik begrijp dat zoiets tijd vergt en dat er moet worden gepland, maar ik begrijp niet waarom de regering niet beslist wat ze met dat gedeelte zal doen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je ne comprends toujours pas pourquoi le gouvernement n'a pas pris de décision à propos du tronçon entre Albert et Gare du Nord.*

Je croyais que la nouvelle signalisation était en ordre pour les lignes existantes, mais j'avais manifestement mal compris.

Voorts dacht ik dat er zou worden geïnvesteerd in nieuwe signalisatie en dat die al in orde was voor de bestaande lijnen, maar blijkbaar heb ik dat fout begrepen. Ik zal alles nog eens grondig overlopen.

¹¹⁷⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *U hebt nog altijd geen planning per lijn gegeven. Wanneer zullen alle lijnen geautomatiseerd zijn?*

M. David Weytsman (MR).- Cela ne me rassure pas que vous n'avez pas changé de stratégie. On n'attend pas d'une ministre de la mobilité qu'elle se contente de mettre en application les décisions de son prédécesseur, mais qu'elle donne sa vision !

Perrondeuren maken de metro veel veiliger. Automatisering is daarvoor niet nodig. Hoeveel kost de installatie van perrondeuren in drie metrostations?

Je n'ai toujours pas obtenu de réponse aux questions les plus simples. Quel est le calendrier ligne par ligne, en fonction des contraintes budgétaires ? Quand l'ensemble des lignes sera-t-il automatisé ?

Als er mensen gewond raken, overlijden of spoorlopen, vermindert dat de kwaliteit van het aanbod. Hoe wilt u ongelukken voorkomen, als er geen perrondeuren komen?

Selon tous les rapports, les portes palières sont un véritable outil de sécurité. Par ailleurs, elles ne sont pas liées à l'automatisation. À combien revient cette installation dans les trois stations de métro ? Certes, il y a des contraintes liées aux marchés publics. Peut-être ne faut-il travailler que sur certaines lignes ? Si vous n'avez pas la volonté politique d'accélérer le processus, pouvez-vous au moins nous dire quand ces dispositifs seront installés ?

Des gens sont blessés, décèdent ou descendent sur les voies et diminuent la qualité de notre offre. Si vous ne voulez pas installer de portes palières, comment comptez-vous lutter contre les décès qui ont lieu chaque année sur les voies du métro ?

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Door de investeringen die tot 2030 zijn gepland, tonen we de burger dat investeringsplannen meer dan één regeerperiode meegaan*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En continuant à faire des investissements planifiés d'ici 2030, nous donnons la garantie aux citoyens que nous nous fions aux plans d'investissement

en bieden we de MIVB de mogelijkheid om langetermijnplannen uit te werken.

Als we overal perrondeuren installeren, kunnen we alleen nog M7-stellen inzetten, wat betekent dat de frequentie sterk zou verminderen.

De testfase in drie stations op de lijn richting Erasmus kost zo'n 27 miljoen euro en een uitbreiding naar de rest van de lijn 137 miljoen euro. Het deel van lijn 3 tussen het Noordstation en Albert kost 50 miljoen euro en dat van het Noordstation naar Bordet 30 miljoen euro.

1181 De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *U zegt dat de planning voor de automatisering behouden blijft, maar die moest tegen 2018 al gerealiseerd zijn!*

Kost de installatie van perrondeuren in drie stations echt 27 miljoen euro? Dat is meer dan tien keer duurder dan in andere steden.

Dat de vloot uit verschillende metrotypes bestaat, bemoeilijkt de zaak inderdaad. Is het toch niet mogelijk om de installatie van perrondeuren los te koppelen van de automatisering?

1183 Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het meerjareninvesteringsplan omvat de modernisering van lijnen 1 en 5 en is sinds 2015 niet gewijzigd. De aankoop van 43 metrostellen van het type M7 kost 363 miljoen euro.*

1183 De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik vraag geen cijfers, maar een datum.*

1183 Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We voeren het plan uit. De nieuwe metrolijn zal van bij*

d'une législature à l'autre. Maintenir une vision cohérente des choses entre 2018 et 2028 relève d'une bonne gestion et garantit la continuité de nos actions. Cela permet également à la STIB de faire des plans sur le long terme si ceux-ci se révèlent nécessaires.

Vous nous demandez d'agir plus rapidement. Si nous installons partout des portes palières, nous ne pourrions utiliser que les rames M7, ce qui impliquera une diminution énorme de la fréquence de passage des véhicules. Pour l'heure, nous avons besoin de toutes les rames à notre disposition. Cependant, nous n'avons aucune intention de retarder le processus ni de changer de politique, et faisons au mieux compte tenu de la situation.

Vous m'interrogez sur les budgets. Pour la partie test portant sur trois stations de la ligne vers Erasme, le budget est d'environ 27 millions d'euros et, pour le reste de la ligne, de 137 millions d'euros. Pour la partie de la ligne 3 reliant la Gare du Nord à Albert, il s'agit de 50 millions d'euros et de 20 millions d'euros pour celle reliant la Gare du Nord à Bordet. De tels investissements se justifient dans le cadre plus large de l'automatisation du métro, mais représenteraient des sommes démesurées s'ils étaient consentis dans le cadre d'un acte isolé.

M. David Weytsman (MR).- Vous maintenez ce qui était prévu pour l'automatisation en tant que telle, dites-vous. Or l'échéance prévue était 2018, et nous sommes en 2022 ! Pouvez-vous dès lors nous communiquer vos perspectives – sans avoir de nouvelles impulsions politiques – et nous dire, ligne par ligne, quand les métros seront automatisés ?

Ensuite, nous nous sommes mal compris. Il est impossible que l'installation de portiques dans les trois seules stations de métro coûte 27 millions d'euros. Ce montant serait dix fois plus élevé que partout ailleurs. Ma question portait uniquement sur le coût d'installation.

Je comprends en revanche les contraintes auxquelles vous êtes soumise, notamment l'utilisation de rames différentes. Néanmoins, compte tenu de la vétusté des rames et de l'arrivée de nouvelles, n'est-il pas possible d'aller plus vite que la simple automatisation, dont vous ne communiquez d'ailleurs pas la date de mise en œuvre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan pluriannuel d'investissement prévoit la modernisation des lignes 1 et 5. Ce plan est resté identique depuis son lancement en 2015. Il est en cours de mise en œuvre, et le sera aussi pendant la prochaine législature.

L'acquisition de 43 rames de métro de la série M7 représente un coût d'investissement de 363 millions d'euros.

M. David Weytsman (MR).- Je ne vous ai pas demandé de chiffres, mais la date de l'automatisation. Vous ne m'avez pas donné cette réponse.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous sommes en train de mettre en œuvre le plan. La nouvelle ligne de métro

de ingebruikname automatisch zijn. De andere lijnen worden vervolgens geleidelijk geautomatiseerd.

- De incidenten zijn gesloten.

fonctionnera de manière automatisée dès qu'elle sera terminée. Les autres lignes de métro seront progressivement automatisées. Nous allons commencer par la phase de test portant sur le tronçon entre ces trois arrêts de métro, lors de la prochaine législature. C'est ce que prévoit le plan pluriannuel d'investissement présenté en 2015. Nous avons respecté le calendrier prévu.

- Les incidents sont clos.

2105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN

2105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

2105 **betreffende "het micromobiliteitsbeleid".**

concernant "les politiques en matière de micromobilité".

2107 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Volgende week bespreken we in het parlement de voorstellen van ordonnantie en van resolutie van de meerderheid over het micromobiliteitsbeleid. Ik heb deze vraag om uitleg niet ingetrokken omdat ik ervan uitga dat de minister daarbij niet aanwezig zal zijn. Ik wil vandaag graag van haar vernemen wat haar standpunt is en welke projecten ze wil uitvoeren.*

M. David Weytsman (MR).- Nous tiendrons un débat la semaine prochaine sur les propositions d'ordonnance et de résolution de la majorité. Je n'ai pour autant pas retiré ma demande d'explications, car le débat n'aura lieu qu'entre les députés. Je présume en effet que Mme la ministre ne sera pas présente puisqu'il ne s'agit pas d'un projet d'ordonnance du gouvernement. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi le gouvernement ne s'est pas saisi du sujet. L'intérêt est donc aujourd'hui de connaître votre position, vos projets et la manière dont vous mettrez en œuvre cette proposition.

Het voorstel van resolutie dat de MR zeven maanden geleden heeft ingediend had tot doel van micromobiliteit een pijler van de mobiliteit te maken. We willen weer veilige voetpaden, maar ook orde scheppen in de markt van de micromobiliteit. Micromobiliteit vult het openbaar vervoer perfect aan.

La proposition de résolution que nous avons déposée il y a plus de sept mois prévoyait de faire de la micromobilité l'un des piliers de la mobilité. Défendre cette idée, c'est également agir pour pallier certaines faiblesses. Nous souhaitons remettre de l'ordre sur les trottoirs ainsi que dans l'exécution du marché de la micromobilité. C'est une bonne chose pour les piétons, souvent mis en difficulté, les usagers, souvent victimes d'accidents, et bien sûr pour la mobilité, car cela participera à la décongestion et aidera les habitants de quartiers enclavés. La micromobilité constitue un magnifique complément aux transports en commun.

2109 *Ik kom terug op enkele elementen uit ons voorstel van resolutie.*

Je reviens sur quelques éléments figurant dans notre proposition de résolution.

Welke stimulansen kregen de aanbieders? Wat stelt u voor om de problemen aan te pakken? De situatie is vooral kritiek op het vlak van de verkeersveiligheid.

Quelles impulsions politiques avez-vous pu donner à ces acteurs de la micromobilité ? Tous les voyants sont au rouge en ce qui concerne la sécurité routière, la difficulté de déploiement et l'ordre sur nos trottoirs. Qu'avez-vous déjà pu mettre en place ?

Om van micromobiliteit een echte pijler van de mobiliteit te maken, moeten we een strategie ontwikkelen met de aanbieders. De aanbieders zouden over alle wijken verspreid moeten zijn.

Nous devons également développer une stratégie autour des acteurs de la micromobilité afin d'en faire un véritable pilier de la mobilité. Le MR formulait déjà ce souhait dans le texte qu'il a déposé il y a plus d'un an. Quelle est votre vision quant aux propositions d'ordonnance, d'arrêtés d'exécution et de discussions avec les acteurs de la micromobilité ?

Om de beste aanbieders te kunnen selecteren, moeten strikte criteria worden vastgelegd, zowel op economisch, ecologisch en sociaal vlak als voor de toekenning van de licenties.

2111 *Daarnaast moeten we het wettelijk mogelijk maken dat aanbieders verplicht worden om illegaal geparkeerde vervoermiddelen na 12 uur in plaats van na 24 uur weg te halen. Hoe zult u dit controleren?*

Hetzelfde geldt voor de dropzones. Hoe zullen het gewest, de gemeenten, Brussel Preventie & Veiligheid en de politiezones die controleren?

Ik betreur dat u geen verkeersveiligheidsinitiatieven genomen hebt ten aanzien van de gebruikers. Hebt u de bewustmakingscampagnes uitgebreid? Organiseren de aanbieders opleidingen?

Hebt u deze problematiek aangekaart in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit?

2113 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het zal u niet verbazen dat ik het woord neem, aangezien de meerderheid hierover een voorstel van ordonnantie heeft ingediend. Ik ben het eens met de heer Weytsman en de vorige sprekers dat er nog een aantal problemen zijn, maar de micromobiliteit kan in belangrijke mate bijdragen aan de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen. We moeten dus uitzoeken hoe we de voordelen kunnen behouden en de nadelen kunnen wegwerken.

Sommige commissieleden zijn verbaasd dat parlementsleden van de meerderheid aan een wetgevend initiatief werken. Dat is nochtans heel normaal. Er heeft zich eigenlijk een vreemde evolutie voorgedaan. De wetgevende macht doet nog nauwelijks wetgevend werk. Het zijn de regeringen van de verschillende beleidsniveaus die het merendeel van het wetgevende werk doen, maar dat is niet de oorspronkelijke idee. Ik snap dus niet dat de oppositiepartijen een probleem met ons voorstel van ordonnantie hebben. Het zou hen eerder moeten verheugen dat de kern van het wetgevend werk opnieuw naar het parlement verschuift. Ik denk bijvoorbeeld aan de discussies over de taxi's en de paritaire huurcommissie. Het is belangrijk dat het parlement in actie komt en zijn verantwoordelijkheid neemt.

Het grootste probleem met de micromobiliteit is het parkeren. Dropzones zijn wettelijk niet mogelijk. Gemeenten hebben geprobeerd om die in te voeren, maar het gebruik ervan kan

Je pense par ailleurs que ces acteurs doivent être présents dans tous les quartiers de Bruxelles. Quelle est votre ambition à ce sujet ?

Quelle que soit l'organisation du marché bruxellois, nous devons faire en sorte que les meilleurs acteurs privés y soient présents. Cela nécessite de définir des critères stricts, grâce notamment à des mécanismes de licences, aux niveaux social, économique et environnemental. Comment souhaitez-vous procéder ?

Il y a en outre un vrai problème de stationnement illégal. L'enlèvement des véhicules, parfois dans un état pitoyable, pose des difficultés. Nous voulons donc faire passer cette obligation de 24 heures à 12 heures. Comment pouvez-vous contrôler cela ?

Il en va de même avec les zones de dépôt. Nous souhaitons en installer dans tous les quartiers. Comment pouvez-vous les contrôler, en collaboration avec les communes, Bruxelles Prévention et sécurité et les zones de police ?

Je regrette que vous n'ayez pas pris d'initiatives en matière de sécurité routière. Les usagers sont exposés à de graves problèmes, liés tant à leur propre pratique qu'aux voiries. Comment avez-vous renforcé les campagnes de sensibilisation ? Des formations sont-elles organisées avec les acteurs privés de la micromobilité ?

Avez-vous fait remonter cette problématique - qui concerne toute la Communauté métropolitaine de Bruxelles ainsi que les autres Régions - jusqu'au Comité exécutif des ministres de la mobilité ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *La micromobilité peut largement contribuer aux objectifs régionaux de mobilité. À nous d'examiner comment profiter de ses avantages tout en écartant ses inconvénients.*

Certains commissaires s'étonnent de voir des députés de la majorité prendre une initiative législative. C'est l'évolution inverse qui est étonnante, quand on voit que l'essentiel du travail législatif émane des gouvernements des différents niveaux de pouvoir. Ils devraient plutôt se réjouir de voir le parlement se le réapproprier.

Le principal problème de la micromobilité réside dans le stationnement. Notre proposition d'ordonnance prévoit la possibilité, pour les communes, de rendre obligatoire l'utilisation de zones de dépôt.

De même, aujourd'hui, un agent verbalisateur doit attendre 24 heures avant d'infliger une amende pour mauvais stationnement. Notre texte propose une perception immédiate, ainsi que le déplacement immédiat de l'engin.

Concernant la sécurité routière et les nombreux conflits entre usagers, la proposition consacre l'obligation de respecter le Code de la route et de rouler au pas dans une zone piétonne.

niet worden afgedwongen. In ons voorstel hebben we daarom de mogelijkheid opgenomen om dit verplicht te maken.

Ook de handhaving is een lege doos. Om een boete voor een foutgeparkeerde step te kunnen geven, moet de verbaliserend ambtenaar maar liefst 24 uur wachten na de vaststelling en dan nog eens teruggaan. Dat is onwerkbaar. Daarom stellen we in onze tekst een onmiddellijke inning van de boete en een onmiddellijke verwijdering of verplaatsing van het toestel voor.

Een laatste probleem is de verkeersveiligheid. Er zijn heel wat conflicten met andere weggebruikers, onder meer door de snelheid waarmee wordt gereden.

²¹¹⁵ In het voorstel van ordonnantie komt daarom een verplichting om de Wegcode te volgen en in een voetgangerszone niet sneller dan stapvoets te gaan.

We zullen het voorstel volgende week in de commissie bespreken. Er zijn ook adviezen van Brulocalis en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Er zijn in het hele proces veel waardevolle zaken aan bod gekomen die nuttig kunnen zijn voor de uitwerking van de besluiten. Zult u de besluiten aanpassen? Wanneer kan dat gebeuren?

Ik ben ook benieuwd naar de evolutie van mobility as a service, want daarin speelt micromobiliteit ook een rol. Wat is de stand van zaken?

²¹¹⁷ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Mijnheer Weytsman, in plaats van kritiek te geven op het feit dat de meerderheid een voorstel indient en het niet de regering is die het initiatief neemt, zou u blij moeten zijn dat het parlement een wetgevende tekst heeft opgesteld. Op deze manier kunnen we sneller tot oplossingen komen.*

De micromobiliteit blijft zich ontwikkelen. De gedeelde vervoermiddelen beantwoorden aan een reeks behoeften. Niettemin leiden sommige daarvan tot overlast en risico's waarmee we rekening moeten houden, zoals het onrechtmatig parkeren van steps op voetpaden en in de verkeersvrije zone. Voor deze problemen stellen we oplossingen voor in ons voorstel van ordonnantie.

Het is belangrijk dat er bewustmakingscampagnes komen die wijzen op de gevaren en op het belang van het dragen van een helm.

Ook de aanbieders kunnen preventief te werk gaan. Hun steps zouden bijvoorbeeld moeten kunnen detecteren wanneer er twee personen tegelijk gebruik van maken.

La proposition sera soumise à la commission la semaine prochaine. Les arrêtés seront-ils adaptés sur la base, entre autres, des avis de Brulocalis et de la Commission régionale de la mobilité ?

Quel est l'état des lieux en matière de mobilité tout-en-un ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- M. Weytsman, comme vous l'avez dit, nous mènerons ce débat la semaine prochaine en commission.

Vous avez en effet déposé un texte. Vu ce que vous aviez annoncé depuis quelques semaines, je pensais qu'il s'agissait d'une proposition d'ordonnance. Finalement, c'est une proposition de résolution. Au lieu de nous interroger sur le fait que ce sont les députés qui déposent le texte et pas le gouvernement, nous devrions tous nous réjouir du fait que le parlement a produit un texte législatif - je rejoins ici les propos de M. Verstraete. Cela nous permettra d'avancer plus rapidement et de déboucher sur des solutions concrètes pour faire face aux enjeux liés à la micromobilité.

Cette micromobilité continue d'ailleurs de se développer à Bruxelles. Les opérateurs qui se lancent dans l'aventure ne nous contrediront pas : les trottinettes, les vélos, les scooters et les voitures partagées répondent assez bien à une série de besoins. Certains de ces modes de transport génèrent toutefois des nuisances et comportent des risques que nous devons prendre en considération. Parmi les principales nuisances, je citerai le stationnement inapproprié et gênant sur les trottoirs ou l'accumulation des trottinettes sur ces mêmes trottoirs et piétonniers. Ces problèmes sont traités dans la proposition d'ordonnance déposée par la majorité et dont nous discuterons la semaine prochaine en commission de la mobilité.

²¹¹⁹ *Een andere uitdaging is de geografische spreiding. Voor mijn fractie is het essentieel dat de dienstverlening over het hele grondgebied van het gewest, maar ook over de gewestgrenzen verzekerd wordt.*

Deze verplaatsingswijze moet ook geïntegreerd worden in de MaaS-applicatie.

Om de markt winstgevend te maken voor de aanbieders, moet ze echter gereguleerd worden. Het doel is een kwaliteitsvolle dienst te garanderen voor de gebruikers en een evenwicht te vinden tussen de functies en de gebruikers van de openbare ruimte.

²¹²¹ *(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

²¹²³ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Volgende week bespreekt het parlement het voorstel van ordonnantie. Het is immers niet alleen onze taak om te controleren, maar ook om voorstellen te doen. Het verbaasde me wel dat het voorstel beperkt blijft tot het parkeeraspect. Het parkeerbeleid is weliswaar zeer belangrijk en heel wat Brusselaars zijn het beu om die rondslingerende deelsteps overal tegen te komen. Daar moet zeker regelgeving over komen.

Daarnaast is er het veiligheidsaspect. De spoeddiensten van ziekenhuizen worden overspoeld met deelstepgebruikers. Wat doet u daaraan? U kunt inspelen op de homologatie en de voorwaarden die u aanbieders van deelsteps oplegt. Het gewest kan bepalen aan welke voorwaarden een deelstep moet voldoen. Het kan bijvoorbeeld bepalen dat hij uitgerust moet zijn met een richtingaanwijzer en met wielen van een bepaalde breedte en een bepaald gewicht. Het gewest zou dus regels kunnen opleggen die ervoor zorgen dat de aangeboden deelsteps veilig zijn.

Même si nous ne disposons pas de statistiques spécifiques pour les trottinettes, les risques en termes de sécurité concernent également ces usagers. Il est important d'agir à ce propos, notamment à travers des actions de sensibilisation et de prévention sur la manière de rouler, les bons réflexes à avoir, l'importance du port du casque (pour les utilisateurs de trottinette et plus généralement pour la micromobilité) et les questions liées à la répression.

Pour ce dernier point, je pense particulièrement aux personnes roulant à deux sur une trottinette. Les opérateurs pourraient d'ailleurs intervenir en amont des mesures répressives, en veillant à ce que leurs trottinettes détectent la présence de plus d'une personne sur l'engin loué. Cette idée pourrait constituer une piste de solution.

Un autre défi de la micromobilité est la couverture géographique. Mon groupe estime primordial que le service soit assuré sur l'ensemble du territoire bruxellois et qu'il déplace ses frontières, qui cantonnent aujourd'hui la Région bruxelloise à ses dix-neuf communes, pour se déployer dans la proche périphérie.

Il est également nécessaire d'inscrire ce mode de déplacement dans l'offre multimodale bruxelloise. L'un ou l'autre opérateur a déjà marqué son intérêt ou l'a déjà intégré dans le projet de mobilité tout-en-un, dont l'application est en construction ou en test. Il sera évidemment plus qu'utile d'y retrouver ces offres de micromobilité.

Enfin, divers opérateurs sont en train de placer leurs engins à Bruxelles. Il conviendrait de réguler le marché afin qu'il soit rentable pour les opérateurs, tout en étant bien intégré dans la Région bruxelloise. L'objectif étant d'assurer une qualité de service optimale pour les usagers et de respecter un équilibre des fonctions et des usagers dans l'espace public.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je m'étonne que la proposition d'ordonnance se limite à l'aspect du stationnement qui, certes, nécessite d'être réglementé.*

Cependant, que faites-vous de la sécurité ? La Région pourrait définir des critères d'homologation et des conditions d'utilisation des trottinettes.

Vervolgens kan het gewest bepalen waar de deelsteps mogen worden gebruikt, bijvoorbeeld niet op het voetpad, met welke snelheid ze mogen rijden, of ze door twee personen tegelijkertijd mogen worden gebruikt, hoe oud de gebruiker minimaal moet zijn, enzovoort.

2125 Wat is uw visie op het veiligheidsaspect? Overlegt u met uw federale collega's, want in ons complexe land zijn er allicht ook federale aspecten aan het verkeersreglement? Wat doet u om het grote aantal ongevallen met deelsteps te voorkomen?

2127 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben blij dat het parlement het dossier in handen heeft genomen. De regering zal het uiteraard uitvoeren.*

Micromobiliteit speelt een belangrijke rol bij het afleggen van de laatste kilometer tussen het thuisadres en het werk, en vanuit de mobiliteitspunten.

2129 (verder in het Nederlands)

De micromobiliteit kan een toegevoegde waarde hebben als die goed georganiseerd is en er een goede overeenstemming is met de andere vervoersmodi.

2131 (verder in het Frans)

Voor een degelijke ontwikkeling is het belangrijk dat er goede voorwaarden zijn en dat er wordt samengewerkt met de andere aanbieders.

Het chaotische parkeren maakt het voor de andere gebruikers soms moeilijk om zich te verplaatsen. Het voorstel van ordonnantie biedt een aantal oplossingen. Ik laat het parlement hierover debatteren. De regering zal u bijstaan bij de uitvoering van de ordonnantie.

2133 (verder in het Nederlands)

Het gaat om parkeren, maar ook om andere aspecten. U mag niet vergeten dat er verschillen zijn tussen de gewestelijke en federale bevoegdheden inzake verkeersveiligheid en ook niet dat de regering nog een aantal elementen in uitvoeringsbesluiten moet vastleggen. Ik denk daarbij aan snelheidsbeperkingen, de controles daarop enzovoort.

2135 (verder in het Frans)

Une concertation a-t-elle lieu avec vos collègues fédéraux, quant au Code de la route ? Que faites-vous pour empêcher le grand nombre d'accidents impliquant des trottinettes ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je salue le fait que le parlement avance sur ce projet. Nous constatons tous l'existence de problèmes et la nécessité de réagir. En prenant ce dossier en mains, votre assemblée concourt à une bonne répartition des compétences. Nous en assurerons évidemment l'exécution. Ce dossier est très attendu, eu égard aux enjeux de la micromobilité.

Celle-ci, qu'elle soit partagée ou non, répond surtout au besoin spécifique du "dernier kilomètre", c'est-à-dire de créer un lien facile et rapide entre le domicile ou le lieu de travail et un grand pôle de mobilité comme le métro, le tram ou le train.

(poursuivant en néerlandais)

Bien organisée, la micromobilité peut offrir une valeur ajoutée.

(poursuivant en français)

Il est très important de garantir de bonnes conditions et une bonne cohabitation aux acteurs de la micromobilité parce que ce développement doit s'intégrer dans le respect des autres usagers de l'espace public, particulièrement les plus fragiles et moins mobiles d'entre nous. Actuellement, le stationnement chaotique rend parfois les déplacements compliqués pour les autres modes et nous devons y trouver une solution. Pour cette raison, la proposition d'ordonnance qui sera prochainement discutée au parlement est très attendue. D'autres éléments de cette proposition me semblent également importants, mais je laisse le parlement débattre de son texte. Ensuite, le gouvernement vous accompagnera dans l'exécution de l'ordonnance.

(poursuivant en néerlandais)

Le stationnement n'est pas le seul aspect abordé. Et n'oubliez pas que le gouvernement doit encore fixer toute une série d'éléments à travers les arrêtés d'exécution.

(poursuivant en français)

Bruxelles Mobilité finalise actuellement un plan type pour l'aménagement de zones de dépôt. De cette manière, nous

Brussel Mobiliteit werkt aan een standaardplan voor de inrichting van dropzones. Op die manier willen we het stadsmeubilair en de markeringen uniformeren.

We staan in contact met de federale overheid en de andere gewesten om de Wegcode aan te passen om het parkeren op de voetpaden te regelen en verkeersveilige maatregelen uit te werken.

De korpschefs van de politiezones worden voortaan uitgenodigd voor de vergaderingen van de werkgroep over gedeelde micromobiliteit die Brussel Mobiliteit geregeld organiseert met de aanbieders en de gemeenten, wat de communicatie en de goede praktijken bevordert. De regering zal de diensten van de verschillende operatoren evalueren aan de hand van performantie-indicatoren, waaronder de geografische dekking.

Brussel Mobiliteit heeft een verkeersveiligheids campagne op poten gezet, waarin gebruikers van elektrische deelsteps gevraagd wordt ruimte te laten voor voetgangers. Er volgen nog andere campagnes.

²¹³⁷ *(verder in het Nederlands)*

Voor de verkeersveiligheid en om respectvol gedrag af te dwingen tegenover de andere weggebruikers, is het belangrijk om in te zetten op controle en handhaving, maar ook op bewustmaking.

Het is de bedoeling om de micromobiliteit deel te laten uitmaken van de mobiliteitsoplossingen in Brussel en ze te integreren in de MaaS-applicatie (mobility as a service). Dat is de logica zelf. In het kader van het proefproject is MaaS beschikbaar voor een testpubliek van 2.000 mensen. De algemene invoering is gepland voor het einde van dit jaar.

MaaS zal ook in het kader van de Brussel'Air-premie deel uitmaken van een applicatie die beschikbaar wordt voor het grote publiek en waarin de deelmobiliteit wordt opgenomen. De hervorming van de Brussel'Air-premie moet op korte termijn verder vorm krijgen. We hebben daarover al gedebatteerd in deze commissie en ook in de commissie voor het Leefmilieu.

²¹³⁹ *(verder in het Frans)*

Volgende week staat de bespreking van het voorstel van ordonnantie op de agenda en kan het debat grondig gevoerd worden.

favoriserons une homogénéisation du mobilier urbain et des marquages sur l'ensemble du territoire régional.

Le stationnement sur le trottoir est traité par le Code de la route. Nous sommes en contact avec le niveau fédéral et les autres Régions pour définir les dispositions à adapter. Un travail est également en cours sur les éléments de sécurité routière qui relèvent encore du niveau fédéral.

Concernant l'intervention des services de police et le contrôle des engins mal stationnés, les chefs de zone de police seront désormais invités aux réunions du groupe de travail sur la micromobilité partagée que Bruxelles Mobilité organise régulièrement avec les opérateurs et les conseillers des dix-neuf communes, ce qui favorise tant la communication que l'échange d'informations et de bonnes pratiques.

Plusieurs opérateurs offrent désormais leurs services de trottinettes dans les dix-neuf communes. Le gouvernement pourrait à l'avenir évaluer les services de micromobilité partagée sur la base d'indicateurs de performance, dont la couverture géographique. En collaboration avec le secteur et les communes, nous évaluerons l'opportunité d'un tel système et analyserons les possibilités lors de la mise à jour de l'arrêté d'exécution de l'ordonnance cyclopartage.

La sécurité routière passe aussi par la sensibilisation. Une campagne pour laisser le passage aux piétons vient d'être lancée par Bruxelles Mobilité. D'autres sont à prévoir, notamment sur le bon comportement des utilisateurs de trottinettes électriques.

(poursuivant en néerlandais)

Par ailleurs, le but est d'intégrer la micromobilité dans l'application de la mobilité tout-en-un (MaaS), dont le déploiement général est prévu pour la fin de l'année.

Dans le cadre de la prime Brussel'air, le service de MaaS fera également partie d'une application accessible au grand public, qui intégrera la mobilité partagée.

(poursuivant en français)

Je vous ai déjà fourni quelques éléments, mais une grande partie du débat sera menée la semaine prochaine, lors de la discussion sur la proposition d'ordonnance qui encadrera de manière plus efficace l'offre de micromobilité en Région bruxelloise.

2141 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Ik wou er zeker van zijn dat we op dezelfde lijn zitten. U hebt me daarvan overtuigd.*

2141 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans)*.- *We zitten allemaal op dezelfde lijn. Laten we geen verwarring zaaien.*

2141 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Ik zou graag het standpunt van de minister kennen. Na de hoorzittingen had ik begrepen dat de regering een ontwerp van ordonnantie zou indienen. Het is precies daarom dat de MR nog voor de zomer een resolutie had ingediend die ons de mogelijkheid bood om amendementen in te dienen. Ik hoop dat, met onze resolutie, uw voorstel verbetert, zodat we samen over een tekst kunnen stemmen en die ook kunnen uitvoeren.*

Brussel Mobiliteit werd betrokken bij het opstellen van het voorstel van ordonnantie. Iedereen zit dus op dezelfde lijn.

2145 *Telt Brussel Mobiliteit voldoende medewerkers om de verplichtingen die voortvloeien uit de organisatie van die nieuwe markt te kunnen nakomen?*

Kunt u de performantie-indicatoren toelichten? Hoe zult u die controleren?

Mijn vraag over de Wegcode ging niet alleen over bewustmaking, maar ook over het betrekken van privépartners bij de opleiding.

Welke ecologische doelstellingen zal men koppelen aan de licenties of de organisatie van de markt? Daarover heb ik niets gehoord in uw uiteenzetting en vind ik niets terug in het voorstel.

2147 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- *Uw antwoorden waren duidelijk, mevrouw de minister.*

2149 *(verder in het Frans)*

U bevestigt dat we aanvullend kunnen werken.

2151 *(verder in het Nederlands)*

Je remercie le parlement pour sa collaboration constructive, jusqu'ici.

M. David Weytsman (MR).- Je tiens à m'assurer que nous sommes en phase avec la ministre. Lorsque le parlement a tenté de prendre la main sur l'ordonnance transitoire, nous n'avons en effet pas apprécié qu'un ministre fasse tout pour ne pas mettre en œuvre l'ordonnance que nous avons votée ensemble. Je suis néanmoins convaincu que ce n'est pas l'intention de Mme la ministre.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous sommes tous sur la même ligne. Ne semons pas la confusion.

M. David Weytsman (MR).- J'aimerais cependant connaître la position de Mme la ministre, d'autant qu'à l'issue des auditions, j'avais compris que le gouvernement déposerait un projet. C'est pour cette raison que nous avons déposé avant l'été une résolution, qui nous permettra de proposer des amendements - puisque la majorité s'est ouverte à des amendements de l'opposition. Notre résolution permettra, je l'espère, d'améliorer votre proposition, de sorte que nous puissions voter un texte ensemble, le mettre ensuite en œuvre et nous assurer d'un suivi dans les arrêtés d'exécution.

Vos services ont été associés à la rédaction de la proposition d'ordonnance. Nous pouvons donc constater que tout est bien en phase avec Bruxelles Mobilité.

Estimez-vous que les services de Bruxelles Mobilité sont en nombre suffisant pour faire face aux obligations qui découleront de l'organisation de ce nouveau marché ?

Pourriez-vous revenir sur les indicateurs de performance ? Comment comptez-vous les contrôler ? De quel type d'indicateurs s'agit-il ?

Quant à ma demande relative au Code de la route, elle va beaucoup plus loin que la sensibilisation. Il s'agirait également d'associer les acteurs privés à la formation. Je ne suis pas sûr d'avoir été clair à ce sujet.

Enfin, vous n'avez pas répondu à propos de l'objectif écologique que nous devrions retrouver dans les objectifs relatifs aux licences ou à l'organisation de marché. Je n'ai rien trouvé à ce propos dans la proposition ni dans votre exposé.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Vos réponses étaient claires.*

(poursuivant en français)

Vous avez bien démontré qu'il y avait tout à fait moyen de travailler en complémentarité : c'est ce que nous faisons ici.

(poursuivant en néerlandais)

U werkt al samen met de administratie aan de vormgeving van de dropzones, zodat alles klaar is wanneer het parlement het voorstel van ordonnantie goedkeurt. Dat is een heel efficiënte en complementaire werkwijze.

Wat u zegt over de prestatie-indicatoren, is de logica zelf. Op internationaal vlak evolueert de situatie van vrijheid, blijheid, die er oorspronkelijk ook in Brussel was, geleidelijk naar meer regelgeving. Resultaatgerichte indicatoren zijn aangewezen en perfect mogelijk in het kader van het voorstel van ordonnantie.

Het lijkt me interessant dat de bewustmakingsacties ondersteund kunnen worden door de jaarlijkse retributie die een operator zal moeten betalen voor elk toestel op de openbare weg. Dat willen we ook versterken in het voorstel van ordonnantie. We zullen dat debat volgende week grondig kunnen voeren.

2155 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U zei dat u overleg pleegt met uw federale collega's en ongetwijfeld ook met die van de andere gewesten.

Hoe verloopt het overleg? Is er een tijdschema? Wanneer mogen we resultaten verwachten?

2157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *We moeten uiteraard wachten tot het voorstel van ordonnantie is goedgekeurd, maar we bereiden ondertussen al de uitvoeringsbesluiten voor die de regering moet goedkeuren, zodat alles snel kan gaan.*

Het personeelsplan van Brussel Mobilité wordt aangepast, zodat bijkomend personeel kan worden aangetrokken, want het personeelstekort sleept al tientallen jaren aan. Uit de voorliggende teksten blijkt dat de gemeenten betrokken worden bij het beheer en de controle.

Voorwaarden met betrekking tot de licenties, vergroening en ecologie kunnen we opleggen in de uitvoeringsbesluiten. In de huidige besluiten zijn al energie-eisen opgenomen.

2159 *(verder in het Nederlands)*

Wat de samenwerking met de andere gewesten betreft is er de interministeriële conferentie Mobilité. Er is regelmatig overleg tussen de ministers van Mobilité van de drie gewesten en met de federale minister van Mobilité. Afhankelijk van het thema worden de ministers bevoegd voor Verkeersveiligheid daarbij betrokken. In Brussel vallen die bevoegdheden samen, maar in Wallonië niet. Er wordt op een constructieve manier samengewerkt en er is ook beslist om een aparte werkgroep op

Vous travaillez déjà avec l'administration sur les zones de dépôt afin que tout soit prêt lorsque la proposition d'ordonnance sera adoptée par le parlement.

Concernant les indicateurs de performance, c'est la logique même. Au niveau international, la liberté initiale évolue aussi vers plus de réglementation.

Il serait intéressant que les actions de sensibilisation soient soutenues par la redevance annuelle que devront payer les opérateurs pour chaque engin sur la voie publique.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Comment se déroule la concertation avec vos collègues fédéraux et régionaux ? Y a-t-il un calendrier ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous devons évidemment attendre que l'ordonnance soit votée, mais nous allons tout mettre en œuvre pour en accélérer l'exécution. À cet effet, nous allons prendre des arrêtés, qui devront passer en lectures successives devant le gouvernement. Ils ne pourront être édictés du jour au lendemain, mais nous nous préparons à les rédiger au plus vite.

En ce qui concerne les effectifs de Bruxelles Mobilité, nous sommes en train de recruter et d'adapter le plan du personnel. Le manque d'effectif est réel et dure depuis des décennies. Il concerne d'ailleurs aussi une grande partie des voiries locales. Si j'ai bien lu les textes qui seront discutés au parlement, il est question d'impliquer les communes dans la gestion, le contrôle, etc.

Quant aux licences, aux éléments de verdurisation et à l'écologie, nous pouvons en faire des conditions à respecter. Il est préférable de les intégrer dans les arrêtés, afin de ne pas devoir systématiquement adapter l'ordonnance chaque fois que la technologie évolue. Des exigences sont déjà incluses dans les arrêtés actuels - hérités de mon prédécesseur, Pascal Smet -, notamment en matière d'énergie.

(poursuivant en néerlandais)

La concertation est régulière entre les ministres de la mobilité des trois Régions et le ministre fédéral de la mobilité dans le cadre de la conférence interministérielle de la mobilité, à laquelle se joignent les ministres chargés de la sécurité routière en fonction du thème abordé. De plus, un groupe de travail, présidé par le ministre fédéral de la mobilité, sera dédié à la mobilité partagée afin d'harmoniser les réglementations régionales et d'évaluer la nécessité d'adaptations pour les

te richten voor de deelmobiliteit. Die federale werkgroep wordt voorgezeten door de federale minister van Mobiliteit. Het is de bedoeling om de gewestelijke regelgevingen op elkaar af te stemmen en na te gaan of er in het kader van de hervorming van de Wegcode aanpassingen nodig zijn voor deelsteps. Een aantal aspecten behoren immers tot de federale bevoegdheden.

Ik kan u geen tijdschema geven, omdat dat afhangt van de deelelementen en van de aanpassingen die wenselijk zijn. De tijdschema's in de gewesten zijn verschillend. Het Brussels Gewest is bijvoorbeeld bezig met de aanpassing van de ordonnantie en de federale overheid met de aanpassing van de Wegcode. We werken zo snel mogelijk, maar ik kan u vandaag niet zeggen wanneer de aanpassingen zullen gebeuren.

- *Het incident is gesloten.*

2163 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

2163 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2163 **betreffende "de evaluatie van het aanbod aan contactloze betaling bij de MIVB".**

2165 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Uit een studie van 2021 blijkt dat contactloos betalen een pijlsnelle opmars kent, allicht als gevolg van de coronapandemie. Het gebruik is met meer dan de helft gestegen sinds het begin van de crisis.*

Het is opvallend dat vooral vijftigplussers vaker contactloos betalen. In tegenstelling tot wat velen denken, is contactloos betalen zelfs populairder bij senioren dan bij jongeren.

Op 14 januari 2020 stelde ik u een vraag over betalen met bankkaarten op het openbaar vervoer. Ik had het meer bepaald over het gebrek aan een centraal beheersysteem voor tickets en de nogal absurde toestand waarbij meerdere, van elkaar afgesloten betaalsystemen worden gebruikt. Verder kaartte ik de naar schatting tientallen miljoenen euro's kostende invoering van twee soorten kaartlezers bij de MIVB aan, respectievelijk voor Mobikaarten en contactloos betalen.

Sindsdien is het wel mogelijk om contactloos te betalen met debet-, krediet- en prepaidkaarten, en met smartphones of -watches. Het kan niet de bedoeling zijn dat je enkel nog contactloos kunt betalen, maar het gebruik van die technologie is wel bevorderlijk voor het imago van het openbaar vervoer en van Brussel als slimme stad.

trotinettes dans le cadre de la réforme du Code de la route. Je ne peux toutefois pas vous communiquer de calendrier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "l'évaluation de l'offre de paiement sans contact à la STIB".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Une étude de la Fédération belge du secteur financier et de la VUB publiée en 2021 souligne un essor massif, sans doute encouragé par la pandémie de Covid-19, du paiement par carte sans contact : "Alors qu'en 2019, une personne sur trois avait payé sans contact au moins une fois, ce rapport est passé à près d'une sur deux (47 %) en 2020. Après un an de crise sanitaire, sept Belges sur dix se sont familiarisés avec les paiements sans contact. Une augmentation frappante de pas moins de 50 % depuis le début de la pandémie. La crise a clairement été un déclencheur pour tester les paiements sans contact."

Fait marquant : "C'est dans les tranches d'âge les plus élevées que le paiement sans contact a le plus séduit. Ainsi, les 65-74 ans sortent en particulier de la norme : 76 % d'entre eux ont payé au moins une fois sans contact, contre seulement 36 % l'an dernier. Parmi tous ceux qui ont payé au moins une fois sans contact, les tranches d'âge les plus élevées indiquent en fait être plus familières avec ce système que le groupe des jeunes (16-24 ans). Contrairement à ce que la plupart des gens imaginent, les paiements sans contact ne sont pas l'apanage des jeunes générations."

Le 14 janvier 2020, je vous interrogeais au sujet de l'utilisation de la carte bancaire comme mode de paiement des transports publics et le projet Global Europay, MasterCard et Visa. Mes questions portaient sur l'absence d'un système de gestion centrale des billets et la coexistence un peu absurde de différents systèmes de paiement cloisonnés, sur le dédoublement des lecteurs de la STIB

Contactloos betalen moet volgens mijn fractie uiteraard gepaard gaan met de invoering van een eengemaakt tarief voor al het openbaar vervoer in Brussel.

(Mobib et paiement sans contact) et le coût de ce dédoublement pour la STIB, évalué à plusieurs dizaines de millions d'euros.

Depuis, l'offre de paiement sans contact par carte de débit, de crédit et cartes prépayées sans contact, mais aussi par smartphone et montre connectée s'est généralisée dans les transports de la STIB. Je pense que ce mode de paiement, s'il ne doit pas totalement éclipser les autres, peut contribuer à améliorer l'image de nos transports en commun et faire partie intégrante d'un marketing de ceux-ci et de notre Région, notamment dans le cadre de la dynamique de la ville intelligente.

Le paiement sans contact soulève évidemment la question de l'interopérabilité et de l'intégration tarifaire, que mon groupe souhaite ardemment.

Étant donné l'étude précitée et les questions posées précédemment, il me semble intéressant de faire le point sur ce dossier.

Quel est le coût total du dédoublement des moyens de paiement à la STIB ? Les possibilités de paiement sans contact se sont multipliées. Quel succès rencontrent-elles parmi les usagers de la STIB ? Pouvez-vous dresser un bilan de ce passage au paiement sans contact ? Quelles catégories d'usagers y ont-elles recours ?

D'après les informations disponibles sur le site de la STIB, le paiement sans contact ne peut actuellement être effectué que pour un seul voyageur. Une solution technologique est-elle envisageable pour que plusieurs voyageurs puissent utiliser la même carte ? Des tests sont-ils prévus ou en cours ?

Lors d'un paiement sans contact, un montant de 7,5 euros, correspondant au tarif journalier maximal, est temporairement bloqué sur le compte bancaire de l'utilisateur. Le montant restant est libéré lorsque le compte est débité du montant correct, après deux ou trois jours ouvrables. Ce système fonctionne-t-il correctement ?

Enfin, où en sont les réflexions et actions en vue d'aboutir à une centralisation de l'offre de paiement entre la STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB ? Cela simplifierait la vie des usagers et encouragerait encore davantage l'utilisation des transports publics.

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Le système de paiement sans contact par carte bancaire, smartphone ou montre connectée permet de faciliter l'accès aux transports publics de groupes cibles spécifiques, tels que les touristes, les hommes et femmes d'affaires et les voyageurs occasionnels. Ainsi, ceux-ci peuvent utiliser facilement et rapidement les transports publics de la STIB qu'ils connaissent peu, voire pas du tout.

Si le voyageur ne dispose pas d'une carte Mobib et s'il n'y a pas de point de vente Kiosk ou Bootik proche, le voyageur peut monter dans un véhicule ou entrer dans une station et payer directement son titre de transport avec le système sans contact. Celui-ci est un moyen supplémentaire d'encourager tout un chacun à se déplacer

²¹⁶⁷ *Hoeveel kostte het in totaal om meerdere betalingsmogelijkheden aan te bieden? Hoeveel succes kennen de mogelijkheden inzake contactloos betalen? Welke categorieën van passagiers gebruiken die methode?*

Volgens informatie op de website van de MIVB kan je slechts voor één passagier per keer contactloos betalen op het net. Wordt er werk gemaakt van een oplossing waarmee meerdere passagiers dezelfde kaart kunnen gebruiken? Zijn er tests gepland?

Bij een contactloze betaling wordt er een bedrag van 7,5 euro tijdelijk gereserveerd op de bankrekening van de gebruiker. Wanneer het precieze bedrag van de rit twee of drie werkdagen later wordt afgeboekt van de rekening, wordt de rest van dat gereserveerde bedrag vrijgegeven. Werkt dat systeem naar behoren?

Hoe zit het met een gezamenlijke centralisering van alle betalingsmogelijkheden voor de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS? Dat zou het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker maken.

²¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Door contactloos betalen met bankkaarten, smartphones en -watches mogelijk te maken, richt de MIVB zich op specifieke doelgroepen zoals toeristen, zakenmensen en occasionele gebruikers.*

Als een passagier geen Mobikkaart heeft en er is ook geen Kiosk of Bootik in de buurt, dan kan hij toch nog contactloos betalen op het net. Dat is een manier om iedereen warm te maken voor het openbaar vervoer.

In 2021 werd er voor ongeveer 3 miljoen ritten contactloos betaald, of 1 miljoen keer meer dan de MIVB had geschat.

Toen het systeem in juli 2020 van start ging, werd voor ongeveer 8% van de tickets contactloos betaald. Bij het begin van 2021 bedroeg dat percentage 24% en in december 2021 al 35%.

Voor de totale kostprijs van de invoering van contactloos betalen moeten we rekening houden met meerdere investeringen, waaronder de 5.300 kaartlezers in stations en voertuigen, een computersysteem, een controlesysteem, de ontwikkelingskosten van het project en terugkerende transactiekosten.

²¹⁷¹ *De kostprijs van de investeringen bedraagt 12,5 miljoen euro. De operationele kosten bedroegen 700.000 euro in 2021. Alle voertuigen en stations van de MIVB werden uitgerust met lezers die contactloos betalen met bankkaarten, smartphones en -watches mogelijk maken.*

De beoogde doelgroepen waren de afgelopen maanden ondervertegenwoordigd als gevolg van de gezondheidscrisis, maar toch stelde de MIVB vast dat contactloos betalen wordt gebruikt voor woon-werkverkeer en voor verplaatsingen in de vrije tijd. Aangezien contactloos betalen anoniem gebeurt, heeft de MIVB geen gegevens over de gebruikers.

Het is niet de bedoeling dat het mogelijk wordt om contactloos te betalen voor meerdere personen tegelijkertijd met dezelfde bankkaart. Voor groepen bestaan er al alternatieven.

Er wordt inderdaad tijdelijk een bedrag van 7,5 euro gereserveerd op de bankrekening van een passagier die contactloos betaalt. Wanneer het exacte bedrag twee of drie werkdagen later wordt afgeboekt, wordt het resterende bedrag vrijgegeven. Dat systeem werkt goed.

Het is niet de bedoeling om het betaalsysteem van de MIVB beschikbaar te maken voor Brupass en Brupass XL, de gezamenlijke tickets van de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS. Die tickets kunnen worden opgeladen op een Mobibkaart die door al die maatschappijen wordt aanvaard. De MIVB werkt aan een systeem met elektronische losse tickets of tienrittenkaarten voor Brupass en Brupass XL. Passagiers zullen die kunnen kopen met de app van de MIVB of van de andere openbaarvervoersmaatschappijen.

avec les transports publics et peut-être de fidéliser les catégories de voyageurs précitées.

En 2021, le système de paiement sans contact par carte bancaire, smartphone et montre connectée a été utilisé pour effectuer 3 millions de trajets, soit 1 million de plus que ce que prévoyait la STIB.

Au moment du lancement du système, en juillet 2020, les ventes par paiement sans contact représentaient environ 8 % des titres d'un voyage, tous supports confondus. Au début de l'année 2021, ce pourcentage était passé à 24 % pour atteindre 35 % en décembre 2021.

Le coût du système de paiement sans contact tient compte de plusieurs investissements : les 5.300 nouveaux valideurs installés dans les stations et les véhicules, mais aussi un système informatique permettant d'intégrer la technologie de paiement sans contact dans le système de billetterie de la STIB, le système de contrôle, ainsi que les coûts de développement du projet, les frais récurrents de transaction et les coûts liés au déploiement et à l'amélioration du système.

Les investissements s'élèvent à 12,5 millions d'euros et les frais opérationnels, à 700.000 euros pour 2021. Tous les bus et trams de la STIB, ainsi que les stations de préméto et méto, ont été équipés de valideurs destinés au paiement sans contact par carte bancaire, smartphone ou montre connectée.

L'objectif est d'offrir aux voyageurs occasionnels et aux touristes un mode de paiement rapide, facile et sans contact, grâce aux nouveaux valideurs équipés de la technologie NFC (Near Field Communication). Le groupe cible a été peu présent à Bruxelles ces derniers mois en raison de la crise sanitaire, mais la STIB constate que ce mode de paiement a été utilisé pour des déplacements domicile-travail et pour les loisirs. Étant donné qu'il s'agit d'un mode de paiement anonyme, la STIB ne dispose pas de données sur les profils des utilisateurs.

Il n'est pas prévu de rendre possible le paiement sans contact pour plusieurs personnes à la fois sur la même carte bancaire. Pour ces groupes, la STIB offre déjà de nombreuses autres options, via des titres de transport chargés sur la carte Mobib ou des tickets papier sans contact.

Un montant de 7,50 euros, correspondant au tarif journalier maximum, est temporairement bloqué sur le compte du voyageur. Lorsque le compte est débité, c'est-à-dire après deux à trois jours ouvrables, l'excédent est libéré selon le tarif le plus avantageux pour les voyages effectués. Le voyageur paie donc au maximum le tarif journalier. Ce système fonctionne correctement.

Il n'est pas prévu d'élargir le système de paiement de la STIB aux tickets interopérables. Ces solutions sont disponibles en collaboration avec les autres sociétés de transport public, le TEC, De Lijn et la SNCB. Les tickets Brupass et Brupass XL sont téléchargeables sur un support commun aux quatre opérateurs.

2173 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Dit overzicht is interessant, al geeft het geen volledig beeld, omdat er amper toeristen waren door de pandemie.*

Om het nut van het systeem af te wegen tegen de investeringskosten en de jaarlijkse werkingskosten zal een diepgaande evaluatie over een langere periode nodig zijn, ook al is een modern en toegankelijk systeem voor contactloos betalen nuttig om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Ik ben niet helemaal tevreden met uw antwoord over een gezamenlijk betaalsysteem voor alle openbaarvervoersmaatschappijen. Elke maatschappij ontwikkelt haar eigen betaalsysteem, en die systemen zijn niet compatibel met elkaar. Dat is niet bevorderlijk voor de samenwerking.

In de loop van deze regeerperiode, wanneer de pandemie hopelijk voorbij is, zal ik u om een nieuwe evaluatie vragen.

- Het incident is gesloten.

2179 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

2179 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2179 **betreffende "de werf van de MIVB op de Alsembergsesteenweg".**

2181 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Het vervangen van de tramrails op de Alsembergsesteenweg in Ukkel verloopt niet van een leien dakje. Zo lijkt de MIVB de voetgangersoversteekplaats te zijn vergeten op het kruispunt met de Victor Allardstraat. Volgens de stedenbouwkundige vergunning moest die aangelegd worden met carraramarmer, maar dat kan nu niet meer.*

In de pers gaf de MIVB te kennen dat ze binnen de veertien dagen Gluestoneklinkers zou aanbrengen om de oversteekplaats te markeren. Hopelijk gebeuren er ondertussen geen ongevallen.

Voorts hebben buurtbewoners gemeld dat de OSB1-platen door de antitrillingsmat heen waren geschroefd, terwijl er volgens

La STIB travaille actuellement à un ticket électronique Brupass et Brupass XL à la prestation, d'un ou dix voyages, émis avec les autres opérateurs de transport public. Le voyageur pourra acheter et valider son titre via l'application de la STIB ou celles des autres opérateurs.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ce bilan est intéressant, mais reste limité dans la mesure où le groupe cible, à savoir les touristes, était très peu présent ces derniers temps pour cause de pandémie.

Une évaluation plus approfondie et à plus long terme sera nécessaire pour vérifier l'utilité du système mis en place au vu des coûts d'investissement et des coûts annuels, puisque vous avez évoqué un montant de 700.000 euros. Il est utile de disposer d'un système moderne et accessible et d'améliorer l'accessibilité des transports en commun. Il faudra réaliser une évaluation à plus long terme.

J'ai un petit regret par rapport à votre dernière réponse sur l'interopérabilité. Chaque société développe son propre système, qui n'est pas compatible avec les autres. Cela pose une question interpellante au niveau de l'intégration et de l'interopérabilité entre les différents opérateurs, au-delà de la question de Brupass et Brupass XL.

Je reviendrai vers vous dans le courant de la législature pour obtenir une nouvelle évaluation de la situation, en espérant que cette pandémie s'achève et que nous puissions revenir à une routine et à des activités normales.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "le chantier de la STIB à la chaussée d'Alsemberg".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La STIB rencontre manifestement quelques soucis avec son chantier de renouvellement des rails de tram à la chaussée d'Alsemberg à Uccle. Notons tout d'abord l'oubli d'un passage pour piétons, qui pourrait prêter à rire, s'il n'était dangereux. Tout était prêt pour accueillir ce passage pour piétons au croisement de la rue Victor Allard et de la chaussée d'Alsemberg, mais il n'en est rien. Le trottoir est déjà incliné, les dalles podotactiles utilisées pour prévenir les personnes malvoyantes de la présence d'un passage sont déjà incrustées dans le sol également.

Comme prévu par le permis d'urbanisme octroyé par la Région, le passage aurait dû être marqué par des dalles incrustées avec du marbre de Carrare dans la chaussée, mais celle-ci a déjà été refaite à ce niveau, sans les dalles. Il est donc trop tard. La

onze informatie nooit gaten gemaakt mogen worden in zulke matten.

Ondertussen werden de platen verwijderd, maar de schroeven bleven zitten, waardoor de antitrillingsmat niet doeltreffend werkt. Die raakte overigens ernstig gescheurd bij het weghalen van de platen.

STIB est dès lors en infraction urbanistique par rapport au plan du permis. Elle a affirmé dans la presse qu'elle allait appliquer dans les quinze jours des pavés en résine "Gluestone" pour marquer définitivement le passage pour piétons. Pour ce quartier fortement fréquenté, il est à espérer qu'aucun accident grave ne surviendra dans l'intervalle.

Ensuite, toujours dans le cadre de ce chantier, les riverains ont remarqué et signalé à la STIB et sur les réseaux sociaux que les panneaux d'OSB1 destinés à protéger le tapis antivibratoire (en attendant les travaux de pose de bordure) étaient cloués-vissés à travers ce tapis. Cette manière de faire, selon nos informations, est à l'encontre des règles, qui imposent de ne jamais percer un tapis antivibratoire.

Les panneaux de bois ont ensuite été enlevés, mais les vis ont été maintenues en place et recroquevillées sur le tapis pour permettre la pose des bordures en pierre. Ces vis vont dès lors assurer un pont vibratoire avec les bordures en béton, rendant quelque peu inefficace ce tapis antivibratoire. Par ailleurs, ce même tapis a été fortement déchiré lors du retrait des panneaux OSB. Or, la STIB ne cesse de défendre la fragilité de ce dispositif dans d'autres dossiers, notamment pour expliquer des dépassements de la norme prévue par la convention entre la STIB et Bruxelles Environnement.

²¹⁸³ *Waarom heeft de MIVB de oversteekplaats niet aangelegd met carraramarmer? Waarom hebben de bouwopzichters dat niet opgemerkt?*

Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas prévu dans la zone de ces rails des marbres de Carrare à ce passage pour piétons, tel que prévus par le permis d'urbanisme ? Lors des contrôles de chantier, ces problèmes n'ont-ils pas été relevés par les contrôleurs ? Pourquoi ?

Waarom duurde het zo lang voordat de MIVB reageerde? Heeft de situatie tot incidenten geleid? Wat heeft de MIVB ondernomen om ongevallen te voorkomen?

La STIB était au courant de l'absence de ce passage pour piétons. Pourquoi a-t-elle tant tardé à réagir ? Des incidents sont-ils à déplorer en raison de ce manquement et qu'a-t-il été mis en place pour éviter les accidents ?

Hoe wil de MIVB de situatie stedenbouwkundig regulariseren?

Hoe verklaart u de problemen met de antitrillingsmat? Is de werking daarvan niet aangetast door de schroeven en de scheuren? Zullen de normen van de overeenkomst tussen Leefmilieu Brussel en de MIVB nageleefd worden?

Se trouvant dans une situation d'infraction urbanistique, que va faire la STIB pour régulariser la situation ? Concernant le tapis antivibratoire, qu'est-ce qui a provoqué ces incidents, rarement vus sur un autre chantier de la STIB ?

Les normes prévues par la convention entre Bruxelles Environnement et la STIB seront-elles respectées ?

Le tapis antivibratoire fonctionnera-t-il de la même manière que dans d'autres endroits où le même dispositif a été installé au sein de la Région ?

Ces incidents à répétition (tapis déchirés, clous enfoncés) affecteront-ils la performance de ce tapis antivibratoire, comparativement à un endroit où il a été installé dans les règles de l'art ?

²¹⁸⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het ontbreken van de voetgangersoversteekplaats is te wijten aan een fout in de plannen. De ruimte rondom de oversteekplaats, waaronder de trottoirs, was nog niet aangepast, waardoor*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'aménagement de cet axe, pour lequel la STIB, la Région bruxelloise et la commune ont collaboré avec succès, était attendu avec impatience.

het niet opviel dat de oversteekplaats ontbrak. Dat werd pas duidelijk toen de noppentegels in het trottoir werden geplaatst.

De MIVB heeft snel tijdelijke markeringen aangebracht om de plek te beveiligen. Er werd gekozen voor een thermoplastische markering, omdat die snel kon worden aangebracht zonder het verkeer stil te leggen.

Nu bekijkt de MIVB de mogelijkheden voor een definitieve oplossing, waaronder Gluestonemarkeringen. Indien nodig zal ze een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aanvragen.

OSB-platen worden vaak gebruikt bij bestratings- en trottoirwerkzaamheden. De MIVB is niet altijd verantwoordelijk voor de aanleg van stoepranden. Dat gebeurt na het aanleggen van het wegdek en nadat de antitrillingsmat werd aangebracht.

L'absence de marquage et de passage pour piétons est liée à une erreur lors de l'établissement du plan de fabrication. Les éléments ont été posés comme prévu sur les plans. Lors de la pose, le reste de l'environnement autour du chantier, notamment les trottoirs, n'avait pas encore été modifié, ce qui a empêché de constater l'absence du passage pour piétons. C'est au moment de la pose des trottoirs que le manquement est devenu manifeste. Il a été constaté que les dalles podotactiles posées dans le trottoir aboutissaient à un endroit sans passage pour piétons.

Afin de remédier rapidement à la situation, la STIB a réalisé un marquage provisoire afin de sécuriser les lieux. Il s'agit d'un marquage thermocollé qui permet de matérialiser le passage pour piétons. Cette solution a été choisie car elle permettait d'intervenir très rapidement, sans bloquer la circulation.

La STIB étudie actuellement différentes possibilités d'intervention, invasives ou non, qui peuvent être mises en place de façon définitive. La pose de pavés artificiels collés de type "Gluestone" fait partie des options étudiées. La solution sera choisie en concertation avec l'ensemble des autorités régionales concernées par ce dossier, et, si nécessaire, une demande de permis d'urbanisme de régularisation sera introduite.

Concernant le tapis antivibratoire, l'utilisation de plaques à copeaux orientés, dits OSB, est un dispositif connu, étudié et lié aux interventions qui dépendent des phasages des chantiers de renouvellement des voies et d'aménagement des trottoirs. Il faut savoir que sur certains secteurs, la STIB n'est pas responsable de la pose des bordures de trottoirs. Celle-ci a lieu après la pose des voies et du tapis antivibratoire.

Le dispositif utilisé par la STIB dans le cas présent a pour objectif de maintenir le tapis antivibratoire dans la bonne position et d'éviter qu'il ne bouge lorsque le béton sera coulé. Il s'agit donc d'un dispositif préventif qui permet justement de garantir l'efficacité du tapis antivibratoire posé et de le protéger lorsque les trottoirs seront ensuite refaits à cet endroit.

Les tapis antivibratoires des remontées latérales de la dalle flottante ont été disposés, sur certaines sections de la chaussée, sur les bords des modules - les parties contenant les rails de tram - et maintenus contre ces bords à l'aide de plaques OSB. Il était impératif de fixer ces plaques OSB avec des clous, car cela permet de "prendre en sandwich" le tapis antivibratoire.

Comme je l'ai dit, cette fixation est essentielle pour éviter que le tapis ne bouge lorsque le béton est coulé dans la dalle et autour des modules. Grâce à cette fixation, le tapis est maintenu à la bonne place et son efficacité est préservée. La technique utilisée n'a donc pas d'impact négatif sur l'efficacité du tapis. Au contraire, elle a pour objectif de la garantir. Car un écoulement de béton en dehors de la dalle flottante aurait, lui, altéré la performance antivibratoire d'une manière très conséquente. Et comme indiqué, ces plaques protègent également le tapis antivibratoire des interventions qui seront réalisées par des tiers après les travaux de voies.

²¹⁸⁷ *De OSB-platen zorgen ervoor dat de matten op de juiste plek blijven liggen. De platen moesten vastgeschroefd worden om de antitrillingsmatten vast te klemmen, zodat ze niet verschuiven wanneer het beton wordt gegoten. Die techniek schaaft de werking van de mat niet. Integendeel, ze dient net om de doeltreffendheid ervan te verzekeren. De OSB-platen beschermen de antitrillingsmatten ook bij latere ingrepen door derden.*

Het was onvermijdelijk dat de mat scheurde toen de OSB-platen werden weggehaald. Dankzij de coördinatie en het toezicht door de MIVB en de gewestelijke instantie die verantwoordelijk is voor de werken konden meer scheuren vermeden worden. De scheuren werden ondertussen hersteld.

Voorts bevat de overeenkomst tussen de MIVB en het Brussels Gewest een maximale trillingswaarde. Uit het voorspellende

onderzoek naar de trillingen en het geluid blijkt dat die niet overschreden zal worden.

Zodra de tramlijn in gebruik wordt genomen, zal een adviesbureau de trillingswaarden meten.

²¹⁸⁹ *De trillingen worden ook door andere factoren beïnvloed, zoals de aard van de grond in de omgeving, de aard van de zwevende vloer en de afstand tot de woningen.*

Daarom is het moeilijk om verschillende situaties te vergelijken.

²¹⁹¹ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *U geeft toe dat er een fout begaan werd, maar het feit dat er nog geen definitieve oplossing voor de oversteekplaats is, blijft me zorgen baren over de veiligheid van de voetgangers.*

Ik hoop dat de bewoners en de handelaars in de buurt geen hinder zullen ondervinden van de trillingen. Hoe dan ook moet u hen geruststellen met duidelijke informatie.

- Het incident is gesloten.

Quant au déchirement constaté lors du démontage du coffrage en plaques OSB, bien que non souhaité, il était inévitable sur certaines sections de la chaussée. Une coordination et une surveillance des travaux exécutés sur les trottoirs par les différents services de la STIB et l'entité régionale responsable de ces travaux ont permis d'éviter des déchirements trop importants. Les réparations effectuées conformément aux recommandations garantissent le bon fonctionnement de la dalle flottante.

En ce qui concerne le seuil de vibrations à respecter, la convention entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale indique un seuil de confort vibratoire à respecter. Comme tout projet de renouvellement de voies, une étude prédictive vibratoire et acoustique a été réalisée et ses prescriptions ont été respectées.

Dès la mise en exploitation de la ligne, des contrôles vibratoires seront exécutés sur l'ensemble de la chaussée par un bureau d'études indépendant. Il ne faut toutefois pas oublier que les tapis antivibratoires ne sont qu'un des éléments qui constituent le dispositif antivibratoire mis en place pour garantir le confort des riverains.

Trois facteurs propres aux infrastructures et à l'environnement ont une influence sur l'ensemble de la performance de l'isolation aux vibrations :

- la nature du sol autour des voies, la présence de gaines et d'égouts, de cavités déjà existantes, etc. ;

- la nature de la dalle flottante : il existe trois types de dispositif sur le réseau bruxellois, choisis en fonction des contraintes géométriques, mais aussi de l'esthétique de la voirie ;

- la distance par rapport aux habitations.

Il est donc très difficile de comparer objectivement un dispositif par rapport à un autre sur le réseau bruxellois, étant donné que chaque situation est différente.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Merci pour vos explications concernant ce marquage manquant pour le passage pour piétons. Il est important de reconnaître une erreur lorsqu'elle est commise.

Je reste inquiète quant au délai entre le constat de l'erreur et la mise en place des interventions définitives. La sécurité de tous les usagers est en jeu et le sujet est très préoccupant.

J'entends vos explications sur les tapis antivibratoires et souhaite que les habitants et les commerçants ne subissent pas les nuisances de cette installation.

Quoi qu'il en soit, il faut donner des informations claires aux riverains et aux commerçants sur ces deux points. De nombreuses inquiétudes m'ont été relayées et ont été exprimées sur les réseaux sociaux. Restons donc vigilants.

2195 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2195 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2195 **betreffende "de vrijstellingskaarten voor medisch personeel en het programma "Parking Plus"".**

2197 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *We staan aan de vooravond van de hervorming van de parkeerordonnantie. Het is problematisch dat die grotendeels geschiedt door middel van besluiten waar het parlement niet echt inspraak in krijgt. De gemeenten maken zich ook zorgen over die manier van werken en over de deadlines die ze moeten halen.*

Ik wil het hebben over de parkeerkaarten voor medische dienstverleners en de toekomst van het programma Parking Plus. U zegt dat er amper kandidaten voor dat programma zijn, omdat medische dienstverleners al over parkeerkaarten kunnen beschikken. Het verschil is echter dat die kaarten niet gratis zijn, in tegenstelling tot Parking Plus. Bovendien worden de gebruikers van Parking Plus minder beperkingen opgelegd, bijvoorbeeld met betrekking tot de parkeerduur.

Burgers die deelnemen aan Parking Plus kunnen medische hulpverleners belangeloos helpen door ze voor hun garagepoort te laten parkeren. Dat leidt tot een efficiënter gebruik van de openbare ruimte en de parkeerplaatsen. Helaas vernamen we in oktober dat parking.brussels het programma Parking Plus heeft opgeschort.

2199 *De resultaten van Parking Plus vielen tegen, maar dateren van nadat het programma on hold werd gezet om redenen die u me niet kon uitleggen. Volgens de projectverantwoordelijken was Parking Plus wel degelijk succesvol.*

Hoe zal er in de besluiten die momenteel worden besproken rekening worden gehouden met specifieke parkeerkaarten?

Hoe zullen de prijzen en voorwaarden voor de parkeerkaarten voor medische zorgverleners evolueren?

- *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 "les cartes de dérogation pour le personnel médical et le programme Parking Plus".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous sommes à l'aube de la réforme de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement. Ce nouveau cadre, dont une grande partie est décidée par voie d'arrêté sans réelle transparence à l'égard du parlement, continue de poser question. Les communes s'inquiètent elles aussi de cette manière de faire ainsi que des délais qui leur sont imposés.

J'aimerais aborder avec vous les différentes cartes de dérogation et la manière dont celles-ci sont amenées à évoluer dans le cadre de la réforme, et plus précisément les cartes de dérogation pour les prestataires de soins médicaux, urgents ou non urgents, ainsi que l'avenir du programme Parking Plus. Selon vous, ce dernier semble peiner à trouver son public, car les prestataires de soins bénéficieraient déjà de cartes de dérogation pour soins médicaux. Or, il ne s'agit pas de la même chose. Si les deux cartes, pour les soins urgents et non urgents, sont payantes, le programme Parking Plus est gratuit. Les deux cartes imposent des contraintes aux prestataires de soins : coût initial, durée du stationnement limitée, apposition du disque, de la carte en papier et de l'indication "intervention en cours", zones interdites pour les soins non urgents, etc. Le programme Parking Plus, quant à lui, n'en demande pas autant aux soignants.

J'ajouterais que le programme permet de faire un geste gratuit et désintéressé pour simplifier le quotidien de ceux qui sont plus que jamais mis à l'épreuve par la pandémie et dont la mission et le temps sont précieux. Vous le reconnaissiez enfin en octobre dernier : le programme Parking Plus permet d'utiliser certaines entrées de garage, ce qui revient à optimiser l'espace public et les emplacements de stationnement. Malheureusement, nous avons appris, toujours en octobre dernier, que le programme avait été suspendu par l'Agence du stationnement, malgré ses résultats prometteurs.

C'est d'autant plus malheureux que vous parliez de résultats décevants mais que ceux-ci sont apparus après la mise au frigo du programme, pour une raison que vous n'avez pas été en mesure de m'expliquer. Son succès nous avait été pourtant confirmé par les gestionnaires du projet.

À la lumière de ces éléments, j'aimerais faire le point sur la manière dont vous entendez définir les modalités dont ces soignants pourront bénéficier dans un futur proche, qu'ils prodiguent des soins urgents ou non.

Gelet op de coronacrisis vraagt de medische sector dat de parkeerregeling voor medische zorgverleners wordt versoepeld. Wat is uw standpunt?

Waarom zouden twee systemen die elkaar aanvullen en in parkeerruimte voorzien voor medische zorgverleners elkaar moeten uitsluiten? Het succes van de specifieke parkeerkaarten wijst erop dat het vinden van een parkeerplaats een probleem is. Dan zou het toch ook goed zijn als ze Parking Plus konden gebruiken?

Hebt u al contact gelegd met parking.brussels over Parking Plus? Blijft het programma nog steeds opgeschort, of hebt u een oplossing bereikt?

Het was aangewezen om een communicatiecampagne over Parking Plus op het getouw te zetten en een overzicht van de parkeerplaatsen met betrekking tot dat programma op te stellen. Een jaar nadat het project van start ging, waren er al 574 burgers die toestemming gaven om medische zorgverleners voor hun garagepoort te laten parkeren. Komt er een website om het aanbod en de vraag op elkaar af te stemmen? Op hoeveel garages hangt al een sticker van Parking Plus? Hoeveel medische zorgverleners beschikken er over een kaart?

Houden de scancars rekening met de stickers van Parking Plus?

Comment les arrêtés en négociation proposent-ils de travailler au sujet des cartes de dérogation ?

Comment vont évoluer le prix et les conditions des cartes de dérogation pour prestataires de soins médicaux ?

Au vu des circonstances sanitaires, le secteur est demandeur de certains assouplissements, notamment au sujet des zones interdites pour les prestataires de soins médicaux non urgents. Que leur répondez-vous ?

Pourquoi opposer deux systèmes qui sont complémentaires et visent à offrir des facilités à un personnel qui en a désespérément besoin ? Si les cartes de dérogation connaissent du succès, cela illustre un problème au niveau du stationnement pour le personnel soignant. Pourquoi ne pas leur adjoindre une part supplémentaire de l'espace public, jusque-là inutilisée ?

Vous parliez de stimuler le système et vous étiez engagée à prendre contact avec parking.brussels au sujet de Parking Plus. L'avez-vous fait ? Le programme est-il toujours en suspens ou avez-vous trouvé une solution avec cette agence afin d'en assurer le suivi, notamment celui des prestataires de garage souhaitant participer ?

Il convenait en effet, comme vous le souligniez, de mettre sur pied une campagne de communication ciblée, mais aussi d'établir et publier une liste des emplacements utilisés dans le cadre de Parking Plus. Un an après son lancement et sans aucune campagne de communication massive, Parking Plus comptait déjà plus de 574 garages. Qu'avez-vous mis en place à ce sujet ?

Un site web serait une solution très aisée pour enregistrer les demandes de participation au programme ainsi que pour établir une cartographie. Y avez-vous travaillé avec parking.brussels ?

Combien de garages disposent-ils aujourd'hui d'un autocollant Parking Plus et combien de prestataires de soin disposent-ils de la carte ? Ce système est-il sorti de sa léthargie ?

Les véhicules scanneurs prennent-ils en considération les autocollants Parking Plus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Effectivement, le système Parking Plus et les cartes de dérogation régionales proposées par parking.brussels aux prestataires de soins urgents et aux prestataires de soins médicaux à domicile sont deux choses distinctes. J'ai eu l'occasion de le préciser en commission mobilité en octobre dernier, en réponse à l'une de vos questions. Il n'y a donc pas lieu de les opposer.

Différents éléments sont importants pour les mêmes publics cibles. Même si Parking Plus était opérationnel, il subsisterait une demande élevée de cartes de dérogation régionales pour les prestataires de soins urgents ou de soins médicaux à domicile, puisque l'offre est plus importante s'il est possible de se garer partout et pas uniquement devant les garages.

²²⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er is een verschil tussen Parking Plus en de parkeerkaarten voor medische zorgverleners. Het is niet de bedoeling dat het ene systeem het andere uitsluit.*

Ook met Parking Plus bleef de vraag naar parkeerkaarten voor medische zorgverleners groot. Met die parkeerkaarten kan je immers niet alleen voor garagepoorten parkeren en is het aanbod dus veel groter.

Het verkeersreglement bepaalt dat enkel de eigenaar van een garage toestemming kan verlenen voor het parkeren voor zijn garagepoort. De controle daarop is dus afhankelijk van de eigenaar.

In tegenstelling tot wat u beweert, volstaat een communicatiecampagne niet voor Parking Plus. We moeten rekening houden met de technische gevolgen en het aantal deelnemers aan het programma.

Vous vouliez que des contrôles soient réalisés par parking.brussels, notamment sur ces emplacements. Or, le Code de la route stipule que seul le propriétaire de la porte de garage peut accepter que quelqu'un se gare devant celle-ci. Le contrôle effectif dépendra donc des propriétaires.

Contrairement à ce que vous affirmez, il ne suffit pas de lancer une campagne de communication. Il faut tenir compte des implications techniques que ce développement entraînerait et du nombre de personnes qui en bénéficieraient.

²²⁰³ *Gelijkaardige initiatieven in Mechelen en Antwerpen kenden niet zo veel succes, ook al gingen ze gepaard met een communicatiecampagne. In Mechelen namen amper honderd burgers deel aan het programma.*

Malgré l'effort de communication réalisé pour faire connaître des initiatives similaires, les expériences menées à Malines et Anvers ont rencontré un succès mitigé. Malgré une campagne importante à Malines, seuls 100 propriétaires ont apposé l'autocollant sur leur porte de garage.

De informatica-aanpassingen en de follow-up vergen veel personeel en geld.

Les adaptations informatiques et le suivi personnalisé demandent des ressources humaines et un investissement sérieux. Parking.brussels m'a confirmé qu'il ne suffit pas de mener une campagne de communication. Le suivi doit être réalisé correctement.

Ik heb geen nieuwe informatie ontvangen sinds u uw vraag stelde in oktober. Parking.brussels voert al veel taken uit. We willen dan ook dat het agentschap voldoende uitgerust is voordat een systeem als Parking Plus verder wordt ontwikkeld.

Je n'ai pas eu connaissance de nouveaux éléments depuis votre question posée en octobre. Parking.brussels, que nous cherchons à renforcer, effectue de nombreuses tâches. Nous voulons nous assurer de disposer de tous les outils nécessaires avant de développer le système.

²²⁰⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Uit uw antwoord blijkt niet echt dat u zich wilt inzetten voor Parking Plus, terwijl er werkelijk vraag naar was tijdens de pandemie en er ongeveer 40.000 parkeergarages zijn die een oplossing kunnen bieden.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos réponses ne témoignent pas d'une réelle volonté de voir ce système fonctionner. Quelque 40.000 garages à Bruxelles offrent une solution pour le personnel soignant, qu'il travaille ou non en urgence. Il y avait une réelle demande lors de la pandémie et c'est la raison pour laquelle j'insiste aujourd'hui.

De medische zorgverleners dringen sterk aan op Parking Plus. De vzw Conectar, die het project in goede banen leidde, had alles grondig voorbereid en een bewustmakingscampagne georganiseerd. Minstens 574 eigenaars van garages deden mee.

Tant des médecins que du personnel soignant ou l'Association belge des syndicats médicaux demandent cette mesure avec insistance. L'asbl Conectar, qui se chargeait au départ de ce projet, avait bien fait les choses et mis en place une campagne de sensibilisation au niveau régional. Au moins 574 garages avaient placé l'autocollant.

Parking Plus is vooral belangrijk in de dichtbevolkte wijken, waar het aantal parkeerplaatsen sterk is afgenomen.

Le programme Parking Plus est important dans toute la Région bruxelloise, mais l'est d'autant plus dans les quartiers les plus denses, où le nombre de places de stationnement a été fortement réduit. Les places de garage y constituent une solution et j'appelle donc le gouvernement à s'en saisir.

Ik betreur dat de website die het aanbod van eigenaars van garages en de vraag van medische zorgverleners op elkaar moest afstemmen, zo weinig wordt gebruikt. Het systeem is zo onbekend dat zelfs de scan cars er wellicht geen rekening mee houden.

Je regrette vivement que le site internet censé mettre en relation les propriétaires de garage et le personnel soignant soit si peu utilisé. Le système est si méconnu que même les scan-cars ne le prennent sans doute pas en compte, ce qui risque de poser des problèmes.

2207 *De gegevens met betrekking tot de parkeerkaarten en de stickers moeten regelmatig worden bijgewerkt. Ik verzoek u om de rol over te nemen van de vzw Conectar.*

- Het incident is gesloten.

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

2213 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

2213 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2213 **betreffende "de zwervers en drugsverslaafden in de MIVB-stations".**

2215 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Er hangen steeds meer zwervers en drugsverslaafden rond in de MIVB-stations. In december 2021 vond er een vergadering plaats om structurele oplossingen te zoeken.*

De hoofdpodracht van de MIVB bestaat erin personen te vervoeren. Het MIVB-personeel moet zich echter steeds vaker bezighouden met andere zaken, zoals de aanwezigheid van zwervers en drugverslaafden in de stations.

Uit een telling van Bruss'help in november 2020 blijkt dat er 5.313 daklozen zijn. Er werden 719 daklozen in de openbare ruimte en 174 in de stations en andere ruimten van de MIVB aangetroffen. Hoe komt het dat er zoveel mensen op straat leven? Waar komen ze vandaan?

In een antwoord op een eerdere vraag legde u uit dat de MIVB al heel wat maatregelen neemt. Als we willen dat de Brusselaars vaker het openbaar vervoer gebruiken, ook 's avonds laat, moeten ze zich altijd en overal veilig voelen. Daarom moeten er meer personeel en materiaal ingezet worden.

Il faut assurer un suivi de ces cartes et de ces autocollants, qui doivent être actualisés pour diverses raisons, comme des déménagements, des ventes, etc. L'asbl qui s'en chargeait précédemment parvenait à stimuler l'utilisation de ce système, et c'est ce que je vous demande aujourd'hui.

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "les personnes en errance et toxicomanes dans les stations de la STIB".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En octobre 2021, Mme Van Achter et moi-même vous interrogeons sur la consommation de drogues dans les stations de la STIB. Nous sommes en février et la situation des personnes en errance et toxicomanes dans les stations de la STIB va de mal en pis. Il fait froid et, tous les jours, nous y sommes confrontés. Nombreuses sont les stations problématiques, en sous-sol ou en surface, que je peux vous citer, et je ne parle même pas de la rue couverte à la gare du Midi, dont il a été fait état en décembre 2021 !

Face à l'augmentation du nombre de personnes toxicomanes et en errance dans les stations de la STIB, une réunion a eu lieu à la mi-décembre 2021 afin de trouver des solutions structurelles. On le sait, la mission première de la STIB est le transport de personnes, mais force est de constater que le personnel de la STIB doit assumer chaque jour de "nouvelles missions" engendrées par ces nouvelles problématiques. On peut d'ailleurs se demander quel est son rôle face à ces phénomènes.

Selon les chiffres de Bruss'help, 5.313 personnes sans abri ou mal logées ont été comptabilisées la nuit du 9 novembre 2020 en Région bruxelloise, soit une augmentation de près de 30 % par rapport à 2018 ; 719 personnes ont été dénombrées dans l'espace public et environ 175 personnes, soit 24 %, dans les infrastructures de la STIB et les gares. Ces chiffres soulèvent de nombreuses questions : pourquoi autant de personnes se retrouvent-elles sans abri ? D'où viennent-elles ?

Vous évoquiez dans votre réponse ce que fait la STIB : la présence d'agents de sécurité, les caméras, les actions avec la police, le nettoyage, mais aussi le travail avec les associations de terrain. Il est essentiel d'enrayer ce problème de toxicomanie et de personnes en errance dans ces lieux très fréquentés. La sécurité est la première de nos libertés. Si l'on demande aux Bruxellois d'utiliser davantage les transports en commun à toute heure de la journée et en soirée, ils doivent se sentir en sécurité

2217 *Welke oplossingen kwamen er naar voren uit de vergadering van midden december? Komt er meer samenwerking met verenigingen voor daklozen?*

Kunt u een overzicht geven van het aantal incidenten op het MIVB-net sinds 2019? Wat waren de oorzaken? Hoe evolueren de klachten van reizigers en winkeliers? Via welk kanaal werden die klachten ingediend?

Krijgen de MIVB-personeelsleden specifieke opleidingen over deze problematiek?

In Frankrijk zijn er teams die dag en nacht daklozen opsporen en worden er aangepaste voertuigen ingezet. Uw voorganger had de mogelijkheid onderzocht om avondtransport in te voeren, maar dat werd uiteindelijk niet gedaan. Hoe komt dat? Wat is het standpunt van de regering?

Zullen daklozen meer opgespoord worden? Kunnen daklozen die dat willen, vervoerd worden naar opvangcentra?

Zal het project Metro-Verbindingen uitgebreid worden?

2219 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dit thema kwam al meermaals aan bod.*

De MIVB zet stappen in verschillende domeinen en werkt daarvoor samen met de politie, verenigingen voor daklozen en de betrokken beleidsverantwoordelijken.

Ik geef u de cijfers van de afgelopen drie jaar, telkens van januari tot en met oktober:

- In 2019 werden er 2.029 daklozen geteld, tegen 2.361 in 2020 en 3.601 in 2021;

- In 2019 waren er 759 drugsverslaafden, tegen 675 in 2020 en 714 in 2021;

- In 2019 waren er 50 straatmuzikanten, tegen 34 in 2020 en 23 in 2021;

- In 2019 waren er 291 bedelaars, tegen 168 in 2020 en 456 in 2021.

dans toutes les stations. Il faut, je le répète, renforcer les moyens humains et matériels dans ce domaine.

À la suite de cette réunion à la mi-décembre, quelles sont les solutions à court et long termes qui vont être mises en place par la STIB et le gouvernement bruxellois pour enrayer cette problématique, mais surtout aider ces personnes ? Le travail avec les associations va-t-il être renforcé ?

Pouvez-vous nous donner ou nous faire parvenir l'évolution, par an et par catégorie, du nombre d'incidents depuis 2019 sur le réseau de la STIB ? Quelles en sont les causes ? Quelle est l'évolution des plaintes des usagers et commerçants à ce sujet et sur quels supports ces plaintes ont-elles été déposées ?

Des formations sont-elles données aux agents de sécurité de la STIB pour gérer les problèmes liés à la consommation de drogues et aux personnes en errance dans les stations de la STIB ? En France, des maraudes ont lieu 24h sur 24, 7 jours sur 7. Il y a également un centre de jour pour environ 80 personnes et une flotte de véhicules adaptés.

Durant la dernière législature, une analyse avait été faite à la demande de votre prédécesseur pour un transport en soirée, mais ce projet n'a pas vu le jour. Pour quelles raisons ? Quelle est la position du gouvernement à ce sujet ? Un renforcement des maraudes est-il prévu ? L'organisation du transport des personnes qui le désirent vers les centres d'hébergement, en collaboration avec le Samusocial ou en taxi, est-il prévu ? Si oui, quand ? Si non, pourquoi ?

Enfin, un renfort du projet Métro-Liens est-il prévu ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La thématique a déjà été abordée par Mme Czekalski, M. Weytsman et Mme Van Achter dans des questions orale et écrite (n°733 et n°937), ainsi que lors d'une demande d'explications en octobre 2021.

En résumé, la STIB agit sur différents axes : la sécurité, le soutien, l'axe sociétal, les études de faisabilité, la réponse à différentes demandes, telles que des ouvertures de stations, etc.

La STIB poursuit ses actions sur ces différents axes, ainsi que sa collaboration et son dialogue avec les différents acteurs concernés, à savoir la police, le monde associatif et les responsables politiques concernés.

Voici les chiffres de la période s'étalant de janvier à octobre des années 2019, 2020 et 2021 :

- le nombre de sans-abri s'élevait à 2.029 en 2019 et a connu une augmentation de 53 % entre 2020 à 2021, passant de 2.361 à 3.601 ;

- le nombre de toxicomanes s'élevait à 759 en 2019 et a connu une augmentation de 6 % entre 2020 et 2021, passant de 675 à 714 ;

2221 *Daarnaast ontvangt de MIVB ook klachten en meldingen van reizigers. Dat gebeurt veelal via sociale media, maar ook per mail en telefoon.*

Tussen eind 2016 en eind 2020 had de MIVB een overeenkomst met de vzw Dune, die in samenwerking met de vzw Transit MIVB-agenten opleidde om om te gaan met drugsverslaafden. Door de gezondheids crisis konden die opleidingen vanaf maart 2020 echter niet meer doorgaan. Er werd een nieuwe projectoproep gedaan opdat de opleidingen in het voorjaar van 2022 weer van start kunnen gaan.

Als een MIVB-veiligheidsagent een dakloze aantreft, stelt hij hem of haar voor een centrum voor noodopvang te bellen. Als de dakloze daarmee instemt, neemt de oproepcentrale van de MIVB contact op met New Samusocial, of met het opvangcentrum Ariane als het om een vrouw gaat. Als er een plaats vrij is en de dakloze vraagt om vervoerd te worden, kan de oproepcentrale een beroep doen op het daklozenvervoer van New Samusocial.

De daklozenproblematiek overstijgt de bevoegdheden van de MIVB. Er moet dus ook op andere beleidsdomeinen worden gewerkt om duurzame oplossingen te vinden.

2223 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Dit is een ingewikkelde problematiek en u bent inderdaad niet de enige betrokken beleidsverantwoordelijke. Toch is er dringend actie nodig om daklozen te bevrijden uit de negatieve spiraal.*

De opleiding van het MIVB-personeel speelt daarin een cruciale rol.

Hebt u overigens informatie over het aantal dakloze kinderen in de MIVB-stations? Volgens de betrokken verenigingen zijn er steeds meer.

- le nombre de musiciens s'élevait à 50 en 2019, et a connu une baisse de 32 % entre 2020 et 2021, passant de 34 à 23 ;

- le nombre de mendiants s'élevait à 291 en 2019 et a connu une très forte augmentation, de 171 %, entre 2020 et 2021, passant de 168 à 456.

Outre les constatations de terrain, la STIB reçoit des plaintes et signalements de voyageurs sur les réseaux sociaux en premier lieu, mais aussi par courriel et par téléphone.

Entre fin novembre 2016 et fin novembre 2020, la STIB était liée par un contrat-cadre à l'asbl Dune qui, en partenariat avec l'asbl Transit, a assuré des formations d'une journée destinées aux agents de terrain, y compris les agents techniques, en contact avec les publics sous assuétudes présents sur le réseau.

Ces formations ont dû être suspendues entre mars 2020 et décembre 2021 en raison de la crise sanitaire. Un nouvel appel à projets a été lancé en décembre 2021, pour une reprise des formations prévue dans le courant du premier trimestre 2022.

Lorsqu'une personne en errance présente en station accepte la proposition des agents de sécurité de la STIB d'appeler le New Samusocial ou, de manière exceptionnelle, le centre Ariane pour les femmes, afin de demander une solution de logement dans un centre d'urgence, le dispatching sécurité de la STIB enclenche la procédure. Il appelle la régulation du New Samusocial ou le centre Ariane, les interroge sur les disponibilités et communique les nom, prénom et date de naissance de la personne.

Si une place est disponible et que le nom ne figure pas sur la liste des personnes exclues momentanément, l'agent de sécurité peut confirmer l'inscription et le lieu d'hébergement. Si la personne formule une demande de transport et que la maraude véhiculée du New Samusocial est disponible, le dispatching demande son intervention. Son arrivée peut cependant prendre un certain temps.

Nous parlons ici des compétences de la STIB et de sa collaboration avec le secteur associatif. Toutefois, la problématique est bien plus large et nécessite une collaboration plus étendue, ainsi que le recours à d'autres compétences afin de trouver des solutions durables.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- C'est une situation très compliquée et nous y reviendrons régulièrement.

Elle ne vous incombe pas uniquement, car différents acteurs sont concernés. Il est cependant grand temps d'agir, car on ne peut rester indifférent à ces personnes en détresse, toxicomanes et nécessitant d'être aidées et accompagnées pour sortir de cette spirale infernale.

La formation du personnel me paraît essentielle. Elle n'a certes pas pu avoir lieu en raison de la situation sanitaire à laquelle nous

2225 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Iedereen is het erover eens dat we ons het lot van daklozen moeten aantrekken, zeker als het over kinderen gaat. Ik beschik echter niet over specifieke cijfers met betrekking tot dakloze kinderen.*

- *Het incident is gesloten.*

2229 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI**

2229 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2229 **betreffende "de onderbroken werkdagen bij de MIVB".**

2231 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Meer dan tweeduizend bus- en trambestuurders hebben een petitie ondertekend over de gevaren die onderbroken werkdagen meebrengen. Volgens hen hebben onderbroken diensten niet alleen gevolgen voor het privéleven, maar ook voor de gezondheid en de veiligheid van de bestuurders, reizigers, voetgangers, fietsers enzovoort. Ze vragen dat de onderbroken diensten zo snel mogelijk worden afgevoerd.*

Die vraag is niet nieuw, want de vakbonden dringen er al jaren op aan. De maatregel zou niet veel kosten, de gezondheid van de werknemers zou erop verbeteren - waardoor het ziekteverzuim zou afnemen - en het risico op ongevallen zou dalen. Deze eis staat bovenaan het lijstje van de vrouwelijke MIVB-werknemers. Laten we niet wachten op een drama voor we op deze noodkreet ingaan.

avons tous dû nous adapter. Il faut néanmoins se concentrer sur cette question.

Par ailleurs, d'après les associations de terrain, de plus en plus d'enfants sont présents dans les stations, ce qui nous interpelle particulièrement. Disposez-vous d'informations concernant la présence d'enfants ? À défaut, je déposerai une question écrite à ce sujet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Personne ne remet en cause l'importance de la question : la détresse de ces femmes et de ces hommes nous touche tous, et davantage encore lorsque des enfants sont impliqués.

Toutefois, je ne dispose que de chiffres généraux, recouvrant plusieurs catégories, et non de ceux concernant les enfants en particulier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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 services coupés à la STIB".

M. Youssef Handichi (PTB).- Plus de 2.000 agents de conduite de bus et de tram ont déjà signé une pétition alertant la direction des dangers engendrés par les services coupés.

Permettez-moi de lire ici leur texte. Il me semble important de faire entendre leur message au sein de notre commission.

"Services coupés : terminus. Nous, agents de conduite bus et tram, sommes à bout. Les services coupés ne nous empêchent pas seulement d'avoir des horaires plus réguliers et d'organiser notre vie privée. Les services coupés nuisent à notre santé et à notre sécurité. Les services coupés mettent aussi en danger les voyageurs, piétons, cyclistes, etc. Notre concentration n'est plus optimale, surtout en cours de seconde prestation. Nous demandons à la direction et aux syndicats la suppression des services coupés dans les meilleurs délais, une forte diminution très, très rapidement."

Il s'agit ici d'un cri d'alerte. Cela fait des années que les organisations syndicales demandent de supprimer les services coupés pour les conducteurs de bus et de tram, comme c'est déjà le cas pour les métros. Non seulement cela ne coûterait pas trop cher, mais en plus ce montant investi dans le bien-être protégerait la santé des travailleurs et diminuerait le risque d'accident tant pour les conducteurs que les voyageurs. Cet investissement serait très vite amorti par la diminution de l'absentéisme, qui fera l'objet d'une autre question.

2233 *Hebt u de gevolgen van onderbroken werkdagen voor de concentratie van de bestuurders laten onderzoeken? Wanneer bent u van plan die onderbroken diensten af te voeren?*

Welke andere maatregelen neemt de MIVB om werk en privé met elkaar te verzoenen?

2235 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vragen die u me stelt, vallen onder het autonome beheer van de MIVB. De ondernemingsraad en het comité voor preventie en bescherming op het werk hebben het probleem al besproken. De kwestie staat momenteel op de agenda van een paritair samengestelde werkgroep die instaat voor de werkorganisatie van de bovengrondse bestuurders. De sociale partners zijn het eens over de planning van die werkgroep.*

2237 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Uw antwoorden bevallen me vaak niet, wat normaal is, aangezien ik van een andere partij ben. Vandaag is dat eens te meer het geval, aangezien ik u hoor beweren dat onderbroken werkdagen niet onder uw bevoegdheid vallen.*

Wat belet u om 3 miljoen euro uit te trekken om een einde te maken aan die onderbroken werkdagen? Waarom bestelt u geen studie om de gevolgen voor de concentratie aan te tonen?

De besprekingen tussen directie en vakbonden slepen al tien jaar aan. De petitie is aan u gericht en stuurt aan op dringende en concrete maatregelen. Ik hoop dat ik u verkeerd heb begrepen, want u bent wel degelijk bevoegd voor de MIVB, die een instelling van openbaar nut is.

Nous devons soutenir les organisations syndicales et les travailleurs dans leurs demandes légitimes pour une réduction importante des services coupés et une plus grande régularité dans les horaires, avec la création de davantage de services de 8h à 16h ou de 9h à 17h, pour une meilleure articulation entre vie professionnelle et vie privée.

Je sais que vous accordez une grande attention au renforcement de la présence des femmes à la STIB, et précisément à la conduite. Il y a là une piste sérieuse et cette demande se trouve en tête sur leur liste de revendications. N'attendons pas un drame sur le réseau pour répondre favorablement à leur appel au secours.

Avez-vous examiné l'impact sur la concentration des horaires coupés ? Avez-vous des études à ce sujet ? Est-il prévu de mettre fin aux horaires coupés pour les conducteurs de tram et de bus ? Dans l'affirmative, dans quel délai ?

Quelles autres mesures sont-elles prises à la STIB pour favoriser l'articulation entre vie professionnelle et vie privée ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je rappelle que la STIB est une entreprise publique autonome. Les questions que vous me posez relèvent de cette autonomie de gestion et sont donc de la compétence de ses organes de gestion, et non du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, dont les missions sont de légiférer, d'adopter les budgets et de contrôler le gouvernement.

La problématique a été abordée en interne, tant au comité d'entreprise qu'au comité pour la prévention et la protection au travail. Un débat a eu lieu dans ces deux organes, qui sont le lieu adéquat pour le mener. Des éléments de réponse ont donc également été fournis aux organisations syndicales.

Un groupe paritaire spécifique chargé de l'organisation du travail des agents de conduite en surface travaille actuellement sur la question des horaires coupés. Un calendrier de travail a été validé par les partenaires sociaux de la STIB.

M. Youssef Handichi (PTB).- Il arrive souvent que vos réponses ne me plaisent pas, ce qui est normal puisque je n'appartiens pas à votre parti politique. C'est encore le cas aujourd'hui lorsque, en tant qu'ancien membre du personnel de la STIB et riche de ma petite expérience de sept ans au sein de ce parlement, je vous entends dire que la question des horaires coupés n'est pas de votre ressort.

Qu'est-ce qui vous empêche d'inscrire 3 millions d'euros au budget pour annuler ces services coupés ? Qu'est-ce qui vous empêche de commander des études qui pourraient démontrer un impact sur la concentration des conducteurs ? Cela relève de votre responsabilité directe.

Cela fait plus de dix ans que la direction et les syndicats débattent de cette question au conseil d'entreprise et au comité pour la prévention et la protection au travail. L'appel qui vous est

2239 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U maakt er een gewoonte van me iets in de mond te leggen. Ik herhaal dus dat het probleem aandacht verdient, maar dan in de juiste organen. De MIVB is een autonoom overheidsbedrijf. De kwestie wordt in de ondernemingsraad, in het comité voor preventie en bescherming op het werk en in de paritaire werkgroep besproken.*

2241 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *De MIVB-directie vraagt u om hiervoor 3 miljoen euro vrij te maken.*

2241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb al gezegd dat de discussie in de MIVB-instanties moet worden gevoerd.*

- *Het incident is gesloten.*

2253 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

2253 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

directement adressé vous invite à prendre des mesures directes et concrètes.

Me dire que vous n'êtes pas responsable, c'est comme me dire que vous n'êtes pas responsable de la STIB. J'espère vous avoir mal comprise, car je suis déboussolé par votre absence de réponse. Vous êtes complètement détachée, alors que la quasi-totalité des chauffeurs de bus et de tram de la STIB lance un cri d'alarme. Nous avons une responsabilité directe vis-à-vis de cet organisme d'intérêt public, que le parlement et vous-même, en tant que pouvoir exécutif, dirigez.

Vous êtes en train de me dire que vous n'avez aucune responsabilité et aucune marge de manœuvre, alors que vous pourriez débloquer 3 millions d'euros pour supprimer les horaires coupés à la STIB et améliorer ainsi les conditions de travail, l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle, et recruter davantage de femmes.

Pouvez-vous me confirmer que j'ai bien compris le sens de vos propos ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous me faites dire ce que je n'ai pas dit et ce n'est pas la première fois ! Je répète donc.

Ce problème est légitime, mais il faut en discuter au sein des organes prévus à cet effet. La STIB est une entreprise publique autonome. La question a été posée en interne, tant en comité d'entreprise qu'en comité pour la prévention et la protection au travail. Les éléments de réponse ont été transmis aux organisations syndicales. Un débat a donc lieu à ce sujet dans ces deux organes.

J'ai également mentionné le groupe paritaire spécifique à l'organisation du travail des agents de conduite en surface. Il travaille actuellement à la problématique des heures coupées, selon un calendrier de travail validé par les partenaires sociaux de la STIB.

M. Youssef Handichi (PTB).- La direction de la STIB vous demande 3 millions d'euros pour régler ce problème, Mme la ministre ! Êtes-vous en mesure de dégager cette somme pour satisfaire les revendications des travailleurs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai déjà répondu : le débat a lieu dans les instances ad hoc.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

2253 **betreffende "de gewestelijke financiering van de renovatieprojecten voor de Jules Graindorlaan en de betrokkenheid van de MIVB bij de heraanleg".**

2255 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *De Jules Graindorlaan in Anderlecht ligt er al jaren verloederd bij. Hoewel het om een gemeenteweg gaat, beweert de schepen van Openbare Werken te wachten op gewestelijke middelen om de laan opnieuw aan te leggen. Ondertussen beperkt de gemeente zich tot het regelmatig opvullen van de gaten.*

Het wegdek bevindt zich in zo'n slechte staat dat het herhaaldelijk schade aan voertuigen veroorzaakt. Daarnaast zag de MIVB zich verplicht om buslijn 89 om te leiden. In overleg met de gemeente wil de MIVB een busbaan en een fietspad aanleggen op de parkeerplaatsen aan beide kanten van de weg. Die voorstellen zijn bij uw kabinet ingediend, maar zijn tot dusver onbeantwoord gebleven.

Bevestigt u dat er gewestelijke middelen nodig zijn om de Jules Graindorlaan te renoveren? Hoeveel zal de heraanleg kosten? Is er overleg gepland tussen Brussel Mobiliteit, uw kabinet, de gemeente en de MIVB?

2257 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB is verantwoordelijk voor de heraanleg van de Jules Graindorlaan. Die heraanleg is noodzakelijk omdat de laan in bijzonder slechte staat is en er op buslijn 89 voortaan gelede bussen worden ingezet. Bus 89 wordt omgeleid tot de werken klaar zijn.*

Voor de financiering worden verschillende scenario's onderzocht. Het overleg daarover tussen de MIVB en de gemeente loopt nog. De komende weken is er ook een ontmoeting met het gewest gepland.

2259 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Er is overleg met de gemeente nodig om snel een oplossing te vinden.*

concernant "le financement régional des projets de rénovation du boulevard Jules Graindor et l'implication de la STIB dans le réaménagement".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Cela fait plusieurs années que le boulevard Jules Graindor à Anderlecht se trouve dans un état de dégradation avancée. Malgré qu'il s'agisse d'une voirie communale, l'échevine chargée des travaux publics et de la mobilité de la commune d'Anderlecht prétend être dans l'attente d'un budget régional pour rénover le boulevard de manière pérenne.

Afin de mettre en œuvre une rénovation d'ampleur, plusieurs millions d'euros seraient nécessaires, un montant manifestement indisponible au budget communal. À défaut, la commune se verrait limitée dans ses moyens d'action. Elle se contente de procéder au rebouchage des trous de manière régulière - manifestement tous les six mois.

La route devient à ce point impraticable qu'elle aurait à plusieurs reprises occasionné des dégâts aux véhicules qui l'empruntent. La STIB semble également impliquée dans des discussions autour d'un nouvel aménagement, la ligne 89 étant déviée à cause du mauvais état de la voirie. Ainsi, en concertation avec la commune, la STIB souhaiterait créer une bande de bus et une piste cyclable en lieu et place des stationnements situés de part et d'autre de la chaussée. Ces propositions auraient été déposées auprès de votre cabinet, mais seraient jusqu'ici restées sans réponse.

Ces propositions ont-elles bien été reçues par votre cabinet ? Confirmez-vous la nécessité d'un financement régional pour la rénovation de cette voirie ? L'enveloppe budgétaire régionale a-t-elle déjà été estimée ? Une concertation entre Bruxelles Mobilité, votre cabinet, les autorités communales et la STIB a-t-elle été programmée à ce sujet ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB est porteuse du projet de réaménagement du boulevard Jules Graindor, qui est une voirie communale, ainsi que des boulevards Maurice Herbet et Félix Paulsen, qui se trouvent dans le même axe. Ce réaménagement est en effet nécessaire, d'une part en raison de l'état de dégradation importante du boulevard Jules Graindor, qui empêche le passage du bus, et, d'autre part, parce que, depuis sa conversion en bus articulé - rendue indispensable par la hausse de la fréquentation -, le bus 89 ne peut plus passer par le boulevard, le stationnement étant autorisé de part et d'autre de la voirie. Le bus 89 sera dévié aussi longtemps que ce réaménagement n'aura pas eu lieu ; les utilisateurs du transport public subissent donc d'importants désagréments.

En ce qui concerne le financement du projet de réaménagement, plusieurs pistes sont à l'étude. Des échanges ont régulièrement lieu entre la STIB et la commune, et une réunion avec des représentants de la Région est prévue dans les semaines à venir.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'insisterai donc une fois de plus pour que des solutions soient trouvées rapidement. Il

Door de situatie is ook de Sint-Anna/Sint-Remikliniek minder goed bereikbaar.

- Het incident is gesloten.

ne s'agit pas d'une coquetterie : cette voirie fait notamment le lien avec le Chirec - Clinique Sainte-Anne-Saint-Rémi, qui pâtit également de son mauvais état.

Il faut une concertation avec la commune pour trouver une solution rapide et mettre fin à cette situation qui devient difficilement compréhensible pour les usagers et les riverains.

- L'incident est clos.

2263 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

2263 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2263 **betreffende "de mogelijke blokkering van nieuwe vooruitgang bij de renovatie van de Marchantbrug in Anderlecht".**

2265 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *In november 2018 werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de renovatie van de Marchantbrug. Het project liep echter veel vertraging op, onder meer omdat het erg lang duurde om een adviesbureau aan te stellen voor de opmaak van de effectenstudie. In juli 2021 zei u nog dat de studie afgerond zou zijn in februari 2022.*

Sinds 2014 is de brug niet meer toegankelijk voor het verkeer. In april 2021 besloot een burgercollectief de ruimte te benutten voor recreatieve activiteiten. De gemeente Anderlecht, Brussel Mobiliteit en u steunden dat initiatief. Uw voorgangers waren echter voorstander van de heropening van de brug voor het verkeer.

Werd de effectenstudie ondertussen uitgevoerd? Welk adviesbureau werd er aangewezen? Wat zijn de gevolgen voor de vergunningsaanvraag die in 2018 werd ingediend?

Welke scenario's liggen er nu voor? Hebt u andere bestemmingen voor de brug besproken met uw ambtgenoten? Stroken die nieuwe bestemmingen met het bijzonder bestemmingsplan voor de Biestebroekwijk en de plannen voor het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving?

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'éventuel blocage relatif aux nouvelles avancées du pont Marchant à Anderlecht".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'aimerais revenir sur l'état d'avancement de la rénovation du pont Marchant. Bien qu'une demande de permis pour la reconstruction du pont ait été déposée en novembre 2018, celle-ci demeure suspendue à la réalisation d'une étude d'incidences.

En janvier 2021, vous m'aviez expliqué que le projet avait pris beaucoup de retard mais que le dossier d'attribution de marché d'étude serait lancé prochainement. En juillet, vous m'expliquiez que le chargé d'étude n'avait toujours pas été désigné par urban.brussels, mais que cela aurait lieu rapidement. L'étude devait alors débiter en septembre dernier et se clôturer en février 2022.

Par ailleurs, en avril dernier, un collectif de citoyens a décidé d'utiliser les potentialités du pont, fermé à la circulation depuis 2014, afin d'y organiser des activités récréatives. Cette nouvelle occupation temporaire était soutenue par la commune, Bruxelles Mobilité et votre cabinet. Vous sembleriez très favorable à cette initiative et laissez entendre que si une nouvelle réflexion par rapport à l'avenir du pont émergeait, vous étiez ouverte au débat.

Vos prédécesseurs estimaient importante la réouverture de ce pont, qui est un élément structurant pour la mobilité du plan particulier d'affectation du sol Biestebroek.

L'étude d'incidences a-t-elle été réalisée ? Quel bureau d'études a-t-il été désigné pour la réaliser ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions et ses conséquences sur la demande de permis déposée en 2018 ? Dans l'hypothèse où la situation n'aurait toujours pas évolué, où en sont les dernières réflexions sur l'avenir du pont et sur ses éventuels nouveaux usages alternatifs ? Ceux-ci ont-ils fait l'objet d'une concertation avec vos collègues en charge de l'urbanisme et du développement territorial ? S'inscrivent-ils bien dans la vision stratégique aboutie et concertée concernant le futur développement du quartier Biestebroek et les affectations souhaitées par

2267 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De effectenstudie is op 1 oktober 2021 van start gegaan en zou eind maart klaar moeten zijn. Brussel Mobiliteit heeft die opdracht toevertrouwd aan Stratec, met goedkeuring van het begeleidingscomité. Ik kan daar dus nog niet op vooruitlopen.*

De onderzoekers buigen zich over de verschillende scenario's betreffende het gebruik van de brug en de ruimte voor verschillende vervoermiddelen, rekening houdend met de situatie in de omliggende wijken.

Vervolgens zal het begeleidingscomité de conclusies bestuderen. Dat comité bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en urban.brussels.

Op basis van de aanbevelingen in het eindverslag van de effectenstudie kan Brussel Mobiliteit de vergunningsaanvraag aanpassen.

2269 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Ik hoop dat de vertraging niet verhult dat u eigenlijk niet meer van plan bent om de brug te renoveren. Dat zou immers grote gevolgen hebben voor de ontwikkeling van de Biestebroekwijk en het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving.*

Het wordt hoog tijd dat de regering een duidelijk standpunt inneemt over de toekomst van de brug.

- Het incident is gesloten.

l'ensemble des autorités régionales et communales ? Je parle ici de la zone d'entreprises en milieu urbain.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude d'incidences a débuté le 1er octobre 2021. Il est prévu qu'elle soit clôturée pour la fin du mois de mars, hors compléments d'études et amendements éventuels.

Le chargé d'études désigné par Bruxelles Mobilité et approuvé par le comité d'accompagnement est le bureau Stratec. L'étude est toujours en cours. Les conclusions et les éventuels impacts sur la demande de permis ne seront connus qu'au terme de celle-ci, c'est-à-dire fin mars ou début avril.

Dans le cadre de l'étude, les incidences de différentes alternatives et variantes sont analysées. Ces alternatives sont principalement axées sur l'usage de l'ouvrage et la place réservée aux différents modes, au regard des situations actuelles - à moyen et long termes - des quartiers compris dans l'aire géographique de l'étude.

Les rapports reprenant les conclusions de l'analyse des incidences de ces scénarios sont abordés et examinés lors des réunions du comité d'accompagnement, qui réunit des représentants de la commune, de Bruxelles Environnement, de Bruxelles Mobilité et d'urban.brussels.

À la suite de la remise du rapport final de l'étude d'incidences, Bruxelles Mobilité pourra adapter le dossier de demande de permis d'urbanisme en fonction des recommandations qui seront émises.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je suis forcément presque incité à vous interpellier à nouveau dans trois mois.

J'espère que la longueur de toutes ces procédures ne cache pas une volonté d'abandonner la rénovation du pont. Le cas échéant, il faut assumer politiquement l'abandon du réaménagement du pont, malgré les conséquences manifestes que cela aurait sur le développement de la zone Biestebroek et le fonctionnement de la zone d'entreprises en milieu urbain elle-même.

Dans ce dossier, il faut sortir des tergiversations et adopter une position claire : une fermeture qui date de 2014, sans aucun délai ni perspective de réouverture est aussi invraisemblable qu'inhabituelle. J'attends donc de vous une clarification au terme de cette étude d'incidences ou, à tout le moins, un positionnement clair sur la volonté de la Région de trouver une solution à cette situation. Les Anderlechtois et l'ensemble des activités qui veulent s'installer dans le quartier ne s'y retrouvent pas.

- L'incident est clos.