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 26 APRIL 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 26 AVRIL 2022

———

SESSION 2021-2022

———

Afkortingen en letterwoorden	*Sigles et abréviations*
bbp - bruto binnenlands product	PIB - produit intérieur brut
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry	BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Franse Gemeenschapscommissie	Cocof - Commission communautaire française
DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente
FOD - Federale Overheidsdienst	SPF - service public fédéral
Forem - Waals tewerkstellingsagentschap	Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie	Cocom - Commission communautaire commune
KMO - kleine en middelgrote ondernemingen	PME - petites et moyennes entreprises
MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel	STIB - Société de transport intercommunal bruxellois
ngo - niet-gouvernementele organisatie	ONG - organisation non gouvernementale
NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	SNCB - Société nationale des chemins de fer belges
OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn	CPAS - centre public d'action sociale
Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering	Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité
RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening	ONEM - Office national de l'emploi
VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding	VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle
VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie	VGC - Commission communautaire flamande
VUB - Vrije Universiteit Brussel	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 00
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 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 1

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

betreffende "de Nederlandstalige dienstverlening bij parking.brussels".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 3

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

betreffende "de mobiliteitstest in de Belliardstraat".

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 7

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

betreffende "het overleg met Vlaanderen, Wallonië en de NMBS over de ontwikkeling van ontradingsparkings buiten Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

SOMMAIRE

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 1

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

concernant "le service en néerlandais au sein de parking.brussels".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 3

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

concernant "le test de mobilité rue Belliard".

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 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 concertation avec la Flandre, la Wallonie et la SNCB pour le développement des parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Leila Agic (PS)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 18

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

betreffende "de toepassing door de MIVB van de derdebetalersovereenkomsten zoals toegepast door de NMBS".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 20

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

betreffende "de ontwikkeling van het Brabantnet".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 24

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

betreffende "het gebruik van de European Disability Card bij de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 26

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

betreffende "het gewestelijk beleid ten gunste van gemotoriseerde tweewielers".

Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar 31

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 18

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

concernant "l'application par la STIB du modèle des conventions tiers-payant tel qu'appliqué par la SNCB".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 20

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

concernant "le développement du 'Brabantnet'".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 24

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

concernant "l'utilisation de la 'European Disability Card' à la STIB".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 26

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 politique régionale en faveur des deux-roues motorisés".

Question orale de M. Fouad Ahidar 31

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de stijging van de brandstofprijzen".		concernant "la hausse du prix des carburants".	
Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi	34	Question orale de M. Youssef Handichi	34
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 heraanleg van de Prinses Elisabethlaan in Schaarbeek".		concernant "le réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth à Schaerbeek".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	38	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	38
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 eerste initiatieven voor het gebruik van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen ten behoeve van dierenambulances en de erkenning van dierenambulances als prioritair voertuig".		concernant "les premières initiatives prises pour la mise en œuvre de l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables au profit des ambulances vétérinaires ainsi que leur reconnaissance en tant que véhicule prioritaire".	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	40	Question orale de M. Julien Uyttendaele	40
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 toename van beschadigingen en de wildgroei aan graffiti op het MIVB-net".		concernant "l'augmentation des dégradations et la prolifération des graffiti sur le réseau de la STIB".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez,	40	Question orale jointe de M. Ibrahim Dönmez,	40
betreffende "het vandalisme in de metro's en stations van de MIVB".		concernant "les actes de vandalisme dans les métros et les stations de la STIB".	
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	45	Question orale de Mme Joëlle Maison	45

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

betreffende "de taalgrenzen en fiets-voorzieningen".

Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison 48

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

betreffende "de hoffelijkheid tussen chauffeurs en gebruikers van de openbare ruimte".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 51

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

betreffende "de adviezen van de gemeenten over het ontwerp van besluit inzake parkeertarieven".

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 frontières linguistiques et les aménagements cyclistes".

Question orale de Mme Joëlle Maison 48

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 courtoisie entre conducteurs et usagers de l'espace public".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 51

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

concernant "les avis des communes concernant le projet d'arrêté sur les tarifs de stationnement".

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de Nederlandstalige dienstverlening bij parking.brussels".

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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 service en néerlandais au sein de parking.brussels".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op mijn vraag van 28 september over de gebrekkige Nederlandstalige dienstverlening bij parking.brussels antwoordde u dat het agentschap en zijn directie zich bewust zijn van het probleem en dat ze alles in het werk stellen om het op te lossen.

U stelde dat de klantendienst van parking.brussels in totaal 77 personeelsleden telt, van wie 19 Nederlandstaligen en 63 Franstaligen. Dat komt neer op een verhouding van ongeveer 18% Nederlandstaligen en 82% Franstaligen. Met die verhouding moet het volgens u mogelijk zijn om alle Brusselaars in de juiste taal te bedienen en daardoor zou het aantal klachten moeten afnemen.

Daarnaast antwoordde u dat het korps van de stewards, de zogenaamde functie D101, bijna uitsluitend Franstalig was. Dat komt voornamelijk doordat die personeelsleden zijn overgeplaatst van de gemeenten. Voorts ondervindt parking.brussels moeilijkheden om Nederlandstalige medewerkers aan te trekken voor de functie van steward. De vacatures worden systematisch in beide talen bekendgemaakt, maar daarop ontvangt het agentschap geen kandidaturen van Nederlandstaligen. Daarom stelde u voor om een samenwerking op te zetten met de VDAB om zulke profielen aan te werven.

Hoe is de verhouding op dit moment tussen het aantal Nederlandstalige en Franstalige personeelsleden bij parking.brussels?

Hoeveel klachten werden er geregistreerd sinds het begin van 2021?

Hoeveel Nederlandstalige stewards werden er ondertussen aangeworven? Hoe verloopt de samenwerking met de VDAB?

Naast de aanwerving van Nederlandstaligen is het volgens mij ook belangrijk om het Nederlands van het Franstalige personeel te verbeteren, bijvoorbeeld door taalcursussen bij het Huis van het Nederlands. Is er sprake van een dergelijke samenwerking? Worden er taalcursussen gegeven? Worden er nog andere initiatieven genomen om de tweetaligheid bij parking.brussels te bevorderen?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- En septembre, vous disiez que la direction de parking.brussels mettait tout en œuvre pour améliorer l'efficacité de ses services en néerlandais.*

Vous estimiez qu'avec 18 % de néerlandophones, son service clientèle devait être en mesure de servir tous les Bruxellois dans leur langue.

Vous aviez notamment proposé la mise en place de collaborations avec le VDAB pour faciliter le recrutement de stewards néerlandophones.

Quelle est la proportion actuelle d'employés francophones et néerlandophones au sein de parking.brussels ?

Combien de réclamations ont-elles été enregistrées depuis début 2021 ?

Combien de stewards néerlandophones ont été engagés depuis septembre dernier ? Comment se passe la collaboration avec le VDAB ?

Par ailleurs, qu'est-il entrepris pour améliorer le niveau de néerlandais du personnel francophone ? Des cours de langues sont-ils envisagés ?

J'espère que, dans le prochain rapport du vice-gouverneur, le nombre de plaintes à l'encontre du service de parking.brussels aura diminué.

Wordt het probleem werkelijk ernstig aangepakt? Ik hoop dat het volgende rapport van de vicegouverneur minder klachten zal bevatten over de gebrekkige dienstverlening.

109 *(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Het uitgangspunt is vanzelfsprekend het ogenblik waarop je als burger onterecht een retributie krijgt en daarover in je eigen taal een klacht wilt indienen.

Parking.brussels telt momenteel 328 medewerkers. Tot voor kort was het onmogelijk om te achterhalen in welke taalverhouding de klachten binnenkwamen. Daarom is samen met het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest een nieuw programma voor klantenrelatiebeheer ontwikkelt waarmee we sinds april 2021 statistieken kunnen opmaken.

Van alle klachten wordt 3,53% in het Nederlands ingediend. Een historiek kan ik u niet geven, omdat de registratie pas recent van start is gegaan. We hebben wel bekeken of de verhoudingen van gemeente tot gemeente variëren, maar grosso modo zijn de gemeenten met de meeste klachten in het Frans ook de gemeenten met de meeste klachten in het Nederlands.

Parking.brussels heeft relatief weinig Nederlandstalige medewerkers, maar er worden uiteraard inspanningen geleverd om daar wat aan te doen. De inhaaloperatie gebeurt in samenwerking met de VDAB die individuele beroepsopleidingen (IBO's) aanbiedt. De werkzoekende krijgt drie maanden lang een opleiding, waaronder een taalopleiding Nederlands, op de werkvloer en komt vervolgens in dienst.

In de praktijk brengt de VDAB werkzoekenden aan die in aanmerking komen voor een IBO-contract. Als ze slagen voor de schriftelijke proeven en gesprekken komen ze in dienst als IBO-stagiair. In een tweede fase worden ze in dienst genomen met een contract van bepaalde of onbepaalde duur, afhankelijk van de beoordeling van het geleverde werk en de personeelsbehoeften bij parking.brussels.

113 Er werden tot nu toe vier medewerkers via die weg aangeworven. Parking.brussels wil ook voor andere functies, zoals die van steward met de VDAB blijven samenwerken.

Ook de samenwerking met het Huis van het Nederlands is belangrijk. Het gaat in dat geval om een meer dynamische aanpak. Al voor de pandemie werden er taalcursussen Nederlands georganiseerd per niveau, waarover de deelnemers zeer tevreden waren. Helaas is dat initiatief na de uitbraak van de pandemie opgeschort. Er konden geen online cursussen meer worden georganiseerd voor de stewards van parking.brussels, waarvan de meesten niet over een werkcomputer beschikken.

Met zijn opleidingsplan voor 2022 wil parking.brussels de medewerkers uiteraard opnieuw in staat stellen om een opleiding Nederlands te volgen. Parking.brussels startte begin 2020 al

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Depuis que nous sommes en mesure de réaliser des statistiques, donc depuis avril 2021, 3,53 % des réclamations sont en néerlandais.*

Parking.brussels a peu d''employés néerlandophones mais fait des efforts pour que cela change. Ainsi, en collaboration avec le VDAB, des stages de formation professionnelle individuelle (FPI) de trois mois sont proposés à des demandeurs d'emploi. À l'issue de ceux-ci, les stagiaires peuvent être engagés à durée déterminée ou indéterminée, en fonction de leurs prestations et des besoins en personnel de l'agence.

Jusqu'à présent quatre stewards ont été engagés de cette manière. Parking.brussels souhaite collaborer avec le VDAB pour d'autres fonctions également.

La collaboration avec la Maison du néerlandais est importante. Toutefois, cet organisme n'a pas participé à l'appel d'offres pour l'organisation de cours de langues au sein de parking.brussels en 2020 et à l'issue duquel Lerian a été sélectionné pour trois ans.

Avant la pandémie, des cours de langue étaient organisés par niveau et les participants en étaient très satisfaits. Malheureusement, la pandémie y a mis un terme. Aujourd'hui, des formations peuvent à nouveau être organisées.

een openbare procedure met Europese bekendmaking voor het organiseren van de taalopleiding van zijn personeelsleden. Dat is ook nodig. In het kader van die procedure werd Lerian geselecteerd voor een periode van drie jaar. Het Huis van het Nederlands had geen offerte ingediend en kon dus ook niet worden opgenomen, maar de essentie is dat er opleidingen zijn.

Nu de pandemie achter de rug is, kunnen de taalopleidingen in de loop van 2022 opnieuw gepland worden. Het doel van de opleidingen is om de medewerkers de mogelijkheid te bieden om hun kennis te verbeteren en hen aan te moedigen om personen aan te spreken in hun eigen taal.

Daarnaast wil parking.brussels samenwerkingen opzetten met Nederlandstalige scholen en universiteiten, om meer naambekendheid te krijgen bij Nederlandstalige studenten, hen de mogelijkheid te bieden om stage te lopen binnen de diensten en op die manier ook een zachtere overgang naar een contract van bepaalde of onbepaalde duur mogelijk te maken, zodat die mensen zich kandidaat stellen bij parking. Dat partnerschap zit nog in de projectfase en wordt hopelijk in 2022 verder ontwikkeld.

In diezelfde geest wil parking.brussels een IT-tool ontwikkelen die ervoor moet zorgen dat de Nederlandstalige werkzoekenden makkelijker bereikt kunnen worden. Dat is één van de uitdagingen. Het agentschap wil wel de juiste mensen aanwerven, maar het is vaak moeilijk om hun interesse op te wekken.

115 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het is interessant dat er ook wordt gewerkt met stages en met individuele beroepsopleiding. Er wordt samengewerkt met de VDAB en eventueel met scholen om stageplaatsen aan te bieden. Dat is een stap in de goede richting om goed personeel aan te trekken voor parking.brussels. We kijken uit naar het rapport van de vicegouverneur. Hopelijk is het aantal klachten dit jaar gedaald.

- Het incident is gesloten.

L'objectif de ces cours de langue est de permettre aux collaborateurs d'améliorer leurs connaissances et de les encourager à parler aux usagers dans leur langue.

Parking.brussels souhaite également établir des partenariats avec des écoles et universités néerlandophones et permettre aux élèves de réaliser des stages qui pourraient éventuellement déboucher sur des candidatures et des contrats d'emploi.

Enfin, parking.brussels souhaite développer un outil informatique pour atteindre plus facilement les demandeurs d'emploi néerlandophones.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Fonctionner avec des stages et des formations professionnelles individuelles, avec le VDAB et les écoles est intéressant pour attirer le personnel adéquat à parking.brussels.*

- L'incident est clos.

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

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

119 **betreffende "de mobiliteitstest in de Belliardstraat".**

121 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Onlangs kondigde u een mobiliteitstest in de Belliardstraat aan, maar die werd op het laatste moment afgeblazen.*

Tussen mei 2019 en juli 2021 liep er al eens een test: aan weerszijden verdween er een rijstrook ten gunste van fietspaden.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le test de mobilité rue Belliard".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez annoncé récemment l'organisation d'un test de mobilité à la rue Belliard, qui a été annulé la veille.

Il ne s'agit pas du premier test réalisé sur cette artère. Lancé en mai 2019, le premier test visait à supprimer une bande de

Brussel Mobiliteit kreeg toen evenwel geen stedenbouwkundige vergunning voor dat project.

In de nieuwe test zou de linkerrijstrook moeten wijken voor een fietspad. Tijdens de werkzaamheden, van 28 februari tot 4 maart, zou al het verkeer dan tijdelijk over de twee rechterrijstroken moeten tussen de Kleine Ring en de Van Maerlantstraat.

De maanden erop zouden dan de voetgangers- en fietsersaantallen en de filedruk geëvalueerd worden. Als die evaluatie positief uitvalt, kan een definitieve heraanleg van de verkeersader volgen.

De MR is voorstander van alles wat de levenskwaliteit van de Brusselaar verhoogt, maar stelt zich eens te meer vragen bij uw manier van werken. Maandenlang lag er al een tijdelijk, dubbel fietspad. Hoe is die situatie geëvalueerd? Welke conclusies leverde ze op?

De Belliardstraat is als onderdeel van het autonetwerk plus een van de belangrijkste uitvalswegen van de stad. Als hier de capaciteit, eens te meer en zonder veel beleid, wordt teruggeschroefd, betekent dat nodeloos extra fileleed op de Kleine Ring en in de omliggende wijken. En wat zijn de gevolgen voor de hulpdiensten, voor leveranciers en voor de organisatie van de talrijke Europese toppen?

Wat zijn de resultaten van de evaluatie van de eerste testfase?

Welk soort overleg hebt u voor de eerste en de tweede testfase opgezet, en met wie?

Hoe zullen in de nieuwe testfase de aantallen voetgangers, fietsers en automobilisten geanalyseerd worden?

Op de assen van het autonetwerk plus, zoals dat werd vastgelegd in Good Move, moet voldoende capaciteit behouden blijven om de auto's weg te houden uit de verkeersluwere wijken. Hoe zult u dat doen?

Hoe staan de politie, de Europese instellingen, de brandweer en de hulpdiensten tegenover de heraanleg?

circulation pour proposer une piste cyclable des deux côtés de la voirie. Il s'est terminé en juillet 2021.

Une demande de permis d'urbanisme de Bruxelles Mobilité pour le réaménagement complet de la rue Belliard n'a pas été acceptée par l'administration régionale, le projet rentré ayant été jugé incomplet. Bruxelles Mobilité a dû revoir sa copie.

Le nouveau test envisagé visait à transformer en piste cyclable la bande de gauche de l'artère, afin d'élargir l'espace dévolu aux cyclistes et piétons du côté nord de la voirie, ce qui ferait passer le nombre de bandes de circulation de quatre à trois.

Les travaux devaient avoir lieu du 28 février au 4 mars, rendant les deux bandes de gauche inaccessibles entre la Petite ceinture et la rue Van Maerlant pendant ce laps de temps. Cela implique donc que, durant les travaux, la circulation s'effectue uniquement sur les deux bandes de droite.

Enfin, vous aviez indiqué que ce test de mobilité serait évalué dans les prochains mois par une analyse des flux piétons et cyclistes et de la congestion automobile. En cas de résultat positif, l'aménagement temporaire pourrait alors être pérennisé lors du réaménagement définitif de l'artère.

Le groupe MR rejoint les objectifs tendant à améliorer la qualité de vie à Bruxelles et à développer le réseau de trottoirs confortables et de pistes cyclables sécurisées, mais s'interroge une fois encore sur la méthode adoptée. Deux pistes cyclables ont déjà été installées à titre provisoire durant de nombreux mois. Où en est l'évaluation de ces aménagements ? Quelles en ont été les conclusions ? Que disent les comptages des piétons, des cyclistes et des automobilistes avant et après ?

N'oublions pas que la rue Belliard appartient au réseau auto plus et constitue l'un des principaux axes de sortie de la ville. En réduisant encore sa capacité sans étude préalable, le risque de congestion inutile de la Petite ceinture et des quartiers adjacents est grand. Je m'interroge également sur les conséquences d'une telle configuration pour les services de secours, comme les pompiers et les ambulances, mais aussi les livraisons ainsi que pour l'organisation de la mobilité dans le cadre des sommets européens, fréquents dans la capitale de l'Europe.

Pouvez-vous me communiquer les résultats de l'évaluation réalisée à la suite du premier test, concernant une double piste à droite et à gauche de la rue ?

Quel type de concertation avez-vous mis en place avant la première et la seconde version du test ? Avec quels acteurs ? Quels étaient leurs points de vue ?

Comment et quand seront analysés les comptages des flux de piétons, cyclistes et automobilistes une fois le nouveau test installé ?

Il est important de conserver une certaine capacité sur les axes du réseau auto plus, défini dans le plan Good Move, soit là où

Zijn de fietsersverenigingen ditmaal wel bij de plannen betrokken? Vorige keer sprak de Gracq zich bijvoorbeeld nog negatief uit over het tijdelijke fietspad in de Wetstraat.

Hoe ziet u, naast de heraanleg, de vergroening van de straat?

il convient de drainer le trafic entre les mailles. Comment allez-vous en tenir compte ?

De nombreux sommets européens exigent de fermer une bande de circulation les jeudis et vendredis. Cela a-t-il été étudié pour l'avenir ? Quelle serait alors la configuration de la rue ? Quelle est la position de la police et des institutions européennes à ce sujet ? Des bandes de circulation modulables sont-elles aujourd'hui envisagées ?

Quelle est la position des services de pompiers et du Siamu à l'égard de la formule que vous souhaitez tester ?

Les associations cyclistes ont-elles, cette fois-ci, été consultées pour éviter l'avis négatif rendu par le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens sur la piste temporaire de la rue de la Loi ? Quelle est leur position au sujet de la configuration proposée ?

Comment étudiez-vous, en parallèle, les possibilités de verduriser la rue lors du réaménagement définitif ? Quand ce dernier aura-t-il lieu ?

127 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Zoals u kon lezen in de pers, is de test uitgesteld. Volgens de stad Brussel werd er al op te veel plekken aan de weg gewerkt, maar ook het nieuwe circulatieplan in de Vijfhoek en het feit dat er meer Europese toppen zijn door de oorlog in Oekraïne maakten dat het plan even werd opgeborgen.*

Brussel Mobiliteit vraagt nu een vergunning aan om het comfort voor actieve weggebruikers alvast tijdelijk te verbeteren en blijft nadenken over een definitieve heraanleg met drie rijstroken en meer afgescheiden ruimte voor fietsers en voetgangers.

Die definitieve heraanleg moet ook stroken met de plannen om Brussel te vergroenen en daardoor duurzamer en veerkrachtiger te maken. Uit de metingen van Curieuzenair bleek dat de luchtkwaliteit in de Belliardstraat erg slecht is.

Uit de interne evaluatie van Brussel Mobiliteit is gebleken dat het verkeer er over het algemeen niet langzamer gaat en bij momenten zelfs sneller is.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous avez pu le lire dans la presse, la mise en place du test pour mettre la rue Belliard à trois bandes a été postposée en raison des inquiétudes de la Ville de Bruxelles liées à la multiplication des chantiers en différents points de la ville, notamment les travaux à Trône, le nouveau plan de circulation dans le Pentagone et l'augmentation des sommets européens à la suite de la guerre en Ukraine.

Bruxelles Mobilité avance donc avec une demande de permis pour une amélioration transitoire du confort des modes actifs, incluant une mise à niveau du sol de la piste cyclable et une séparation plus pérenne des modes.

Bruxelles Mobilité poursuit également la réflexion sur un réaménagement définitif - de façade à façade - sur trois bandes, qui répond d'abord au principe STOP, alors qu'aujourd'hui les piétons et les cyclistes doivent circuler sur le même espace réduit à certains endroits.

Ce réaménagement définitif doit par ailleurs répondre aux objectifs de verdurisation de la Région. Vous le savez, la végétalisation de l'espace public est indispensable pour rendre notre ville plus durable et résiliente. Cet axe a été pointé par l'étude Curieuzenair pour sa très mauvaise qualité de l'air, comme d'ailleurs plusieurs autres axes canyons. L'ajout de végétation sur cet axe aujourd'hui très fonctionnel permettrait à cet espace public de gagner en qualité, en durabilité et en qualité de l'air.

En ce qui concerne le bilan du test à quatre bandes, l'évaluation interne de Bruxelles Mobilité met en avant le fait que le temps de parcours sur l'axe n'a pas augmenté de manière générale. Il a même diminué à certains moments de la journée. Les feux

ont évidemment été adaptés aux moments où cela s'avérait nécessaire.

Concernant la rue de la Loi, la phase test a débuté plus tard. Nous y envisageons également un réaménagement définitif de façade à façade. Une réflexion devra être menée pour savoir comment améliorer la cyclabilité des deux côtés. D'un côté, les piétons et les cyclistes cohabitent en effet encore, ce qui crée de plus en plus de conflits en raison de l'augmentation du nombre de vélos, notamment électriques.

La question de la verdurisation se pose aussi à cet endroit et des discussions sont encore prévues à ce propos. Elles devront tenir compte des autres travaux effectués dans le quartier.

129 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Opnieuw zit uw werkwijze vol hiaten, te beginnen met een gebrek aan transparantie. De evaluatie van de eerste test zou op de website van Brussel Mobiliteit moeten staan. Waarom is dat niet het geval?*

In juli 2021 vroeg ik u al naar de evaluatie. Toen zei u, na twee jaar, dat het te vroeg was, en nu is het blijkbaar te laat. Nu komt er een tweede test, terwijl de eerste nog niet geëvalueerd is.

Bij een test horen tellingen, voor en na. Hoe kun je anders evalueren? Daarover hoor ik u echter niet.

Nu wordt er ineens geschermd met Oekraïne en met het feit dat de Vijfhoek al op te veel plaatsen open ligt. Dan vraag je je af wie de mobiliteit in Brussel uitstippelt en of er wel een echte visie is.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, il me faut à nouveau pointer les nombreux écueils de votre méthode, à commencer par la transparence. Où peut-on trouver l'évaluation du premier test ? Est-ce normal de ne pas pouvoir disposer d'un document ? Il devrait être publié sur le site de Bruxelles Mobilité. Pourquoi cette administration ne rend-elle pas ses études publiques ?

Par ailleurs, en juillet 2021, je vous interpellais sur l'évaluation de ce test. Vous me répondiez alors que c'était prématuré : après deux ans d'évaluation, il était trop tôt pour fournir des informations ! Aujourd'hui, il est apparemment trop tard. On parle déjà d'un deuxième test, sans que nous ayons pris connaissance de la première évaluation.

Toute réalisation de test s'accompagne par ailleurs de comptages, antérieurs et postérieurs. Cela tombe sous le sens. Je ne vous ai pas entendue à ce propos. Pourtant, sans comptages, comment évaluer ? Où sont-ils ? Comment ont-ils été réalisés ? Peut-on y avoir accès ?

Aujourd'hui, on invoque l'Ukraine pour expliquer l'annulation du test. On nous parle aussi de trop nombreux aménagements dans le Pentagone. C'est à se demander qui pilote la mobilité à Bruxelles et s'il y a une véritable vision d'ensemble des projets.

La Ville de Bruxelles doit aujourd'hui mettre le holà, car il y a trop de projets en même temps. En réalité, la ville doit pouvoir digérer, s'adapter et s'acclimater aux nouvelles mesures. Et il faut par ailleurs que celles-ci permettent à tous les habitants de trouver la solution de mobilité adaptée à leurs besoins.

131 *Wanneer zal het parlement over de evaluatie kunnen beschikken?*

Wanneer kan de nieuwe test in de Belliardstraat van start gaan?

Quand ce parlement pourrait-il disposer de cette évaluation afin de pouvoir l'analyser ?

Quand le nouveau test sur la rue Belliard pourra-t-il avoir lieu ?

133 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Zoals steeds valt ook dit project onder de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Als er onenigheid is met de gemeenten, zijn we altijd bereid om hen tegemoet te komen. In dit geval is het bijvoorbeeld belangrijk dat de verkeersluwe Vijfhoek eerst*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet, comme tous les projets, est soumis à la commission de coordination des chantiers. C'est systématique, notamment pour établir l'impact des travaux.

rustig zijn beslag krijgt en dat de fietspaden op de kleine Ring goed op elkaar aansluiten.

Wat de tellingen en uw meer specifieke vragen betreft, verwijs ik naar mijn antwoorden op de schriftelijke vragen.

En cas de discussions avec les communes, nous sommes disposés à rechercher le meilleur équilibre entre leurs enjeux et les nôtres. Ici, il est par exemple important que la maille Pentagone puisse être mise en place en toute tranquillité. Il est vrai qu'il y a des travaux à hauteur du carrefour Trône et pour assurer la continuité des pistes cyclables sur la Petite ceinture. Une coordination est évidemment réalisée au sein de la commission de coordination des chantiers. Celle-ci inclut des experts, l'administration de Bruxelles Mobilité et des représentants des communes.

Concernant les éléments de comptage et les questions plus spécifiques, je vous invite à consulter mes réponses aux questions écrites.

133 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- U hebt helemaal geen duidelijke antwoorden gegeven! Waar zijn de documenten? Wat is de rol van Brussel Mobiliteit en van de Coördinatiecommissie? Waarom wordt een test op de valreep afgeblazen? Ik zal deze vragen schriftelijk opnieuw stellen, in de hoop dan wel een antwoord te krijgen.*

- Het incident is gesloten.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il n'y a pas eu de réponses précises à toutes ces questions. Où sont les documents ? Quel est le rôle de Bruxelles Mobilité ? Quel a été celui de la commission de coordination des chantiers ? Comment peut-on expliquer que tout soit annulé l'avant-veille du jour prévu pour le test ? Un problème a dû survenir : soit la commission de coordination des chantiers, soit Bruxelles Mobilité n'a pas joué son rôle. La responsabilité de la Région bruxelloise est engagée. Je reposerai ces questions par écrit, dans l'espoir d'obtenir une réponse.

Ce n'est pas la première fois que nous mettons en cause votre méthode, Mme la ministre. C'était le cas il y a quinze jours sur le rond-point Montgomery. C'est à nouveau le cas aujourd'hui sur la rue Belliard.

- L'incident est clos.

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

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

139 **betreffende "het overleg met Vlaanderen, Wallonië en de NMBS over de ontwikkeling van ontradingsparkings buiten Brussel".**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la concertation avec la Flandre, la Wallonie et la SNCB pour le développement des parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles".

141 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- In 2019 pendelden er elke dag zo'n 320.000 werknemers vanuit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel. Een derde deed dat met de trein. Vooral mensen die wat verder van Brussel wonen, bleken de trein te nemen. Voor inwoners van de Brusselse randgemeenten bleek de trein vaak niet handig.*

Volgens parking.brussels vormen ontradingsparkings (P+R) een goede oplossing voor zowel pendelaars als Brusselaars. Er zijn er zeven in het Brussels Gewest, goed voor 4.127 parkeerplaatsen. Het jaarrapport 2020 van de NMBS maakt melding van 74.459 parkeerplaatsen bij de Belgische treinstations.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Pour l'année 2020, le Mini-Bru 2022 dresse le tableau suivant concernant la situation de l'emploi intérieur dans notre Région : des 745.500 travailleurs en Région bruxelloise, 50,86 % résident à Bruxelles, 31,13 % en Flandre et 18,01 % en Wallonie.

En 2019, une étude émanant de la VUB et de l'ULB estimait à environ 320.000 les navetteurs venant quotidiennement des autres Régions pour travailler à Bruxelles. Un tiers d'entre eux utilisaient le train pour venir travailler et cet usage du train semblait aller de pair avec l'éloignement géographique. Prendre le train ne semblait pas aller de soi pour les navetteurs habitants une commune périphérique de notre Région. La question de l'accessibilité au train semblait constituer un frein à son usage.

Het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) voorziet in de creatie van 25.000 P+R-plaatsen in het metropolitane gebied, waarvan 10.000 in het Brussels Gewest. Ook het Good Moveplan ziet heil in ontradingsparkings, vooral voor afstanden van meer dan 25 kilometer, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij treinstations of bij intermodale mobiliteitsknooppunten aan de Ring. De gewestelijke beleidsverklaring deelt die metropolitane visie en roept op tot overleg met de andere gewesten en met de NMBS. Ook de heraanleg van de Ring moet in een brede en gedeelde mobiliteitsvisie ingepast worden, waarbij de modal shift centraal staat.

143 *Beschikt u over een studie over de reis- en parkeergewoonten van pendelaars uit de drie gewesten, die dateert van na de covidcrisis? Beschikt u over een overzichtstabel van de ontradingsparkings in het metropolitane gebied?*

Hoever staat het overleg met de andere gewesten en de NMBS over de aanleg van ontradingsparkings in de Brusselse randgemeenten of, indien nodig, op plaatsen die verder van Brussel verwijderd zijn?

Wordt er een beroep gedaan op Beliris en op de federale overheid voor de financiering van die parkings?

L'installation de park and ride (P+R) est présentée par parking.brussels comme "une solution pratique pour passer de la voiture ou du vélo aux transports en commun", "un moyen idéal de circuler pour les Bruxellois, les navetteurs et les visiteurs qui veulent éviter les bouchons et les frais de stationnement en ville", le tout à "un prix attrayant dans un environnement sécurisé à la périphérie de Bruxelles".

Il existe sept P+R en Région bruxelloise, pour un total de 4.127 places. La SNCB, dans son rapport 2020, mentionne 74.459 places de parking réservées aux voitures aux abords des gares.

Le plan régional de développement durable prévoit parmi les actions pour "soutenir les objectifs de réduction de la pression routière, d'amélioration des espaces publics et du maintien du degré d'accessibilité interrégionale de l'ensemble des pôles et quartiers bruxellois", la réalisation de P+R offrant 25.000 places dans l'espace métropolitain dont 10.000 sur le territoire bruxellois.

Le plan Good Move mise sur les P+R, notamment pour les déplacements d'une distance supérieure à 25 kilomètres. Il y est notamment précisé que "les localisations potentielles pertinentes pour les parkings de rabattement sont :

- le plus en amont possible de la chaîne de déplacements, et donc en priorité, à l'échelle métropolitaine, au niveau des gares du réseau ferroviaire ;

- les interfaces entre le réseau routier et le réseau de transport public structurant existant ou à créer, situées le plus proche possible du ring."

Enfin, la déclaration de politique régionale précise : "La création de parkings de transit (P+R) doit se concevoir dans une optique métropolitaine et fera l'objet d'une concertation spécifique avec les Régions flamande et wallonne ainsi qu'avec le groupe SNCB. Il s'agit pour un P+R de participer à la limitation de l'utilisation de la voiture avec un report modal effectué au plus proche du lieu d'origine du déplacement et de proposer une tarification attractive et intégrée entre les transports en commun et le stationnement. Concernant le développement du ring, la Région exigera que (...) les Régions s'accordent sur les objectifs communs (...). Le réaménagement du ring doit être lié à un projet de mobilité plus large, intégrant les transports publics et le vélo ainsi que les parkings de transit, de manière à favoriser un report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs."

Les différentes déclarations et les plans régionaux ne laissent pas de doute sur la direction à prendre : il faut opter pour la construction de parkings de dissuasion le plus en amont de la chaîne de déplacement.

Une étude à jour des modes de déplacement et de stationnement des navetteurs des trois Régions, notamment dans le contexte d'après la crise sanitaire, est-elle disponible ?

Disposez-vous d'un tableau de la situation des parkings de transit dans l'aire géographique de la Communauté métropolitaine de Bruxelles ?

Qu'en est-il de la concertation avec les Régions flamande et wallonne, ainsi qu'avec le groupe SNCB, pour la création de parkings de transit et de dissuasion en périphérie bruxelloise ou, là où c'est nécessaire, plus en amont encore ?

Beliris est déjà fortement mis à contribution, notamment dans le projet d'extension du métro. Toutefois, à moins que Beliris ne finance que des projets sur le territoire des dix-neuf communes bruxelloises, des discussions sont-elles ouvertes ou prévues avec Beliris, mais aussi avec le niveau fédéral, pour une intervention éventuelle dans la création de parkings de dissuasion dans l'aire géographique de la Communauté métropolitaine de Bruxelles ?

145 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).- 75.000 plaatsen op de stationsparkings is inderdaad niet niks.*

Het aanbod heeft zich uitgebreid, maar is nog altijd onvoldoende. Op 30 juni 2020 somde ik de voorwaarden op om van de ontradingsparkings een succes te maken. Worden die in acht genomen? Het gaat onder meer om tijd- en kostenbesparing voor de gebruiker, veiligheid van de geparkeerde voertuigen, gerichte promotie, ligging buiten de filegevoelige zones en vlotte aansluitingen op het openbaar vervoer.

Ook ik pleit voor een nieuwe studie over de evolutie van de reisgewoonten van de pendelaars. Het P+R-aanbod moet ook voldoende worden bekendgemaakt.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je remercie M. Loewenstein d'avoir introduit cette demande d'explications et recherché les chiffres dans le rapport d'activités de la SNCB. En effet, 75.000 places de parking aux abords des gares n'est pas un nombre négligeable.

Il existe un glissement entre le plan régional de développement, qui prévoit 10.000 places dans la Région bruxelloise, et le plan Good Move, qui en prévoit 25.000 dans la zone métropolitaine.

L'offre s'est développée, mais une forme d'incitation est aussi nécessaire.

Le 30 juin 2020, je rappelais que, pour que les park and ride (P+R) rencontrent le succès escompté, un certain nombre de conditions, scientifiquement établies, doivent être remplies. Il convient de faire le point sur le respect de ces conditions. Elles portent notamment sur le gain de temps et d'argent pour l'usager, la sécurité du véhicule en stationnement, une promotion ciblée, la situation en amont des zones de congestion - ce qui plaide pour une forme de décentralisation - et un intervalle de service de transports publics inférieur à quinze minutes. Notons que la SNCB met également en œuvre des programmes d'amélioration de l'intermodalité des gares. Plus le confort d'utilisation des P+R et la fréquence des transports sont élevés, plus le dispositif est potentiellement attractif.

Je ne peux donc qu'appuyer la demande de mon collègue pour une étude de l'évolution des habitudes de déplacement des navetteurs. Celle-ci doit également faire le point sur la connaissance de l'offre P+R et son adéquation avec les critères susceptibles d'encourager le recours à cette offre.

147 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het is erg belangrijk dat we in Brussel nagaan wat er in Vlaanderen en Wallonië gebeurt op het vlak van overstapparkings en dat we daarbij de NMBS betrekken. De vorige Vlaamse regering had een akkoord gesloten met de NMBS om overstapparkings te stimuleren en om zelf middelen uit te trekken voor de ontwikkeling van overstapparkings bij treinstations.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Bruxelles doit impérativement se concerter avec la Flandre et la Wallonie en matière de parkings de dissuasion, et impliquer la SNCB.*

Chaque gare du pays doit être équipée d'un parking de dissuasion, pas seulement celles de la périphérie bruxelloise.

Ik ben ervan overtuigd dat je niet alleen aan de rand van Brussel overstapparkings moet aanleggen, maar dat er bij elk treinstation een parking moet zijn. Mensen zullen niet eerst met de auto naar het Brussels Gewest rijden om voor de laatste 5 kilometer het openbaar vervoer te nemen. Ze moeten hun auto bij het dichtstbijzijnde treinstation kunnen parkeren. Dat lijkt me veel logischer. Daar moeten we werk van maken. Ik vermoed dat Vlaanderen dat akkoord aan het uitvoeren is, maar ik weet het niet meer.

Wat is uw aanpak op dat vlak? Hebt u akkoorden gesloten met het Vlaams Gewest en met Wallonië, samen met de NMBS? Lopen er daarover gesprekken of staan er al afspraken op papier? De tijd voor studies is voorbij, het is tijd voor actie. De NMBS moet worden aangemoedigd om zo veel mogelijk overstapparkings bij de stations aan te leggen om mensen in de trein te krijgen richting Brussel.

149 **Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).- Er zijn inderdaad meer ontradingsparkings nodig in de hele metropolitane zone.*

De Vlaamse regering liet in 2016 een studie uitvoeren om de beste locaties voor dergelijke parkings te bepalen in de Brusselse randgemeenten. Die resulteerde in een lijst van 64 locaties en een prioriteitenbepaling.

In mei 2018 startte de Vlaamse regering een reeks projecten in de Brusselse Rand, met als doel binnen de drie jaar 1.905 parkeerplaatsen en 2.143 fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Zo wordt Brussel beter bereikbaar, kan het fileleed worden teruggedrongen en wordt de stad leefbaarder.

Welk gevolg is er gegeven aan de genoemde studie? Zijn er contacten geweest met de gemeenten van het metropolitane gebied over de aanleg van ontradingsparkings op hun grondgebied? Stuiten de plannen op weerstand bij die gemeenten?

Is er gepeild naar de wensen van de pendelaars? Welke tarieven zullen er gelden op de ontradingsparkings? Als ze te hoog zijn, kan dat ontradend werken. Hoe zullen de parkings worden beheerd?

Avez-vous conclu des accords avec les Régions wallonne et flamande, et avec la SNCB ? Il est temps d'agir. Il faut inciter la SNCB à équiper le plus de gares possibles de parkings de dissuasion afin que les navetteurs viennent à Bruxelles en train.

Mme Leila Agic (PS).- Le sujet a déjà fait couler beaucoup d'encore. Je ne reviendrai pas sur l'analyse de M. Loewenstein ni sur ses questions, mais j'en profite pour insister sur la nécessité de créer de nouvelles infrastructures permettant d'optimiser les autres modes de déplacement des travailleurs et des visiteurs provenant de l'ensemble de la zone métropolitaine.

La Région flamande a commandé en 2016 une étude visant à déterminer des lieux stratégiques pour l'implantation de park and ride, notamment en périphérie bruxelloise. La Région de Bruxelles-Capitale suivait cette étude en tant que membre du comité d'accompagnement.

Cette étude cherchait à déterminer des lieux concrets d'implantation, sur la base des critères suivants : position par rapport à des zones de congestion, gain de temps potentiel, connexion avec les transports en commun, etc.

Sur la base de cette étude, 64 localisations de parkings avaient été déterminées, ainsi que des niveaux de priorité de réalisation.

En mai 2018, le gouvernement flamand avait lancé une série de projets de park and ride en périphérie bruxelloise, avec l'objectif de disposer dans les trois ans de 1.905 places de stationnement et de 2.143 emplacements pour vélo supplémentaires.

Les principaux avantages de ces lieux sont l'amélioration de l'accessibilité de Bruxelles grâce à une diminution des embouteillages à l'entrée de notre Région, la création de parkings de transit et l'amélioration de l'ensemble des réseaux de transports, permettant de décongestionner Bruxelles et d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et de ses visiteurs.

Quelles suites ont-elles été réservées à cette étude, qui déterminait une série d'implantations concrètes ?

Des contacts ont-ils été pris avec les communes de la zone métropolitaine concernant l'implantation de parkings de transit sur leur territoire ?

Quelles sont les craintes des communes de la périphérie concernant d'éventuelles créations de parkings de transit sur leur territoire ?

Un sondage a-t-il été réalisé sur les demandes ou les attentes de navetteurs qui laissent leur voiture dans des parkings de transit ?

Quels sont les tarifs prévus pour l'utilisation de ces parkings de transit ? Il ne faudrait pas qu'ils soient dissuasifs, au risque d'être contre-productifs.

Enfin, qu'en est-il de la gestion de ces parkings ?

151 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- De samenwerking tussen de gewesten en de NMBS is belangrijk, maar ik benadruk ook de samenwerking tussen de NMBS en de MIVB bij het beheer van de treinstations. Het is bijzonder belangrijk dat de NMBS in gesprek gaat met de MIVB over de Brusselse treinstations. Het voorstadsnet of S-net van de NMBS wordt onvoldoende benut: er rijden te weinig treinen. Ook de Brusselse stations van de NMBS worden niet genoeg gebruikt, al kunnen die zeer goed dienen om Brusselaars en pendelaars ervan te overtuigen om hun auto thuis te laten.

Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's over de overstapparkings. Zullen de Brusselse overstapparkings aan bod komen in de app MoveBrussels?

Vanaf zondag 1 mei stijgen de parkeertarieven in het Brussels Gewest. Dat geldt zowel voor bewonerskaarten als voor de openbare parkeerplaatsen. Die laatste categorie belangt niet alleen Brusselaars, maar ook pendelaars aan. Op welke manier hebt u daarover gecommuniceerd? Ik neem aan dat dat lokaal gebeurde, maar gelet op het aantal mensen van buiten Brussel die de stad bezoeken, moet er ook grondig worden gecommuniceerd ten aanzien van die doelgroep. Dat biedt ook de gelegenheid om de overstapparkings te promoten.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).- Une collaboration entre la SNCB et la STIB est également nécessaire dans la gestion des gares. Le réseau suburbain (S) de la SNCB n'est pas assez mis à profit : les fréquences restent trop faibles. Il pourrait pourtant convaincre les Bruxellois et les navetteurs de délaisser leur voiture.*

Les parkings de dissuasion bruxellois seront-ils repris dans l'application MoveBrussels ?

Le 1er mai, le prix des stationnements augmentera en Région bruxelloise, ce qui constitue l'occasion de promouvoir les parkings de dissuasion. Comment avez-vous communiqué cette information aux navetteurs ?

153 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het gewestelijke mobiliteitsbeleid moet uitgaan van een visie voor het hele metropolitane gebied. We moeten dringend tot samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten komen. Elke Vlaamse ontradingsparking (P+R) moet een aanzuigpunt voor auto's worden, waardoor de leefbaarheid van Brussel verbetert.*

Hoeveel plaatsen tellen alle gewestelijke P+R's samen? De heer Loewenstein heeft het over 4.127, terwijl de website van parking.brussels er maar 2.727 vermeldt.

Sinds 2020 loopt er overleg tussen Brussel Mobiliteit en parking.brussels enerzijds en de vervoerregio Vlaamse Rand anderzijds. Wat is het resultaat van dat overleg?

Hoeveel bijkomende parkeerplaatsen zijn er aangelegd sinds er in 2018 een lijst met 64 locaties werd opgesteld en de Vlaamse regering in mei 2018 een reeks P+R-projecten startte die na

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis déjà intervenue à de nombreuses reprises pour tenter de comprendre la vision défendue par le gouvernement bruxellois en matière de gestion des parkings existants et de création de nouveaux emplacements. Il faut aller plus loin et plus vite. Je rappelle la nécessité absolue d'une concertation avec les Régions flamande et wallonne, dans ce dossier comme dans tous ceux qui concernent la mobilité.

La mobilité bruxelloise doit se concevoir et se construire à l'échelle métropolitaine. Il devient urgent de faire émerger de véritables accords de coopération. Tout park and ride (P+R) opérationnel en Flandre doit jouer le rôle d'un aspirateur à voitures permettant d'améliorer le cadre de vie à Bruxelles sans nuire à son attractivité.

Combien de places les P+R bruxellois offrent-ils ? M. Loewenstein cite le chiffre de 4.127, alors que j'en ai recensé 2.727 sur le site de parking.brussels. Qu'en est-il exactement ?

drie jaar moesten uitmonden in 1.905 parkeerplaatsen en 2.143 fietsparkeerplaatsen?

Bruxelles Mobilité et parking.brussels, d'une part, et la région de transport de la périphérie bruxelloise (vervoerregio Vlaamse Rand), d'autre part, ont organisé depuis 2020 plusieurs réunions en vue de s'accorder sur leurs stratégies respectives en matière de P+R. Quels en sont les résultats ?

Sur la base d'une analyse réalisée en 2018 par la Flandre et à laquelle la Région bruxelloise était associée, 64 localisations de P+R ont été recensées en périphérie et les niveaux de priorité pour leur réalisation ont été fixés. En mai 2018, le gouvernement flamand a lancé une série de projets de P +R en périphérie bruxelloise avec pour objectif de disposer, endéans les trois ans, de 1.905 places de stationnement et de 2.143 emplacements pour vélo supplémentaires. Combien d'emplacements supplémentaires ont-ils été effectivement créés depuis ? Quels sont le système d'accès et la politique tarifaire appliqués ?

155 *Eerder verklaarde u dat er zes gewestelijke P+R's zijn. Waarom hebt u de parking Roodebeek niet meegerekend? Wat werd er uiteindelijk voor die parking beslist? Is de vergunning voor de uitbreiding van de P+R Stalle afgegeven? Hoever staan de werken?*

Voldoen alle gewestelijke P+R's aan de normen voor personen met een beperkte mobiliteit? Wat is de gebruiksgraad van de verschillende P+R's, nu de terugkeer naar kantoor weer de regel is geworden?

U bevestigde dat het gewest het beheer van de P+R's Delta en Herrmann-Debroux zal overnemen en dat die parkings gratis zullen zijn, conform de nieuwe parkeerordonnantie. Hoever staan de vergunningsaanvragen die zes maanden geleden werden ingediend?

Er zijn extra plaatsen aangekondigd aan de Heizel en in Kraainem. Over hoeveel plaatsen gaat het precies? Hebt u voor de parking in Kraainem eindelijk groen licht van de gemeente gekregen?

U wilt een deel van de capaciteit van de bestaande parkings omvormen tot P+R-plaatsen. Parking.brussels zou verschillende terreinen aan de rand van het gewest hebben opgespoord waar dat mogelijk is. Welke? Hoeveel plaatsen kunnen er worden gecreëerd?

Vous indiquiez dans une réponse à une question écrite en janvier dernier que les parkings de dissuasion, ou park and ride, selon une terminologie européenne, sont au nombre de six. Je n'ai pas compris pourquoi vous n'aviez pas repris celui de Roodebeek, qui est pourtant indiqué sur les sites de parking.brussels et de Mobigis. Une décision a-t-elle été prise au sujet de son avenir ?

Le permis pour l'agrandissement du parking Stalle a-t-il été délivré ? Où en sont les travaux ?

L'ensemble des P+R régionaux respectent-ils les normes pour personnes à mobilité réduite ? Sinon, lesquels et pourquoi ?

Quel est désormais le taux de fréquentation des différents P+R, maintenant que le retour en présentiel est redevenu la règle ?

L'ensemble des P+R devraient devenir gratuits à la suite du vote au parlement de la nouvelle ordonnance stationnement et de l'arrêté afférent. Vous confirmez dès lors que la reprise en gestion des parkings Delta et Herrmann-Debroux se fera sans les rendre payants, contrairement à ce qui avait été annoncé. Où en sont les demandes de permis qui avaient été introduites il y a six mois ?

La création de places supplémentaires était annoncée au niveau de l'esplanade ou du parking C du Heysel, ou encore de l'agrandissement du P+R Crainhem. Combien de places sont-elles aujourd'hui prévues dans ces parkings ? Concernant Crainhem, avez-vous finalement reçu le feu vert de la commune ?

Vous disiez vouloir renforcer la mutualisation des parkings existants en affectant une partie de leur jauge aux P+R, ce qui permettrait d'augmenter le nombre de parkings de dissuasion. L'agence parking.brussels aurait localisé plusieurs sites en périphérie de la Région. Une analyse plus fine était en cours d'exécution afin de déterminer les sites à haut potentiel, où cette conversion est possible. Qu'a donné cette analyse ? Quels sont ces sites ? Combien de places pourront-elles être créées ?

157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Iedereen lijkt het erover eens dat er behoefte is aan overstapparkings en dat die zich zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de mensen moeten bevinden.

De bevoegdheid van het Brussels Gewest beperkt zich uiteraard tot het gewestelijke grondgebied. Voor overstapparkings buiten de gewestgrenzen moeten we samenwerken met de andere gewesten. Die samenwerking verloopt doorgaans positief, ongeacht de media-aandacht die zich toespitst op de momenten waarop er conflicten zijn.

159 *(verder in het Frans)*

De ontradingsparkings (P+R) moeten zo dicht mogelijk bij de plaats van vertrek liggen, met andere woorden zo ver mogelijk van het gewest. De gewestelijke ontradingsparkings beantwoorden niet volledig aan de behoeften van de pendelaars, omdat die parkings te dicht bij hun bestemming liggen en meestal slechts marginale tijdwinst opleveren.

Het Brussels Gewest werkt samen met de andere gewesten en de NMBS om ervoor te zorgen dat er voldoende P+R's in het metropolitane gebied worden gecreëerd en dat de procedures voor toegang en reservatie en de bewegwijzering zo veel mogelijk worden geharmoniseerd.

Er vinden regelmatig vergaderingen plaats tussen Brussel Mobiliteit en de vervoerregio Vlaamse Rand om de P+R-projecten aan weerszijden van de gewestgrens op elkaar af te stemmen. Vlaanderen plant bijvoorbeeld een P+R naast het winkelcentrum Basilix. Samen met Brussel Mobiliteit moet worden nagegaan welke de beste locatie voor dat project is.

161 *(verder in het Nederlands)*

In dezelfde geest ziet de vervoerregio Vlaamse Rand toe op de Vlaamse park-and-rides, in overleg met Brussel Mobiliteit. De

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Les parkings de dissuasion répondent à une demande et doivent se situer au plus près du domicile des usagers.*

En ce qui concerne la création de parkings en dehors de Bruxelles, la collaboration avec les autres Régions est généralement positive.

(poursuivant en français)

Les Régions flamande et wallonne ainsi que le groupe SNCB sont nos trois partenaires essentiels en vue de créer ces park and ride (P+R) le plus en amont possible. Il est en effet primordial de proposer des solutions le plus près possible du lieu d'origine du déplacement en voiture, autrement dit le plus en amont possible de la Région bruxelloise. Nous savons que proposer des P+R sur le sol bruxellois ne répond pas pleinement aux besoins des navetteurs, car ces parkings sont trop proches de leurs lieux de destination. Les navetteurs se disent alors que, vu qu'ils ont déjà dépassé le ring, ils préfèrent poursuivre leur trajet. En outre, les P+R situés à Bruxelles ne permettent généralement qu'un gain de temps et de confort marginal, ce qui rend difficile la concurrence avec la voiture. En revanche, l'aménagement de P+R en amont réduit considérablement la distance de parcours en voiture et ainsi la congestion des axes menant à Bruxelles.

À cet égard, la Région bruxelloise collabore régulièrement avec les deux autres Régions, en particulier la Flandre étant donné sa proximité géographique, ainsi qu'avec la SNCB afin de s'assurer qu'un nombre suffisant d'emplacements P+R soient créés dans la zone métropolitaine et que les services proposés soient harmonisés au maximum sur le plan des procédures d'accès, de la réservation, de la signalétique et du téléjalonnement.

Dans le cadre de cette collaboration, des réunions sont régulièrement organisées entre Bruxelles Mobilité et la région de transport de la périphérie bruxelloise (vervoerregio Vlaamse Rand). Les régions de transport constituent des cadres de coopération au sein desquels les communes flamandes peuvent relever ensemble les défis de la mobilité qui dépassent les frontières communales. Il en existe quinze dans toute la Flandre. Bruxelles Mobilité et la région de transport de la périphérie bruxelloise ont échangé leurs projets respectifs de P+R - localisation, nombre d'emplacements, lien avec les transports publics, date estimée de réalisation, etc. - afin d'aligner au mieux les projets de part et d'autre de la frontière régionale. Par exemple, la Flandre envisage de créer un projet P+R à côté du centre commercial Basilix. Il convient dès lors d'étudier ensemble quel est le meilleur emplacement pour ce projet.

(poursuivant en néerlandais)

twee organisaties houden elkaar op de hoogte van de voortgang van hun projecten.

We werken ook aan de integratie van reserverings- en betaalmethoden om de gebruikerservaring te verbeteren. Daarover vinden technische vergaderingen plaats tussen parking.brussels, Brussel Mobiliteit, de MIVB, De Lijn en de vervoerregio Vlaamse Rand. Het is de bedoeling om de application programming interfaces van Mobib te harmoniseren, zodat een enkele betaling mogelijk wordt voor het parkeren in een overstapparking en een ticket voor het openbaar vervoer, meer bepaald De Lijn of de MIVB.

163 *(verder in het Frans)*

Brussel Mobiliteit heeft een contract voor de verwerving van telefoniegegevens gesloten om de vervoersstromen van en naar Brussel in kaart te brengen. Die gegevens zijn begin 2021 verzameld en zullen in de loop van dit jaar worden verwerkt.

Ik kan u nog geen gedetailleerde cijfers over het aantal parkeerplaatsen geven, maar het is de bedoeling om samen met de andere gewesten parkings buiten de gewestgrenzen te creëren en om de instrumenten in het gewest te diversifiëren.

165 *(verder in het Nederlands)*

Tot nu toe hebben we in het Brussels Gewest enkele grote overstapparkings aangelegd, zoals parking Coovi. Momenteel worden die slechts in beperkte mate gebruikt. Er zijn een aantal maatregelen nodig om die op te krikken. Zo moeten er duidelijke aanduidingen komen, moeten ze aantrekkelijk worden en ervoor zorgen dat het nog voordeliger wordt om daar te parkeren dan in het centrum. Bovendien moeten er nog meer overstapmogelijkheden komen om op die manier de infrastructuur beter te gebruiken.

De momenten waarop mensen zich verplaatsen voor woon-werkverkeer, wat de grootste instroom in Brussel veroorzaakt, en de momenten waarop mensen gaan winkelen in een aantal shoppingcentra, vallen niet per definitie samen. Er valt dus nog heel wat winst te halen uit de parkeervoorzieningen aan de rand

La région de transport de la périphérie bruxelloise supervise les P+R flamands, en concertation avec Bruxelles Mobilité.

Nous œuvrons également à l'intégration des systèmes de réservation et de paiement. Nous entendons harmoniser les interfaces de programmation d'application de la carte Mobib, pour permettre le paiement simultané des tickets de parking et de transport.

(poursuivant en français)

Au sujet de l'étude relative aux emplacements de stationnement des navetteurs des trois Régions, la crise sanitaire a eu des conséquences sur notre mode de travail et donc sur nos déplacements.

La généralisation du télétravail, ne fût-ce que quelques jours par semaine, a eu des effets immédiats sur la saturation de nos voiries et transports publics. Bien qu'il soit encore trop tôt pour parler d'un contexte d'après crise sanitaire - la crise n'est pas encore tout à fait derrière nous -, Bruxelles Mobilité vient d'attribuer un marché d'acquisition de données issues de la téléphonie afin de mettre à jour la cartographie des flux vers et depuis la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces données ont été récoltées au début de l'année 2021 et vont être traitées dans le courant de l'année pour tenter d'identifier la répartition des flux interrégionaux par mode de transport.

Vous m'avez interrogée au sujet, entre autres, des chiffres détaillés des emplacements. Je ne peux vous fournir aujourd'hui tous les chiffres mais, jusqu'à présent, le but était de, d'une part, créer des parkings en amont avec les autres Régions et, d'autre part, de diversifier notre panel d'outils à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

Les grands parkings de dissuasion créés en Région bruxelloise rencontrent un succès mitigé. Diverses mesures sont prévues pour les rendre plus attractifs.

Par définition, les gens ne se déplacent pas aux mêmes moments pour se rendre au travail et pour effectuer leurs achats. Nous nous employons donc à améliorer l'utilisation des parkings situés en périphérie bruxelloise.

Mme Dejonghe, les adaptations des tarifs de stationnement de mai 2022 ne s'appliquent pas à l'ensemble de la Région et restent la prérogative des communes. Nous avons décidé de rendre les parkings de dissuasion gratuits pour ceux qui y laissent leur voiture pour prendre les transports en commun. Les usagers attendent un attrait financier, mais également un gain de temps.

van Brussel door ze beter te benutten. Dat is ook een strategie waar bewust op wordt ingezet.

Mevrouw Dejonghe, de aanpassingen van de parkeertarieven vanaf mei 2022 werden nog niet in het hele gewest doorgevoerd. Het Brussels Gewest is ermee bezig, maar het blijft de bevoegdheid van de gemeenten om die tariefaanpassingen al dan niet op hun grondgebied door te voeren. Niet alle gemeenten doen daaraan mee en dat is inderdaad verwarrend. Naar aanleiding van de aanpassing van de parkeertarieven hebben we al beslist om ook de overstapparkings gratis te maken voor wie ze werkelijk gebruikt om over te stappen op het openbaar vervoer. Zo worden ze financieel aantrekkelijk en word je als gebruiker gestimuleerd om ze ook effectief te benutten. Voor gebruikers moeten ze niet alleen financieel interessant zijn, maar ook voldoende tijdswinst opleveren.

171 *(verder in het Frans)*

Niet alleen buiten maar ook binnen de gewestgrenzen moeten er meer P+R's komen, zoals aan Coovi en Stalle.

(poursuivant en français)

Nous nous accordons sur la nécessité de prévoir en amont davantage de parkings de dissuasion, ce qui n'implique en rien que la Région bruxelloise doive rester les bras croisés. Un travail intrabruxellois de mutualisation des parkings existants s'impose, avec la création de parkings de test et de parkings P+R comme à Ceria et à Stalle à Uccle, en cours de création.

Une politique de parkings de dissuasion assortie d'un ensemble de solutions est nécessaire.

173 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Mijn vraag had vooral betrekking op de ontradingsparkings buiten de gewestgrenzen. Zolang het probleem niet in het hele metropolitane gebied wordt aangepakt, zullen we de gewestelijke mobiliteit niet noemenswaardig kunnen verbeteren.*

De metropolitane gemeenschap moest het overlegplatform worden waarin onder meer een netwerk van overstapparkings wordt ontwikkeld. In plaats daarvan is beslist om via thematische werkgroepen te werken, maar in de Brusselse Rand lijkt het dossier niet bovenaan de stapel te liggen.

Het dossier zou veel sneller moeten vooruitgaan. In plaats van enkele miniprojectjes hier en daar moet een globaal project met ontradingsparkings tot ver buiten Brussel worden uitgewerkt.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ma question portait essentiellement sur les parkings de dissuasion. Les park and ride intrabruxellois méritent également notre attention, et nous en avons discuté de nombreuses fois, mais je voulais ici me focaliser sur les parkings situés en dehors de Bruxelles. J'ai déjà eu l'occasion de poser cette question récurrente et celle sur la concertation avec la Flandre au gouvernement et à vous-même, sous cette législature et la précédente.

Nous ne pouvons pas continuer à adopter des mesures contraignantes intrabruxelloises, qui affectent principalement les Bruxellois, et nous montrer impuissants face à l'afflux quotidien des navetteurs à Bruxelles, qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes. Tant que nous n'aurons pas réglé le problème dans sa globalité, nous ne pourrons pas améliorer en profondeur la mobilité bruxelloise.

La Communauté métropolitaine de Bruxelles, une instance créée artificiellement par la sixième réforme de l'État et mort-née pour des raisons que je ne rappellerai pas ici, aurait dû être l'instance de concertation permettant de développer, entre autres, ce projet de parkings de dissuasion. À la place, il a été décidé de travailler par l'intermédiaire de groupes de travail thématiques, mais il semblerait que le dossier des parkings de dissuasion situés en dehors du ring de Bruxelles, dans la zone métropolitaine, ne se trouve pas sur le dessus de la pile.

Compte tenu des éléments repris dans la déclaration de politique générale, le plan Good Move et le plan régional de

développement durable, et au vu des constats dressés dans mon intervention initiale - qui sont partagés par mes collègues et par vous-même -, ce dossier devrait avancer beaucoup plus vite, avec une vision plus globale que des miniprojets ici et là, qui ne sont d'ailleurs pas concrétisés, au détriment de Bruxelles.

J'invite le gouvernement à être très volontariste sur la question et à pousser davantage à concrétiser un projet global de parkings de dissuasion, bien en amont de notre Région, au bénéfice de tous les usagers bruxellois.

175 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).- We kunnen ons alleen maar verheugen over de versterking van de interregionale samenwerking inzake mobiliteit en over de totstandkoming van een gemeenschappelijke visie over de ontradingsparkings.*

Het is nog te vroeg om de impact van de pandemie en het telewerken op de mobiliteitsgewoonten naar behoren te evalueren.

Volgens econoom Frédéric Héran kost de aanleg van een parkeerplaats tussen 20.000 en 25.000 euro. Het zou beter zijn als het gewest die kosten niet moest ophoesten.

Ontradingsparkings hebben maar zin zijn als het globale mobiliteitsbeleid de mensen ontmoedigt om hun weg met de auto voort te zetten. Het gewestelijke parkeerbeleid en de nieuwe parkeerordonnantie spelen daarin een belangrijke rol.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Nous ne pouvons que nous réjouir du renforcement de la coopération interrégionale en matière de mobilité et en particulier de l'adoption d'une vision commune au sujet des parkings de dissuasion.

Nous manquons de recul pour bien évaluer les effets de la pandémie et de la progression du télétravail sur les habitudes de mobilité.

Puisque nombre d'entre nous se basent sur une logique quantitative, je voudrais rappeler que, d'après les travaux de Frédéric Héran, économiste spécialisé dans les transports, construire une place de parking coûte entre 20.000 et 25.000 euros. Il vaudrait donc mieux que l'ouvrage ne soit pas à la charge de la Région bruxelloise.

Par ailleurs, pour que les parkings de dissuasion soient effectivement dissuasifs, il faut que la politique globale de mobilité dissuade de poursuivre son chemin en voiture. La gestion de la politique de stationnement constituera à ce niveau un levier important. Ce point est repris dans toutes les études scientifiques effectuées dans ce domaine.

Je me réjouis donc par avance que le projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale annoncé pourra compter sur la pleine coopération de chacun à cet objectif.

177 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Vlaams minister Weyts en Brussels minister Smet hebben tijdens de vorige regeerperiode sterk ingezet op overstapparkings. De samenwerking met de vervoersregio Vlaams-Brabant verloopt blijkbaar goed. Ik ga ervan uit dat u een en ander ook met Vlaams minister Peeters bespreekt.

Heb u ook contacten met de Waalse administraties en beleidsmakers, om ook Waalse pendelaars ervan te overtuigen dat ze met de trein naar Brussel moeten komen? Hoe verlopen de contacten met de NMBS, die een doorslaggevende rol speelt? Vlaanderen heeft een akkoord met de NMBS. Is een soortgelijk akkoord in de maak met het Brussels en het Waals Gewest?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- La collaboration avec la région de transport du Brabant flamand semble bien se dérouler. Je suppose que vous discutez également avec la ministre flamande Lydia Peeters.*

Êtes-vous en contact avec les administrations et le gouvernement de la Région wallonne ? Comment se déroulent les contacts avec la SNCB ? Un accord similaire à celui conclu en Flandre est-il prévu entre la SNCB et les Régions bruxelloise et wallonne ?

179 **Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).- Het overleg met de andere gewesten gaat de goede richting uit, maar we moeten druk blijven uitoefenen.*

Mme Leila Agic (PS).- Nous sommes heureux d'apprendre que la concertation va dans le bon sens mais, étant donné l'importance de cette question, il nous faudra veiller à maintenir une certaine

179 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Uiteraard staan wij achter de versterking van het overleg met Vlaanderen.*

Wanneer zullen de resultaten van de studie over de pendelaarsstromen beschikbaar zijn? Van welke gegevens zal die uitgaan?

183 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Het is zeker de bedoeling om de park-and-rides aan de app toe te voegen. Het is immers belangrijk om de mensen over alle mogelijke alternatieven te informeren. Velen zijn niet op de hoogte van de mogelijkheden of onderschatten de tijdswinst die een overstap op de metro oplevert.

Het klopt dat we meer contact hebben met Vlaanderen, ook op administratief vlak. Het is logisch dat we in de Rand rond Brussel meer met die overheid samenwerken. We willen evenwel dezelfde strategie ontwikkelen met Wallonië en de NMBS, want dergelijk overleg schept een win-winsituatie.

Onlangs heeft de NMBS een bevraging over haar nieuwe strategische plan georganiseerd. Wij hebben de maatschappij op de hoogte gebracht van onze prioriteiten voor het spoor. De andere gewesten zullen hetzelfde doen. Daarna is het aan de federale overheid om alles goed in balans te brengen. We zullen het overleg op die manier voortzetten.

185 *(verder in het Frans)*

De studie over de pendelaarsstromen zal uitgaan van telefoniegegevens. Ze moet ons helpen om betere beleidsstrategieën te ontwikkelen, niet alleen voor de ontradingsparkings, maar ook voor het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur.

pression et une position forte dans la discussion avec les autres Régions.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous soutenons évidemment le renforcement de la concertation avec la Flandre. Notre objectif est de disposer d'une image globale et de pouvoir lier des dossiers afin de mieux défendre notre vision. Pour nous, il s'agit de pouvoir abandonner sa voiture le plus en amont possible du trajet vers Bruxelles.

Vous avez dit qu'en concertation avec la Flandre, vous alliez tenter de mieux comprendre où vont les navetteurs. Comment, dans quel cadre et sur la base de quel type de données va se faire cette analyse de flux ? Quand ses conclusions seront-elles disponibles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Nous entendons intégrer les P+R dans l'application. Il faut informer au mieux les usagers sur les gains de temps potentiels.*

Nous souhaitons renforcer les contacts avec la Wallonie et la SNCB, car cette concertation est bénéfique pour toutes les parties.

Nous avons fait part à la SNCB de nos priorités en matière de transport ferroviaire. Les autorités fédérales se chargeront de les concilier avec celles des autres Régions.

(poursuivant en français)

L'analyse des flux concerne des données de téléphonie permettant de visualiser d'où viennent les gens et où ils s'arrêtent afin de créer de meilleures stratégies. Ces dernières incluent, entre autres, le P+R. Si nous savons, par exemple, qu'un flux important arrive de Flandre via l'avenue Charles-Quint, il peut être intéressant de créer un P+R au début de cet axe. En revanche, ce le serait moins si nous voyons que les automobilistes entrent à Bruxelles de tous côtés. Il s'agit de mieux comprendre les flux et d'actualiser les données dont Bruxelles Mobilité dispose. Je ne sais pas quand les flux seront analysés.

Cette analyse aura aussi un effet sur d'autres éléments, comme la planification des transports en commun et même les pistes cyclables. Elle permettra de mieux comprendre les déplacements et d'offrir des solutions alternatives aux voitures individuelles, y compris le covoiturage.

185 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Ik moedig u aan om het overleg met de andere gewesten en de NMBS voort te zetten.*

- Het incident is gesloten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'invite la ministre à poursuivre les concertations assidues avec la Flandre, la Wallonie et la SNCB. Il est important de travailler à tous les niveaux avec la même intensité. J'espère que la volonté de la commission, du parlement et du gouvernement pourra se concrétiser par ces contacts et donner enfin un peu d'air à Bruxelles.

- L'incident est clos.

191 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

191 **betreffende "de toepassing door de MIVB van de derdebetalersovereenkomsten zoals toegepast door de NMBS".**

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "l'application par la STIB du modèle des conventions tiers-payant tel qu'appliqué par la SNCB".

193 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Om het autogebruik te verminderen en zo de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren, kan het gewest nog heel wat doen.*

Op federaal niveau zorgen derdebetalersovereenkomsten tussen privé-ondernemingen en de NMBS ervoor dat die ondernemingen 80% van de abonnementsprijs van werknemers betalen en de overheid de resterende 20%.

Ook de MIVB zou die 20% kunnen bijpassen wanneer ze derdebetalersovereenkomsten met bedrijven sluit. Als een bedrijf die laatste 20% niet voor zijn rekening kan nemen, draait vandaag de individuele werknemer daarvoor op, wat niet bepaald een stimulans vormt om de auto te laten staan en bij te dragen tot de langverwachte modal shift in onze hoofdstad.

Bent u op de hoogte van die problematiek? Hebben privébedrijven daarover verzoeken tot u gericht? Hoe hebt u daarop gereageerd?

Denkt de Brusselse regering na over zo'n deelname in de abonnementsprijs? Is daarvoor een kosten-batenanalyse besteld?

Wordt over die mogelijkheid binnen de paritaire commissies overleg gepleegd? Welke eisen zijn daar te horen? Wat met de sectoren die maar in beperkte mate vertegenwoordigd zijn in die paritaire commissies?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Afin d'encourager davantage les citoyens à utiliser les modes de transport alternatifs et ainsi contribuer à diminuer significativement la densité automobile de notre capitale et renforcer la qualité de vie de nos citoyens, quantité de solutions pourraient encore être développées à l'échelle de la Région.

Parmi elles, et à l'instar des mesures qui ont été mises en œuvre au niveau fédéral avec la SNCB, il y a par exemple la possibilité de voir la Région bruxelloise participer financièrement à la conclusion de conventions tiers payant avec les entreprises bruxelloises du secteur privé, afin de permettre qu'une partie de l'abonnement de leurs employés soit couverte par des fonds publics. En effet, par la conclusion d'une convention tiers-payant entre une entreprise du secteur privé et la SNCB, le coût du trajet effectué par les employés pour leurs trajets domicile-lieu de travail est récupéré par la SNCB à hauteur de 80 % auprès de l'employeur et à concurrence de 20 % directement auprès de l'État.

Contrairement à la SNCB, la convention tiers payant telle que proposée par la STIB, bien qu'elle permette à une entreprise du secteur privé d'intervenir à concurrence de 80 % du prix de l'abonnement pour ses employés, ne prévoit aucune participation publique pour atteindre la couverture maximale du prix de l'abonnement. Dès lors, à imaginer que l'employeur soit dans l'impossibilité de couvrir les 20 % pour chaque employé qui en ferait la demande, le montant resterait à charge de l'employé. Ce constat, vous en conviendrez, reste problématique et très peu incitatif pour renforcer le transfert modal tant attendu dans notre capitale.

Avez-vous été tenue au courant de cette problématique ? Des demandes spécifiques de la part d'entreprises privées vous ont-elles été adressées ? Le cas échéant, dans quelles proportions et quelles réponses leur avez-vous fournies ?

Des pistes de réflexion sont-elles en discussion au sein du gouvernement bruxellois pour envisager une participation de la Région dans le prix de l'abonnement ? Quelle est la position du gouvernement à cet égard ? Une objectivation de cette possibilité, sur la base d'un calcul coûts-bénéfices, a-t-elle été commandée ?

Des concertations sociales sont-elles en cours à ce sujet au sein des différentes commissions paritaires ? Quelles sont les demandes exprimées ?

Si la solution doit être envisagée au niveau de la concertation sociale, quelles solutions pourraient être mises en œuvre dans les cas où les commissions paritaires ne représenteraient, au vu de leur composition, que très faiblement les acteurs bruxellois au sein d'un secteur spécifique ?

195 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Voor 95,7% van de werknemers neemt de werkgever 100% van de B2B-abonnementsprijs voor zijn rekening. De overige 4,3% betalen gemiddeld 36% van die prijs.*

Voor de abonnementen van het Europees Parlement (2% van het totaal) geldt een uitzonderlijke 50/50-regeling. Als we die buiten beschouwing laten, zakt de gemiddelde werknemersbijdrage tot 24%.

Het derdebetalersmodel van de NMBS is daarom niet zomaar overdraagbaar naar de MIVB. Ons kabinet heeft ook nooit aanvragen in die zin gekregen. Dat heeft wellicht te maken met de relatief lage abonnementsprijzen van de MIVB, alsook met het feit dat de Brusselaars het openbaar vervoer niet enkel voor woon-werkverkeer gebruiken.

Wij willen de tarieven voor iedereen heel laag houden, zodat ze geen rem vormen voor de modal shift. De prijs voor een jaarabonnement is sinds 2013 onveranderd gebleven en de MIVB hanteert erg voordelige tarieven voor kinderen, jongeren, ouderen en mensen met een laag inkomen.

Voor gecombineerde B2B-abonnementen MIVB-NMBS, die bij de NMBS kunnen worden aangekocht, geldt bovendien wel de federale bijdrage van 20% in de 80/20-formules.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'écrasante majorité des employés disposent d'un abonnement payé à 100 % par leur employeur, à savoir 95,7 % d'entre eux. Les employés qui bénéficient d'un abonnement partiellement payé par leur employeur - donc 4,3 % des bénéficiaires d'un abonnement business to business (B2B) - paient en moyenne 36 % du prix de l'abonnement, 64 % étant pris en charge par l'employeur.

La formule 50/50 (2 % du total des abonnés B2B) n'est proposée que par un seul grand employeur à Bruxelles, le Parlement européen, qui fait exception à la règle qui veut que l'employeur intervienne a minima pour 71,8 % du prix. Si l'on retire ces abonnements du calcul, une moyenne de 24 % de l'abonnement reste à payer par l'employé.

Dès lors, le modèle du tiers payant de la SNCB n'est probablement pas transposable à la STIB. D'ailleurs, notre cabinet n'a jamais reçu de question à ce sujet, sans doute en raison du coût relativement bon marché de l'abonnement de la STIB, si on compare avec celui de la SNCB couvrant des distances plus longues. En outre, les Bruxellois font un usage très varié de leur transport public, et ne l'utilisent pas uniquement pour les trajets domicile-travail.

Comme vous le savez, à Bruxelles, plutôt que de cibler en particulier les employés, la volonté est de garder une politique tarifaire très bon marché pour tous. La politique bruxelloise vise à ce que le prix ne soit pas un frein au transfert modal.

Le prix de l'abonnement annuel est resté inchangé depuis 2013. Par ailleurs, la STIB propose une politique tarifaire très avantageuse en faveur des enfants et seniors précarisés (pour qui l'abonnement est gratuit), des jeunes de 12 à 25 ans (qui paient 12 euros par an), des seniors (60 euros par an), et des personnes précarisées (80 euros par an).

Notez que les abonnements combinés STIB-SNCB sont vendus par la SNCB. Cette dernière reverse à la STIB la part qui lui est due. Les bénéficiaires d'un abonnement B2B peuvent dès lors

197 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Ik hoorde van Brusselse privé-ondernemingen dat ze u daarover aangesproken hadden. Ik zal hun uw antwoord doorspelen en hen naar u doorverwijzen voor verdere verduidelijkingen.*

- Het incident is gesloten.

bénéficier de l'intervention du fédéral de mise pour la formule 80-20 lors de leur achat auprès de la SNCB.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- J'ai été interpellée par des entreprises privées en Région bruxelloise, d'où ma question. Elles me disent vous avoir contactée. Je leur relayerai les différents éléments de votre réponse et les inviterai à revenir vers vous et vos services pour faire la lumière sur la situation.

J'estime pour ma part que le transfert modal doit être encouragé.

- L'incident est clos.

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

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

201 **betreffende "de ontwikkeling van het Brabantnet".**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le développement du 'Brabantnet'".

203 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Eind 2013 stelde Vlaanderen het project Brabantnet voor, voor vlotter openbaar vervoer tussen Brussel en Vlaams-Brabant. Het plan bevat drie nieuwe tramlijnen: een tram tussen Brussel en de luchthaven in Zaventem, de Ringtrambus tussen het UZ Brussel en Zaventem, en een sneltram langs vijf P+R's aan de noordkant van Brussel, tussen Willebroek en het Noordstation.*

Voorlopig rijdt daarvan alleen de Ringtrambus, sinds juni 2020. Hoe staat het met de twee andere?

Voormalig Vlaams minister van Mobiliteit Weyts ging ervan uit dat de drie nieuwe tramlijnen zouden leiden tot 20.000 auto's per dag minder op de Ring. Dat het Brusselse openbaar vervoer bij de gewestgrenzen stopt, zet een rem op de uitbouw van zachte vervoersalternatieven. De sociaal-economische invloedssfeer van het gewest beperkt zich niet tot de negentien Brusselse gemeenten: kijk maar naar de 350.000 pendelaars die hier elke dag komen werken. Velen van hen nemen daarvoor de auto, niet zozeer vanwege de afstand, maar omdat er geen goede verbinding is met het openbaar vervoer.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le 6 décembre 2013, la Flandre décidait du lancement du projet Brabantnet, ou réseau Brabant, visant l'amélioration de la connexion en transports en commun rapides de Bruxelles avec le Brabant flamand.

Pour ce faire, trois lignes de tram ont été planifiées :

- le luchthaventram devant connecter Bruxelles avec l'aéroport de Zaventem ;

- le ringtrambus ou tram-bus du ring reliant l'UZ Brussel et l'aéroport de Zaventem en longeant approximativement le tracé du ring nord ;

- le sneltram, tram à connexion rapide devant relier cinq P+R se situant dans le nord de Bruxelles, de Willebroek jusqu'à la gare du Nord.

Jusqu'ici, seul le tram-bus du ring a vu le jour. Il circule depuis le 28 juin 2020. Qu'en est-il des deux autres ?

En novembre 2021, la ministre flamande de la mobilité Lydia Peeters indiquait que le budget du plan d'investissement intégré du réseau Brabant pour 2022 était de 64,7 millions d'euros, comprenant les études de faisabilité et l'investissement pour le tram-bus du ring. Elle précisait que les investissements totaux dans le réseau Brabant s'élevaient à 600 millions d'euros, y inclus les investissements dans les autoroutes cyclables et les mesures de qualité de vie autour du ce même réseau Brabant.

Selon l'ancien ministre flamand de la mobilité, Ben Weyts, la création de trois nouvelles lignes de tram permettrait de réduire de 20.000 le nombre de véhicules circulant quotidiennement sur le ring. La limitation du réseau de transport en commun de Bruxelles aux frontières administratives de la Région apparaît

205 *Volgens onderzoeker Geert te Boveldt (MOBI, VUB) worden projecten die de gewestgrenzen overschrijden nog al te vaak door een enkele regering uitgewerkt en is er pas in een later stadium overleg met de andere gewesten. Dat moet vroeger gebeuren. Te Boveldt pleit ook voor een enkel vervoersbewijs voor alle vervoersmaatschappijen.*

Het project rond tram 62, die wordt doorgetrokken naar de luchthaven, lijkt vertraging op te lopen aan Vlaamse kant. Eerst was het de bedoeling dat de tram er in 2024 zou zijn, maar dat wordt nu 2026 of zelfs 2027, zoals de topman van de MIVB onlangs aankondigde. Het voorbeeld van tramlijn 62 is symptomatisch: ze werd al in 2018 aangekondigd en ligt voor het grootste deel op Vlaams grondgebied.

Wie zal uiteindelijk lijn 62 uitbaten, de MIVB of De Lijn? Zijn de akkoorden rond? De lijn zou de MIVB 150 miljoen euro kosten. Kunt u dat verduidelijken?

Waaruit bestaan de verplichtingen van beide gewesten precies voor elk van de lijnen van het Brabantnet? Welke zijn de gezamenlijke doelstellingen en strategieën?

Wat zijn de plannen in verband met de vervoersbewijzen?

comme un frein au déploiement de modes alternatifs doux de mobilité. La réalité socioéconomique bruxelloise ne se limite bien entendu pas aux dix-neuf communes, comme l'attestent les plus de 350.000 navetteurs qui viennent quotidiennement travailler à Bruxelles.

Rappelons qu'une étude réalisée par l'ULB et la VUB en 2019 indiquait que 50 % des navetteurs habitant une commune périphérique de la Région bruxelloise prenaient leur voiture pour venir travailler à Bruxelles. Elle montrait que ce n'était pas forcément la distance qui empêchait les navetteurs de prendre les transports en commun, mais plutôt l'accès à ce moyen de transport.

Geert te Boveldt, chercheur à la VUB et membre du groupe de recherche MOBI, liait dans son étude ce problème au fait que : "Pour les projets de mobilité qui transcendent les frontières régionales, les plans sont encore trop souvent élaborés par un seul gouvernement. Ce n'est qu'ensuite que la consultation avec les autres Régions a lieu. Cela devrait se faire beaucoup plus tôt".

Ce même chercheur se prononce aussi en faveur du titre de transport unifié pour tous les transports en commun, afin de permettre une meilleure mobilité des navetteurs entre les Régions.

Concernant le tram 62, le luchthaventram, une enquête a été lancée en octobre 2021 sur la construction d'une infrastructure de tram sur l'avenue du Bourget à Haren, sur le tronçon entre le rond-point de l'OTAN et la frontière linguistique. Ce projet semble accuser du retard côté flamand. L'exploitation de la ligne 62 jusqu'à l'aéroport, initialement prévue pour 2024, a en conséquence a été reportée à 2026, et même à 2027, selon une récente communication du CEO de la STIB.

L'exemple du tram 62 est symptomatique, puisqu'il a été annoncé en 2018 et que cet itinéraire se situe en réalité majoritairement sur le territoire flamand.

Qui de la STIB ou de De Lijn sera chargé in fine de l'exploitation de la ligne 62 ? Pour quelle raison ? Les accords ne sont-ils pas encore finalisés au niveau du permis et des travaux ?

Il est question d'un coût de 150 millions d'euros pour la STIB. Pourriez-vous apporter des précisions à ce sujet ?

Quelle réciprocité ces accords prévoient-ils sur chacune des lignes du réseau Brabant connectées à Bruxelles ?

Que convient-il encore de négocier lors des concertations avec la Région flamande ?

Quels objectifs et stratégies communes ont-ils été définis lors de vos concertations sur l'interconnexion des réseaux de transports en commun entre les deux Régions, au-delà du réseau Brabant ?

Qu'est-il prévu pour les titres de transports en commun ?

207 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Sinds ons aantreden overleggen Vlaams minister Lydia Peeters en ik geregeld over de belangrijke dossiers, en met resultaat.*

Er is een overlegstructuur opgezet tussen Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap (voor alles wat de Ring aangaat) en de vervoerregio's (voor alles rond mobiliteit). Ook bijvoorbeeld rond de fraude met roetfilters hebben we goed samengewerkt; we hebben de snelheid op de Ring teruggebracht tot 100 km/u, en de Ringtrambus heeft toestemming gekregen om in Brussel rond te rijden. Daarnaast sloten Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap een samenwerkingsovereenkomst om de aanleg van fietsverbindingen tussen de gewesten te vergemakkelijken. Tot slot bestelden we samen een studie over de ontsluiting van de Heizelvlakte. Die moet input leveren voor het Brusselse richtplan van aanleg voor de Heizel en voor de Vlaamse studies over het noordelijk tracé van de Ring. Dat zijn maar enkele voorbeelden waaruit blijkt dat onze samenwerking mooie resultaten oplevert.

Wat nu specifiek het Brabantnet betreft, staat de verlenging van tram 62 tot aan de luchthaven in Good Move bij de "te versterken of te creëren assen". We willen die lijn heel graag doortrekken.

Bij een nieuwe tramlijn komt heel wat kijken. Voor een project van die omvang is 2027 een realistische datum. De grote lijnen, zoals het tracé en de haltes, liggen vast, alsook hoe er samengewerkt zal worden met Vlaanderen. Nu moeten beide gewesten daarover een evenwichtig akkoord zien te bereiken, zoals bepaald in de resolutie die het Brussels Parlement in 2013 over het Brabantnet aannam.

Quelles sont les phases de travaux actuellement prévues pour ces lignes du côté bruxellois et flamand ? À quelle échéance la mise en service des lignes est-elle attendue ?

Des prolongations de lignes de la STIB en dehors des limites de la Région sont-elles à l'étude, en contrepartie de l'augmentation du nombre de lignes de De Lijn connectées à Bruxelles, comme les lignes 4, 8 et 9 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Depuis mon entrée en fonction et celle de ma collègue flamande Lydia Peeters, nous menons une concertation régulière dans les grands dossiers, en vue d'entretenir des contacts positifs. Et les résultats sont là.

Une structure de concertation a été mise en place entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap (pour les dossiers relatifs au ring de Bruxelles) et les régions de transport (pour tous les dossiers liés à la mobilité). Celles-ci regroupent les différents services de la Région flamande, comme De Lijn, le département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande, l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV) et De Werkvennootschap, mais aussi les communes au sein du conseil de région de transport (vervoerregioraad).

Nous avons également bien progressé dans la détection des fraudes aux filtres à suie et au contrôle technique des cyclomoteurs. Nous avons réduit la vitesse sur le ring à 100 km/h. Le tram-bus du ring a été autorisé à Bruxelles et est en service depuis juin 2020.

En 2020, nous avons aussi conclu une convention de coopération entre Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap, afin de faciliter la construction de liaisons cyclables entre les Régions. Un premier projet d'autoroute cyclable sera bientôt terminé le long de l'autoroute E40, entre la frontière régionale et l'avenue des Communautés.

En outre, nous avons lancé une étude conjointe sur le désenclavement du plateau du Heysel, qui devrait alimenter à la fois les études bruxelloises sur le plan d'aménagement directeur du Heysel et les études flamandes sur le ring Nord.

Ces quelques exemples montrent qu'en se mettant autour de la table, nous pouvons mieux collaborer et parvenir à de bonnes solutions.

Concernant plus spécifiquement le réseau Brabant, le prolongement du tram 62 vers l'aéroport figure bien dans le plan Good Move parmi les axes à étudier, à renforcer ou à créer. La volonté de concrétiser ce prolongement est réelle. De nombreux projets ambitieux sont actuellement menés en vue d'améliorer la mobilité à Bruxelles (métro 3, tram de Neder-Over-Heembeek, etc.) et nous souhaitons continuer dans ce sens.

La création d'une nouvelle ligne de tram implique de réaliser des études, définir un tracé, passer par une phase administrative comprenant l'enquête publique, les demandes de permis, etc.

avant que le chantier ne puisse effectivement commencer. L'horizon 2027 a été calculé en tenant compte de tout ce processus, qui est indispensable pour réaliser un projet d'une telle ampleur, en respectant les différentes étapes, et en faire un succès.

Les grands contours du projet, comme le tracé et les arrêts, ainsi que le type de collaboration avec la Flandre, ont été définis et doivent faire l'objet d'un accord entre les deux Régions. Le but est de trouver un accord équilibré, conforme à la résolution adoptée par le Parlement bruxellois en juillet 2013 concernant le projet de réseau Brabant. Le parlement avait alors entendu à ce sujet De Lijn, la STIB et Bruxelles Mobilité.

209 *Wat dat betreft, is er niets nieuws. In het akkoord wordt de exploitatie van alle interregionale lijnen geregeld, zowel de bestaande (19, 32, 82, 39, 44) als de toekomstige (de drie Brabantnetlijnen) en alle mogelijke toekomstige projecten van de MIVB of De Lijn.*

Met het akkoord worden de investeringskosten netjes gescheiden van de exploitatiekosten. Het financieringsmodel is bijna rond. Pas als de overeenkomst is getekend, kunnen we met 100% zekerheid zeggen dat het de MIVB is die de lijn zal uitbaten. Voor het eerst sinds 1991 zal dan een dergelijke beslissing door twee regeringen samen worden genomen.

Wat de vervoersbewijzen betreft, zijn er sinds 1 januari 2021 de Brupass en Brupass XL voor trajecten over de gewestgrenzen heen. Daar ging twintig jaar discussiëren en onderhandelen aan vooraf. Dit is een eerste stap, en we willen absoluut verder op het ingeslagen pad.

Il n'y a rien de nouveau à ce sujet. L'accord doit régler la gestion des lignes de tram interrégionales, tant actuelles (19, 32, 82, 39, 44) que futures (les trois lignes du réseau Brabant), mais aussi tout futur projet de la sorte qui émanerait de la STIB ou de De Lijn.

L'accord prévoit une répartition équilibrée des lignes interrégionales. Et surtout, il sépare les coûts d'investissement des infrastructures liées à une implantation sur le territoire, à charge de la Région concernée, des coûts d'exploitation, à charge de l'exploitant désigné. Le modèle de financement définitif est en cours de discussion. Ce n'est que lorsque ledit accord sera signé que nous pourrons affirmer avec certitude que la ligne de l'aéroport sera exploitée par la STIB.

Cet accord n'est pas encore conclu, mais j'ai bon espoir. Il est normal que ce projet prenne du temps. Ce sera la première fois depuis l'accord de coopération de 1991 qu'une telle décision sera prise par deux gouvernements.

En ce qui concerne les titres de transports en commun, depuis le 1er janvier 2021, le Brupass et le Brupass XL sont valables pour les transports en commun interrégionaux. Il s'agit également d'une avancée considérable après vingt ans de négociations et de discussions. C'est une première étape et nous avons l'ambition de continuer sur notre lancée.

Pour ce qui est des phases de travaux prévus pour ces lignes des côtés bruxellois et flamand et afin d'anticiper un accord politique définitif pour la prolongation de la ligne de tram vers l'aéroport, De Werkvennootschap a introduit une demande de permis d'urbanisme pour les segments situés sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale. Cette demande est en cours de traitement. Pour le segment qui emprunte le territoire de la Région flamande, De Werkvennootschap travaille sur la demande d'un permis d'environnement - la Flandre ne fait pas de différence entre ces deux permis.

211 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Uw antwoorden stellen me niet gerust. Komt het doordat het nog niet beslist is dat u niets zegt over wie tram 62 zal exploiteren?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos réponses ne me rassurent pas. Est-ce parce que ce n'est pas décidé que vous ne m'avez pas dit qui allait s'occuper de l'exploitation du tram 62 ?

211 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het akkoord moet nog worden ondertekend, maar normaal gezien wordt dat de MIVB.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est tranché, mais l'accord doit encore être signé. Normalement, ce sera la STIB.

211 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Als het allemaal geen probleem is, waarom gaat het dan niet vooruit? Het gaat maar over een beperkt aantal kilometers: het grootste deel van de lijn is al operationeel. Het is de gemakkelijkste lijn van de drie, naar Zaventem in ongeveer één rechte lijn, en Brussel heeft deze lijn absoluut nodig, omdat er veel jobs voor Brusselaars zijn op de luchthaven.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous ne comprenons pas ce qui traîne. Si cela ne pose pas de problème, ni d'un côté ni de l'autre, pourquoi ne va-t-on pas de l'avant ? Cette ligne 62 représente très peu de kilomètres parce qu'une grande partie du tracé est déjà exploitée. Quelle est la pierre d'achoppement pour cette ligne, qui est la plus simple à réaliser ? Elle rejoint Zaventem en ligne droite, ou presque, et la Région bruxelloise en a besoin, parce que c'est un bassin d'emplois extrêmement important. Cette ligne permet aussi à la capitale de rayonner au-delà de ses frontières.

Concernant le tram rapide entre Willebroek et Bruxelles, j'aimerais y voir plus clair sur la façon dont vous allez opérer. En effet, il semble que les conventions soient différentes pour les trois tracés du réseau Brabant. Qu'en est-il pour le tram reliant l'aéroport et le tram rapide à destination de Willebroek ?

217 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Ik begrijp dat u ongeduldig bent, maar het gaat hier over grote projecten en uitdagingen. Daar gaan ernstige onderhandelingen aan vooraf. Binnenkort kunnen we een akkoord sluiten en dan gaat het echt vooruit. Er zijn geen echte problemen of discussiepunten, we schaven gewoon aan de overeenkomst.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends votre impatience, mais ce ne sont pas de petits projets, ni de petits enjeux. Nous parlons ici de projets interrégionaux de trams : le tram de l'aéroport, celui qui longe l'A12, le tram du ring et le tram-bus du ring. La répartition des coûts d'exploitation, des travaux, etc., fait l'objet de négociations sérieuses. Un accord est imminent et tout le monde s'attend à ce que cela avance. Des préparatifs sont en cours, De Werkvennootschap a lancé les demandes de permis nécessaires. Même si cela n'avance pas aussi vite que vous le voudriez, il n'y a pas pour autant de problème ou de point qui fasse discussion. Nous peaufinons simplement l'accord.

217 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Daaruit leid ik af dat de overeenkomst nog in 2022 wordt ondertekend.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'en déduis que vous confirmez que la convention sera signée en 2022.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

223 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

223 **betreffende "het gebruik van de European Disability Card bij de MIVB".**

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'utilisation de la 'European Disability Card' à la STIB".

225 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Niet elke handicap is even duidelijk zichtbaar. Naast de beperking zelf is dat gebrek aan herkenbaarheid voor veel personen met een beperking een extra belemmering om deel te kunnen nemen aan het publieke leven. Het zorgt ervoor dat omstaanders niet altijd het nodige begrip of geduld tonen voor bijvoorbeeld mensen met een mentale beperking.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Tous les handicaps ne sont pas clairement visibles. Ce manque de reconnaissance constitue un obstacle supplémentaire à la participation des personnes handicapées à la vie publique.*

Jusqu'il y a peu, un handicap ne pouvait être attesté que par toutes sortes de certificats médicaux et de formulaires. Ceux-ci ont été remplacés en octobre 2017 par la European

Tot voor kort kon een handicap enkel kenbaar gemaakt worden door middel van allerhande doktersattesten en ingevulde formulieren. Sinds oktober 2017 bestaat daarvoor echter een eenvormige kaart, de European Disability Card (EDC). Die kaart wordt gebruikt in acht Europese lidstaten en kan onder meer worden aangevraagd bij de dienst Personne handicapée autonomie recherchée en bij het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap.

Enerzijds geldt de EDC als een algemeen bewijs van een beperking. Dat verlaagt de drempel voor personen met een handicap om deel te nemen aan diverse culturele, sport- en vrijetijdsactiviteiten, doordat de houder van de kaart zich eenvoudig kenbaar kan maken als een persoon met een handicap. Anderzijds is de kaart ook een middel voor openbare en private entiteiten om te tonen dat zij personen met een handicap een warm hart toedragen. Partners van de EDC krijgen een label waarmee zij hun initiatieven voor mensen met een handicap meer zichtbaarheid kunnen geven.

Helaas ondersteunt en erkent de MIVB de EDC tot op heden niet. Ik ondervroeg u daarover vroeger al. Toen deed u de EDC af als een loutere kortingskaart en stelde u dat de MIVB die niet actief zou ondersteunen. Ik blijf er echter bij dat de EDC een waardevol instrument kan zijn om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor personen met een beperking. Ook De Lijn ziet dat in en erkent de kaart ondertussen. Via de opleidingstrajecten en interne bewustmakingscampagnes zorgt De Lijn ervoor dat chauffeurs en controleurs de kaart kennen en op een gepaste wijze kunnen reageren wanneer een reiziger die laat zien.

Zal de MIVB de European Disability Card erkennen? Zo ja, hoe zult u dat doen? Zo nee, waarom niet?

Disability Card (EDC), qui est utilisée dans huit États de l'Union européenne et peut être demandée au service Personne handicapée autonomie recherchée et à l'Agence flamande pour les personnes handicapées.

Cette carte est considérée comme une preuve générale d'un handicap, ce qui permet d'abaisser le seuil de participation des personnes handicapées à diverses activités culturelles, sportives et de loisirs. Elle est aussi un moyen, pour les entités publiques et privées, de donner davantage de visibilité à leur engagement envers les personnes handicapées.

La STIB reconnaîtra-t-elle l'EDC, à l'instar de De Lijn ? Si oui, comment comptez-vous procéder ? Si non, pourquoi ?

227 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Dit onderwerp is al aan bod gekomen in november 2020 in een schriftelijke vraag van mevrouw Van Achter, in augustus 2021 in een schriftelijke vraag van mevrouw Debaets en in november 2021 in een mondelinge vraag van mevrouw Rochette.

De European Disability Card geldt voor culturele activiteiten en biedt verschillende faciliteiten aan waaruit de kaarthouder kan kiezen. De website die aan de European Disability Card gewijd is, preciseert duidelijk dat het gaat om “een kaart om de toegang van personen met een handicap tot cultuur, sport en vrijetijdsbesteding te vergemakkelijken”. De verschillende Europese landen hebben elk hun eigen invulling aan de kaart gegeven.

De MIVB heeft aan de FOD Sociale Zekerheid gevraagd welk standpunt ze het beste zou innemen om op Belgisch niveau een coherent systeem aan te bieden. Er werd beslist dat de kaart geldig is voor de betrokken instellingen. Het openbaar vervoer maakt daar geen deel van uit.

Daarnaast is de kaart ook een soort communicatie-instrument waarmee mensen met een handicap zich kenbaar kunnen maken. Ook op dat niveau is het essentieel dat de

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Cette problématique a déjà fait l'objet de questions écrites de Mmes Van Achter, Debaets et Rochette.*

Le site web consacré à la European Disability Card indique clairement qu'il s'agit d'une "carte destinée à faciliter l'accès des personnes handicapées à la culture, au sport et aux loisirs". La STIB a interrogé le SPF Sécurité sociale à ce sujet, et en a conclu que les transports publics ne faisaient pas partie des institutions concernées.

La carte est aussi une sorte d'outil de communication avec lequel les personnes handicapées peuvent se faire connaître. À ce niveau également, il est essentiel que les sociétés de transport public recourent à un système aussi cohérent que possible.

Un groupe de travail réunissant les quatre sociétés de transport examine comment offrir certaines facilités aux personnes handicapées. Une réunion sur le sujet est également prévue avec le Collectif des acteurs bruxellois de l’accessibilité numérique. Je suis disposée à travailler avec la European Disability Card ou toute autre solution élaborée par les sociétés de transport.

vervoersmaatschappijen met een systeem werken dat zo coherent mogelijk is, of het nu deze kaart is of een andere.

Bepaalde faciliteiten voor personen met een handicap worden momenteel bestudeerd door een werkgroep waarin de vier vervoersmaatschappijen zijn verenigd. Dat is een eerste stap voorwaarts in de richting van een algemene verbetering. Er is ook een vergadering met Caban gepland over dat onderwerp. De werkgroep zoekt uit op welke manier de vier vervoersmaatschappijen een coherent antwoord kunnen geven. Ik sta ervoor open om met de European Disability Card te werken, maar als de vervoersmaatschappijen een andere oplossing uitwerken, is dat ook goed.

229 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Via die kaart kunnen mensen met een handicap hun handicap zichtbaar maken en de erkenning krijgen dat ze welkom zijn. Een handicap is immers niet altijd zichtbaar.

Het zou een goede zaak zijn mocht de MIVB in gesprek gaan met de mensen achter de EU Disability Card en dat de andere vervoersmaatschappijen mee op die kar springen en die tool omarmen. Zoveel kaarten zijn er nu ook niet in omloop. Het gaat hier om een uitgebreid Europees project, dat reeds in acht landen wordt toegepast. Het lijkt me logisch dat u dit grondig bekijkt en de stap zet.

- *Het incident is gesloten.*

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

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

233 **betreffende "het gewestelijk beleid ten gunste van gemotoriseerde tweewielers".**

235 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- In 2021 kwamen 61 motorrijders om het leven en raakten 5.700 motorrijders gewond bij verkeersongevallen. Het is dus belangrijk om hun veiligheid te verbeteren.*

Een belangrijke factor bij ongevallen is de kwaliteit van de infrastructuur. Voor een motorrijder kan een klein gat in de weg een groot ongeluk veroorzaken. Hetzelfde geldt voor de keuze van het wegdek. In het nieuwe verkeersveiligheidsplan wordt Fix My Street uitgebreid met de mogelijkheid om de plaats aan te geven van aanrijdingen of valpartijen die niet bij de politie zijn gemeld. Dat sluit aan bij mijn voorstel om een tabblad "Make Me Safe" in te voeren.

Ik heb ook een resolutie ingediend waarin ik onder meer vraag om in de tunnels een middenrijvak voor motorrijders te creëren. Daarnaast pleit ik voor meer beveiligde parkeervoorzieningen voor motorfietsen. Voorts moeten we

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Cette carte permet aux personnes handicapées de rendre leur handicap visible et de s'assurer qu'elles sont les bienvenues.*

La STIB et les autres sociétés de transport feraient bien d'adopter cet outil, déjà largement utilisé au niveau européen.

- 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 "la politique régionale en faveur des deux-roues motorisés".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En 2021, 61 conducteurs de deux-roues motorisés sont décédés et 5.700 autres ont été blessés dans des accidents de la route. Il est dès lors primordial d'accorder une vigilance toute particulière aux solutions permettant aux motards de se déplacer de manière sécurisée.

Le plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 rappelle d'ailleurs que les utilisateurs de deux-roues motorisés sont des usagers dits vulnérables au sens de la sécurité routière. Cette vulnérabilité - comme pour les autres usagers faibles - s'observe au regard du taux de gravité des collisions les impliquant. En 2019, il était de 5,7 %. Chaque année, on comptabilise en moyenne 32 conducteurs de deux-roues motorisés tués ou blessés graves aux carrefours. Ce point précis constitue donc une priorité pour améliorer la sécurité des motards à Bruxelles.

ons voorbereiden op de komst van elektrische motorfietsen, waarvoor oplaadinfrastructuur nodig is.

Un autre facteur important d'accidents est la qualité de l'infrastructure, qu'il s'agisse de la visibilité des aménagements effectués ou de l'état général de la voirie. Pour un motard, un petit trou dans la route peut causer un gros accident. Il en va de même pour le choix du revêtement, qui se doit d'être optimal. Le nouveau plan de sécurité routière prévoit à ce sujet d'ajouter à Fix My Street la possibilité d'indiquer les lieux de collision ou de chutes non communiquées à la police. Cela rejoint ma proposition d'y créer un onglet "Make Me Safe".

Face à la vulnérabilité des motards, j'ai également déposé une proposition de résolution demandant, par exemple, d'étudier la création des bandes de circulation centrales dans les tunnels afin de garantir la sécurité des motocyclistes. Les matériaux utilisés pour le revêtement de la chaussée, les marquages et les dispositifs présents sur la chaussée sont également concernés.

Nous demandons également de développer en voirie une offre de parkings sécurisés destinés aux motos, ou encore d'encourager les parkings hors voirie à favoriser une formule tarifaire spécifique pour les motocyclettes et la mise en place d'équipements spécifiques. S'agissant du stationnement, il convient également de prendre en compte la prochaine interdiction des moteurs thermiques et l'arrivée sur le marché des deux-roues électriques, qui pourraient nécessiter des solutions de rechargement en voirie.

237 *Hoe zult u de veiligheid van motorrijders in Brussel verbeteren?*

Wanneer zal de nieuwe functie voor het melden van botsingen en valpartijen in Fix My Street worden opgenomen?

Hebt u de invoering van een middenrijvak voor motorrijders in de tunnels bestudeerd?

Het wegdek wordt regelmatig door motorrijders als oorzaak aangewezen. Wat doet u om dat te verhelpen?

Veel verkeersdrempels en uitstekende voetpaden zijn 's nachts niet goed zichtbaar. Hoe zult u daar verandering in brengen?

Wat doet u om het aantal parkeerplaatsen voor motorrijders te vergroten?

Met wie werkt u samen om elektrische oplaadpunten voor motorfietsen en scooters te ontwikkelen? Zijn de huidige oplaadpunten geschikt voor elektrische motorfietsen en scooters? Zitten er tussen de 11.000 geplande oplaadpunten ook oplaadpunten die door tweewielers kunnen worden gebruikt?

U bent van plan een einde te maken aan de tolerantiemarge voor snelheidsbeperkingen. Het is evenwel gevaarlijk om altijd de ogen op de snelheidsmeter te moeten houden. Is het niet mogelijk een minimale tolerantie te behouden?

De manière générale, comment travaillez-vous à l'amélioration de la sécurité des motards à Bruxelles ?

Quel est le calendrier prévu pour intégrer à Fix My Street cette nouvelle fonctionnalité relative aux collisions et aux chutes ?

Quelle est votre position au sujet de l'aménagement de bandes de circulation centrales pour les motards dans les tunnels ? Avez-vous étudié les bénéfices qu'elles pourraient engendrer pour la sécurité routière ? À défaut, pourquoi ?

Que met en place Bruxelles Mobilité pour viser un entretien des routes qui tienne suffisamment compte des deux-roues motorisés ? Les matériaux utilisés pour le revêtement de la chaussée et de leurs abords sont régulièrement mis en cause par les motards. Que faites-vous pour y remédier ?

Beaucoup de dispositifs ralentisseurs (dos d'âne, oreilles de trottoirs, etc.) sont très peu visibles la nuit, ce qui constitue un danger majeur pour les motards. Des bandes réfléchissantes sont peu onéreuses et améliorent le respect de l'aménagement. Que faites-vous pour déployer de telles modifications ?

Qu'est-il mis en place pour développer l'offre de stationnements pour les deux-roues ?

Comment et avec qui travaillez-vous afin de développer une offre de bornes de recharge électrique destinée aux motos et aux scooters ? Les bornes installées actuellement sont-elles compatibles avec les motos et scooters électriques ? Le chiffre

239 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Motorrijders zijn net als voetgangers, scootergebruikers en fietsers kwetsbaar ten opzichte van autobestuurders, omdat zij geen externe bescherming hebben. Die kwetsbaarheid is te zien in de statistieken. Daarom is het verminderen van het aantal en de ernst van aanrijdingen waarbij motorrijders betrokken zijn, een aandachtspunt in het Actieplan verkeersveiligheid 2020-2030.*

De ongevallen zijn vooral te wijten aan een te hoge snelheid, de staat van de weg of een slechte zichtbaarheid. Maatregelen om de snelheid te verminderen, dragen bij tot de veiligheid van alle weggebruikers, ook van motorrijders. Daarnaast zorgt een adequate infrastructuur ervoor dat de gevolgen van een ongeval minder erg zijn. De acties zijn daarom toegespitst op de verdere uitvoering van de stad 30 en het veiliger maken van ongevalgevoelige zones, gevaarlijke kruispunten, schoolomgevingen en oversteekplaatsen voor voetgangers.

De wegconfiguratie moet duidelijk zijn, zodat de verschillende gebruikers begrijpen welk gedrag van hen wordt verwacht.

Wegbeheerders moeten alles in het werk stellen om te voorkomen dat de infrastructuur aanrijdingen veroorzaakt. Een veilig ontwerp is uiteraard het doel wanneer wegen volledig worden heringericht. Daarnaast worden ook kleinere ingrepen uitgevoerd om de veiligheid te verbeteren.

Sinds 2013 wordt voor de gewestwegen systematisch een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Daarnaast zullen we de gemeenten een subsidie verlenen voor de aanstelling van een verkeersveiligheidsambtenaar.

de 11.000 bornes comprend-il également des bornes accessibles aux deux-roues ?

Vous comptez mettre fin à la marge de tolérance des limitations de vitesse. Des motards me font part de leur difficulté à avoir les yeux rivés en permanence sur le compteur, car cela constitue un danger. Une tolérance minimale n'est-elle pas envisageable, afin de les rassurer ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité des motards à Bruxelles, tout comme les piétons, les usagers de trottinettes et les cyclistes, les utilisateurs de deux-roues motorisés sont des usagers dits vulnérables au sens de la sécurité routière, du moins par rapport aux conducteurs de véhicules plus lourds comme une voiture, une camionnette ou un camion. Ils ne possèdent en effet pas de protection extérieure.

Cette vulnérabilité, comme pour les autres usagers vulnérables, s'observe dans les statistiques. Ainsi, le taux de gravité des collisions impliquant les motos est élevé. En 2019, il était de 5,7 %. C'est pour cette raison que le fait de réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant les motards et cyclomotoristes est l'un des enjeux repris dans notre plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) 2020-2030.

Concernant les causes, les usagers de deux-roues motorisés sont très sensibles à la vitesse au moment de l'impact, ainsi qu'à l'état de la chaussée. Ils subissent également les masques à la visibilité, qu'ils soient fixes ou mobiles. Les actions adoptées pour réduire les vitesses pratiquées, comme la ville 30, la sensibilisation à la vitesse et l'augmentation des contrôles et sanctions, contribuent à cette sécurisation pour l'ensemble des modes, y compris pour les motards.

De même, une infrastructure adéquate contribue à réduire ses conséquences, dès lors qu'elle est pensée pour pardonner les erreurs des usagers.

Les actions "safe street" reprennent en priorité :

- le travail sur les zones à concentration d'accidents ;

- la poursuite de la concrétisation de la ville 30 ;

- la sécurisation des carrefours dangereux, des traversées piétonnes et des abords d'écoles.

La configuration de la voirie doit permettre aux différents usagers de comprendre le comportement qui est attendu de leur part.

Les gestionnaires de voirie ont la responsabilité de tout mettre en œuvre pour éviter que leurs infrastructures ne génèrent une quelconque collision. Un aménagement sûr est évidemment l'objectif lorsque des voiries sont refaites de façade à façade,

et des interventions plus réduites via des microprojets sont déjà effectuées dans cette optique également.

Depuis 2013, la procédure “audit de sécurité routière” permet de guider l’amélioration des infrastructures sur les voiries régionales. Nous avons prévu de soutenir les communes dans cette optique également en octroyant un subside pour l'engagement d'un agent dédié à la sécurité routière, pour permettre de réaliser entre autres des examens de sécurité routière sur les projets de voiries communales.

241 *Het Actieplan verkeersveiligheid omvat meerdere safe street-acties, gaande van een volledige heraanleg van de weg tot een herasfaltering. Ook in het programma safe behaviour is rekening gehouden met de behoeften van motorrijders. Zo organiseert Brussel Mobiliteit jaarlijks een Brusselse Dag van de Motorrijder.*

Qui dit infrastructure, parle aussi de son organisation de façade à façade, des zones à concentration d’accidents, mais aussi de réasphaltage, par exemple pour assurer un bon entretien de la chaussée. Les actions du programme "safe street" du PASR s’intègrent bien dans cette dynamique.

Les actions du programme "safe behaviour" intègrent également les besoins des motards. Ainsi, en matière de sensibilisation, Bruxelles Mobilité organise chaque année une Journée bruxelloise du motard. Cette année, elle a eu lieu le 25 mars.

Dankzij de nieuwe functie die gepland is in de app Fix My Street zullen voortaan aanrijdingen of valpartijen kunnen worden gemeld die niet bij de politie hoeven te worden aangegeven. Het is goed om daarvan op de hoogte te zijn, zodat de problemen beter kunnen worden aangepakt.

Het actieplan voorziet in verschillende stappen: een technische haalbaarheidsstudie in 2022, de ontwikkeling van de nieuwe functie in 2023 en de daadwerkelijke invoering ervan in 2024. Die laatste stap lijkt nog ver weg, maar het is belangrijk dat de ondersteunende dienst voor de nodige follow-up kan zorgen.

La nouvelle fonctionnalité prévue dans Fix My Street permettra, quant à elle, de signaler des collisions ou des chutes qui ne doivent pas faire l’objet d’un signalement spécifique à la police. De petits accidents ont souvent un impact sur la confiance de l'usager et il est bon de les connaître afin de mieux tenir compte des enjeux. Il était donc important d'ajouter cette fonctionnalité. L’objectif est bien d’enrichir les données de collisions actuelles, afin d'obtenir une image plus précise des lieux qui sont le théâtre de collisions fréquentes - particulièrement celles souffrant de sous-enregistrement - et de prendre ces lieux en considération lors de la planification des actions portant sur l’infrastructure.

De invoering van een middenrijvak voor motorrijders in de tunnels zou geval per geval moeten worden geanalyseerd, maar het voordeel zal eerder een betere doorstroming van het verkeer zijn dan een echte verbetering van de verkeersveiligheid.

Le PASR prévoit plusieurs étapes, à savoir une étude de faisabilité technique dès 2022, le développement et la prise en charge par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise en 2023 et la mise en place effective de la catégorie "collisions", en 2024. J'entends que cette dernière étape peut sembler lointaine, mais il faut à chaque fois faire réaliser des adaptations et faire en sorte que le service d'appui suive. Dès qu'un riverain ou un usager de nos routes signale quelque chose, un suivi doit être assuré. Nous avons travaillé avec Bruxelles Mobilité - que je remercie - pour rendre ce suivi beaucoup plus efficace et rapide. Mais chaque fois qu'une catégorie est ajoutée, un travail doit aussi être réalisé en arrière-plan. Techniquement, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise a besoin d'un peu de temps.

S'agissant des bandes de circulation centrales pour les motards dans les tunnels, ce type d’aménagement devrait être analysé au cas par cas, en fonction de la configuration du tunnel. Toutefois, les avantages résideraient plutôt dans une plus grande fluidité de la circulation que dans une réelle amélioration de la sécurité routière.

243 *Alle wegen in Brussel worden visueel geïnspecteerd volgens de methode van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw.*

J'en viens aux dispositions prises par Bruxelles Mobilité pour un entretien des routes qui tienne compte des deux-roues motorisés. Toutes les voiries du réseau de la Région de Bruxelles-Capitale

Op basis daarvan wordt een meerjareninvesteringsplan voor de asfalteringswerken opgesteld.

Spoorvorming is heel gevaarlijk voor motorrijders en is daarom een belangrijk element bij de prioriteitsbepaling van de werken.

Brussel Mobiliteit herstelt ook regelmatig de schade die via de app Fix My Street wordt gemeld.

De verkeersdrempels en Berlijnse kussens zijn voorzien van witte stroken of randen om hun zichtbaarheid te garanderen. Bovendien wordt met geprofileerde wegmarkeringen gewerkt om te vermijden dat motorrijders uitglijden.

Motorrijders betalen slechts de helft van het tarief in alle parkings die door parking.brussels worden beheerd of in concessie zijn gegeven.

Momenteel zijn er nagenoeg geen elektrische motorfietsen. Volgens de prognoses zal 10% van het motorfietsenpark elektrisch zijn in 2026 en 50% in 2030. Voor scooters gaat de elektrisering veel sneller. Vandaag is al een kwart tot een derde van de scootervloot elektrisch en er wordt verwacht dat dat de helft zal zijn in 2023.

Technisch gezien kunnen scooters en motorfietsen aan de bestaande oplaadpunten worden opgeladen. Aangezien de batterijen van elektrische scooters uitneembaar zijn, verwachten we evenwel dat ze ook thuis zullen worden opgeladen. Voor motorfietsen verwachten we dat de helft thuis zal worden opgeladen en de helft aan semipublieke oplaadstations.

sont inspectées et un indice visuel de leur état est déterminé selon la méthode du Centre de recherches routières. Sur cette base, nous élaborons un plan pluriannuel d'investissement pour les travaux d'asphaltage à programmer.

Lors de ces inspections, la dégradation appelée orniérage, causée par des problèmes structurels en voirie, est fortement prise en considération dans le classement de l'état de la voirie à réparer et, donc, dans la priorisation des travaux à réaliser. L'orniérage est en effet une dégradation très dangereuse pour les usagers des véhicules à deux roues.

En outre, les patrouilles de Bruxelles Mobilité, elles aussi, inspectent régulièrement les voiries et les dégradations ponctuelles signalées via l'application Fix My Street sont traitées et réparées dès leur signalement.

Par ailleurs, les dispositifs ralentisseurs de vitesse répondent à des conditions de placement et des caractéristiques techniques spécifiques. Ainsi, les plateaux et coussins berlinois placés par Bruxelles Mobilité sont en béton et déjà dotés de bandes ou bordures de couleur blanche pour garantir leur visibilité.

De plus, tout ajout de marquage doit se faire de manière réfléchie, vu les problèmes de glissance inévitablement liés. Pour éviter ce phénomène, il faut texturer le marquage, avec pour effet négatif que ce dernier se salit beaucoup plus vite. Pour en augmenter la sécurité, Bruxelles Mobilité a réalisé en 2021 des capsules d'information ciblant les motards, l'une d'elles traitant de la manière d'aborder et de franchir les dispositifs surélevés. Elles peuvent être visionnées sur la chaîne YouTube de Bruxelles Mobilité.

Pour les parkings gérés ou mis en concession par parking.brussels, une formule de tarification pour le stationnement des motos a été mise en place à 50 % du tarif appliqué aux automobiles.

Enfin, la transition énergétique pour les deux-roues motorisés est très variable selon le type de véhicule. À l'heure actuelle, l'adoption des motos électriques est quasiment nulle et les projections estiment que 10 % de la flotte de motos sera électrique en 2026, pour une parité 50/50 entre électrique et thermique en 2030. Pour les scooters, l'adoption de la motorisation électrique est beaucoup plus rapide. Aujourd'hui, entre un quart et un tiers de la flotte de scooters est déjà électrique et la parité entre électrique et thermique est attendue en 2023.

Techniquement, les scooters et les motos sont en mesure d'être rechargés sur les infrastructures de recharge existantes. Néanmoins, les batteries des scooters électriques étant amovibles, il est attendu que leur recharge sera également assurée par les particuliers. Pour les motos, nous nous attendons à une recharge assurée par les propriétaires pour au moins 50 % des besoins, les autres 50 % l'étant par des bornes de recharge semi-publiques.

245 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- In Good Move is maar amper aandacht voor motorrijders, terwijl motorfietsen een mobiliteitsoplossing voor woon-werkverplaatsingen vormen, vooral voor pendelaars die geen goede verbinding met het openbaar vervoer hebben.*

Ik raad u aan een team op te richten dat zich specifiek bezighoudt met de problemen van motorrijders, want er is nog heel wat werk aan de winkel. Zo moet er nog meer aandacht gaan naar het onderhoud van de wegen en moeten verkeersdrempels zichtbaarder worden gemaakt. Ik betreur ook dat u de kwestie van het middenrijvak niet wilt onderzoeken.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Autant le plan Good Move fait la part belle à la sécurité routière en général - ce qui était essentiel et prioritaire -, autant il faut souligner que les motocyclistes sont les grands absents, ou quasi-absents, des usagers de la route dans ce plan. Ils représentent pourtant une solution de mobilité pour les trajets domicile-travail, en particulier pour les navetteurs habitant plus loin du centre de Bruxelles ou en périphérie, où l'accès aux transports en commun n'est pas aisé.

Il faudra analyser la question de la bande de circulation centrale. Je ne décèle pas chez vous une volonté d'y arriver : c'est pourtant un chantier relativement simple à mettre en place si on le souhaite vraiment.

L'entretien des routes a en effet lieu régulièrement, grâce au passage régulier de patrouilles. Toutefois, il y a mieux à faire et des articles de presse révèlent également combien cet entretien représente un coût important, en particulier dans les tunnels.

Ensuite, je vous exhorte à rendre visibles les dispositifs ralentisseurs en voirie. En effet, un nombre important de motards leur imputent le fait d'avoir été frôlés ou d'avoir causé un accident.

Je vous invite enfin à mettre en place une équipe s'occupant spécifiquement des problématiques rencontrées par les motocyclistes, car ce sont des usagers qui ne sont pas suffisamment pris en compte par vos services, bien qu'ils y aient droit.

247 *Voorts lijkt het mij belangrijk om bepaalde laadpalen voor te behouden voor elektrische motorfietsen en scooters, die niet de ruimte van een auto in de openbare ruimte innemen.*

- Het incident is gesloten.

S'agissant de l'offre de bornes de recharge électrique, les projections et les éléments que vous apportez aujourd'hui sont très intéressants. Ces bornes sont-elles cependant aisément accessibles, spécifiquement réservées aux motos ou aux petites cylindrées, qui ne prennent évidemment pas la place d'une voiture dans l'espace public ? Il est très important d'offrir à ce type d'usagers la possibilité d'accéder à des bornes réservées.

- L'incident est clos.

251 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR**

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

251 **betreffende "de stijging van de brandstofprijzen".**

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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 hausse du prix des carburants".

253 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)**.- De FOD Economie heeft afgelopen donderdag de zoveelste verhoging van de maximumprijs van diesel aangekondigd. Sinds de militaire escalatie in Oekraïne zijn de brandstofprijzen gestegen tot 2,2860 euro per liter. Die situatie is zeer zorgwekkend, omdat sommige beroepsgroepen sterk te lijden hebben onder de voortdurende

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- Jeudi dernier, le SPF Économie a annoncé une énième hausse du prix du diesel. Certains secteurs souffrent énormément de l'augmentation constante du prix des carburants, comme les taxis et les transports en commun.*

stijging van de brandstofprijzen, zoals de taxisector en het openbaar vervoer.

De situatie is ook onhoudbaar geworden voor wie met de auto naar het werk gaat. Dat is volgens mij ook een goede gelegenheid om de toegang tot het openbaar vervoer toegankelijker te maken door stimulerende maatregelen te overwegen, zoals lagere MIVB-tarieven en goedkopere Cambiokaarten.

Hebt u een overzicht van de reële impact van de stijging van de brandstofprijzen op de sector van het personenvervoer, meer bepaald bij de MIVB, de taxi's, Uber, Cambio enzovoort?

Hebt u al overleg gehad met minister Clerfayt om die sector, die dreigt te verstikken, te helpen?

Is er overleg met de federale regering gepland om bepaalde mogelijkheden te overwegen, bijvoorbeeld een tijdelijke brandstofclausule zoals die voor vliegtuigen geldt?

Overweegt u maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen en te vergemakkelijken? Is een verlaging van de MIVB-tarieven mogelijk?

Het zou voordeliger zijn om met een Cambiowagen te rijden dan met een eigen auto. Hoe komt het dat de stijging van de brandstofprijzen geen invloed heeft op de prijs van het gebruik van een Cambiovoertuig? Dat is voor alle duidelijkheid een goede zaak. Is er ook een prijsstijging bij Cambio gepland?

La situation est également intenable pour les automobilistes. Il conviendrait dès lors de stimuler l'utilisation des transports publics.

Quelles sont les répercussions réelles de la hausse du prix des carburants sur le secteur du transport des personnes ?

Vous concertez-vous avec le ministre Clerfayt ou le gouvernement fédéral afin d'aider ce secteur ?

Comptez-vous stimuler l'usage des transports en commun ? Une baisse des tarifs de la STIB est-elle envisageable ?

Faut-il craindre une augmentation des tarifs de Cambio ?

255 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Niet alleen de prijzen voor brandstof, maar de prijzen voor energie in het algemeen zijn gestegen. Dit heeft een grote impact op het Brussels Gewest, waar een groot deel van de bevolking in een precaire financiële situatie leeft. Daarom is het ook essentieel dat we ervoor zorgen dat mensen een inkomen hebben en dat de laagste inkomens voldoende draagkracht hebben om die stijgingen op te vangen.

Uw vraag gaat specifiek over de brandstofprijzen en bevat verschillende elementen.

De MIVB heeft tot 2023 een contract voor de aankoop van brandstof voor haar voertuigen, waardoor prijsstijgingen grotendeels worden opgevangen. Die zullen wel gevolgen hebben, ook door de stijging van de grondstofprijzen, die worden verwacht. Het gaat over 10,7 miljoen euro, waarvan 7,5 miljoen euro voor diesel. De MIVB probeert hierop te anticiperen.

Daarnaast neemt de MIVB ook maatregelen om het brandstofverbruik van de voertuigen zelf te verminderen. Dat gaat over de hybride en elektrische bussen en het testen van de waterstofbus. Bovendien krijgen de chauffeurs opleidingen om defensief en soepel, en dus zuinig, te rijden.

Als dit een impact zou hebben op de begroting van de MIVB, dan wordt die jaarlijks besproken en opgevolgd.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- La hausse des prix de l'énergie en général affecte sensiblement la Région bruxelloise. Nous devons nous assurer que les revenus des Bruxellois précarisés puissent absorber cette hausse.*

Le contrat de la STIB relatif à l'achat de carburant court jusqu'en 2023. La hausse est donc limitée pour l'instant, mais la STIB s'efforce d'anticiper les hausses futures. En outre, la STIB prend des mesures pour réduire sa consommation de carburant. L'impact budgétaire éventuel fera l'objet d'un suivi annuel.

Les transports en commun et leurs tarifs doivent rester attractifs. C'est pourquoi nous menons une politique tarifaire différenciée. Étant donné que tous les salariés ne bénéficient pas d'un remboursement de leur abonnement par leur employeur, nous avons créé des tarifs accessibles pour certains groupes cibles. Aucune adaptation des prix n'est actuellement prévue, mais nous analysons en permanence comment lever les barrières que constituent les tarifs pour certains groupes cibles.

Voor de gebruikers van het openbaar vervoer is het belangrijk dat het openbaar vervoer aantrekkelijk is en dat de tarieven geen obstakel vormen bij de keuze voor het openbaar vervoer. Daarom voeren we een gedifferentieerd beleid.

Daarnet was er een vraag over het derdebetalersregeling voor werknemers. Niet iedereen heeft echter een abonnement dat wordt terugbetaald door de werkgever. Daarom hebben we voor een aantal doelgroepen heel bewust toegankelijke tarieven gecreëerd: het seniorenticket, het RVV-statuut (recht op verhoogde verzekeringstegemoetkoming), het sociaal tarief, de gratis abonnementen voor jongeren tot 12 jaar en de jongerenabonnementen die heel recent zijn ingevoerd tot 25 jaar. Op dit moment is er geen algemene verhoging of verlaging voorzien voor de tarieven maar we bekijken continu voor welke doelgroepen dit een financieel obstakel is en hoe we daar iets aan kunnen doen. Dat debat is een pertinent debat dat we moeten blijven voeren.

257 Het klopt dat de federale overheid een aantal hefbomen in handen heeft. Ze heeft midden maart beslist om de bijzondere accijnzen op benzine en diesel tijdelijk te verlagen met 175 euro per 1.000 liter inclusief 21% btw. De verlaging van het accijnstarief gaat samen met het cliquetsysteem van 19 maart tot 30 september waarbij het tarief van de bijzondere accijns bij tariefdalingen geleidelijk op het huidige niveau wordt gebracht.

Daarnaast heeft de federale regering een injectie van 82 miljoen euro gedaan in de NMBS en Infrabel naar aanleiding van die stijgende brandstofprijzen. De ticketprijzen zijn op die manier bevroren en een aantal aantrekkelijke tariefformules, zoals het duoticket, werden gelanceerd. Bij de begrotingscontrole werd 240 miljoen euro extra vrijgemaakt voor de komende drie jaar om fietsen in het woon-werkverkeer te bevorderen. Op die manier geldt de maximale kilometervergoeding of de terugbetaling van het woon-werkverkeer ook voor de fiets.

Verder is er regelmatig overleg tussen de drie gewesten en de federale overheid, niet alleen tussen de ministers, maar ook tussen de kabinetten en de administraties om na te gaan of het beleid op elkaar is afgestemd. Dat is hier zeker het geval. Het Brussels Gewest zet zijn schouders onder die modal shift. Enerzijds zijn we er ons van bewust dat er voor een aantal mensen geen alternatief voor de wagen is, maar anderzijds bieden we voor zo veel mogelijk mensen alternatieven. In het Brussels Gewest heeft de helft van de gezinnen geen wagen en dat is niet alleen uit ecologische overwegingen, maar vaak wegens de kosten van een wagen. We zetten in op een toegankelijke mobiliteit via verschillende programma's en projecten in de verschillende modi. Daarin ligt voor mij de echte vrijheid.

Bij Cambio evolueren de tarieven per kilometer op basis van een rooster, dat terug te vinden is in de algemene voorwaarden. De prijs per kilometer correleert met de brandstofprijs: een verhoging van 0,15 euro per liter zorgt voor een verhoging van 0,01 euro per kilometer bij Cambio. Die prijsstijging vindt telkens op de eerste dag van de maand plaats.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral a décidé d'actionner plusieurs leviers, tels que la baisse des accises sur les carburants. Il a également injecté 82 millions d'euros dans les budgets de la SNCB et d'Infrabel. Le prix des billets a ainsi été gelé et de nouvelles formules avantageuses ont été lancées. En outre, 240 millions d'euros supplémentaires ont été débloqués pour favoriser les déplacements domicile-travail à vélo.

Des concertations régulières ont lieu entre les trois Régions et les autorités fédérales. La Région bruxelloise s'efforce de mettre en œuvre un report modal. Nous offrons au plus grand nombre la possibilité de se passer de la voiture. Un Bruxellois sur deux n'en possède d'ailleurs pas, souvent pour des raisons économiques. Nous investissons dans une mobilité accessible, qui constitue à mes yeux la véritable liberté.

Le tarif au kilomètre de Cambio est corrélé au prix des carburants. La hausse intervient le premier du mois. Le tarif horaire, quant à lui, ne varie pas et est fixé à 2 euros. La fluctuation des prix du premier trimestre a été financée par Cambio, dont les services restent ainsi attractifs.

Cambio met tout en œuvre pour ne pas répercuter les fluctuations des prix sur les utilisateurs. Aucune augmentation des tarifs n'est prévue à court terme. L'utilisation d'une voiture partagée est bien souvent plus avantageuse que la possession d'un véhicule.

Momenteel is de prijs 0,37 euro per kilometer, een verhoging van 0,01 euro sinds het begin van 2020. Sinds april is er weer een daling van de prijs, waardoor de prijs per kilometer vanaf 1 mei lichtjes zal dalen naar 0,36 euro per kilometer. De uurprijs wijzigt niet en bedraagt gemiddeld 2 euro per uur. Cambio heeft de recente prijsschommeling van het eerste trimester, een totaalbedrag van 15.000 euro, met eigen middelen gefinancierd. We zijn het bedrijf daarvoor erkentelijk. Op die manier blijft Cambio voordelig voor de gebruikers.

Cambio koestert een sociaal DNA en zet alles in het werk om prijsschommelingen zo weinig mogelijk door te rekenen aan de gebruikers. Op korte termijn zijn er geen tariefverhogingen gepland. De kosten van het bezit van een eigen wagen worden vaak onderschat. Voor heel veel mensen is een deelwagen goedkoper.

259 *- Het incident is gesloten.*

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

263 **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,

263 **betreffende "de heraanleg van de Prinses Elisabethlaan in Schaarbeek".**

concernant "le réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth à Schaerbeek".

265 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- De vervanging van de tramsporen op de Prinses Elisabethlaan in Schaarbeek gaat gepaard met een volledige heraanleg van de laan. De plannen zien er groen uit, maar zijn in wezen asociaal. De inspraak was een lachertje.*

Er blijven maar twee rijstroken over. Voetgangers en fietsers moeten voortaan het trottoir delen, wat onveilig is en ook zinloos, want iets verderop, in de Monplaisirlaan, ligt al een fietssnelweg van zes meter breed.

Van de 143 parkeerplaatsen blijven er maar 64 over. Het aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit gaat van 6 naar 2. Hierdoor dreigen ook de gebruikers van het openbaar vervoer slachtoffer te worden van de heraanleg, want de tram zal niet langer in eigen bedding rijden en zal waarschijnlijk worden opgehouden door dubbelparkeerders.

Na talloze klachten van omwonenden wil de MIVB nu de plannen aanpassen. Uiteindelijk zult u dus opnieuw de knopen moeten doorhakken, mevrouw de minister. Waaruit bestaan de wijzigingen?

Hoe wil het gewest beletten dat de verkeersdruk zich verplaatst naar de omliggende woonstraten?

M. Youssef Handichi (PTB).- La STIB renouvelle les rails de tram de l'avenue Princesse Elisabeth à Schaerbeek et réaménage complètement la voirie. De nombreux Schaerbeekois estiment que la concertation publique a été bâclée et considèrent que ce projet, qui veut se donner des airs écologiques, est en réalité antisocial et discriminatoire.

La voirie sera réduite de deux bandes. Les riverains pointent notamment la perte de bien-être et de sécurité pour les piétons et pour les cyclistes. Ils devront se partager le trottoir, puisqu'il est prévu d'installer la piste cyclable directement sur celui-ci. Cette situation est évidemment dangereuse pour les jeunes enfants comme pour les seniors, et n'a pas de sens puisque dans la rue parallèle, l'avenue Monplaisir, se trouve une autoroute à vélos de six mètres de large.

Les riverains pointent également la perte démesurée de places de stationnement. Sur les 143 places de stationnement, la STIB prévoit de n'en garder que 64. Et sur les six places destinées aux personnes à mobilité réduite, elle ne prévoit d'en garder que deux. Même les personnes à mobilité réduite font donc les frais de votre politique.

De surcroît, même les transports en commun risquent d'être perdants dans ce réaménagement. Le tram ne sera plus en site propre. Compte tenu de la perte de places de stationnement, un certain nombre de riverains risquent de devoir s'arrêter en double

Hoe wil het gewest de verkeersveiligheid garanderen voor alle weggebruikers? Waarom laat het gewest fietsers en voetgangers de stoep delen?

Wat zijn de gevolgen voor de reissnelheid van de tram als hij op deze versmalde weg niet langer in eigen bedding kan rijden?

267 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Na het advies van de overlegcommissie diende de MIVB op 25 februari 2022 de gewijzigde plannen in bij urban.brussels.*

Zo zouden nu 86 van de 143 parkeerplaatsen blijven. Andere wijzigingen betreffen de kleur van het wegdek (met een kleurverschil voor de tram- en busbaan in tegenovergestelde richting) en van het fietspad. Er worden zes bomen geplant, een extra parkeerplaats voor personen met een beperkte mobiliteit aangelegd en een veiligheidsstrook van 80 cm, zodat autoportieren veilig open kunnen.

Het gewest heeft in overleg met de gemeente Schaarbeek een lokaal mobiliteitscontract uitgewerkt om doorgaand verkeer te weren in de buurt van de Berenkuil. De gemeente zal nu een mobiliteitsstudie opzetten om hetzelfde doel na te streven in de buurt tussen de Lambermontlaan en het station van Schaarbeek.

De trambedding is te smal voor de bussen. Ook de rijweg is te smal, waardoor bussen en vrachtwagens moeten uitwijken over de trambedding, waardoor ze de tram hinderen. Voorts staat het verkeer vaak vast, vooral in de richting van de Lambermontlaan.

file pour décharger leurs courses ou des personnes à mobilité réduite. Tout est mis en place pour que le tram perde du temps !

Compte tenu des nombreuses plaintes de riverains, la STIB compte réintroduire des plans modifiés. Une nouvelle réunion de la commission de concertation aura alors lieu et il reviendra finalement à la Région, et donc à vous, Mme la ministre, de trancher.

La STIB a-t-elle remis des plans modifiés ? Sur quoi portent ces modifications ?

Quels critères la Région applique-t-elle pour s’assurer que ce projet n'entraîne pas un report de trafic dans les rues des quartiers résidentiels avoisinants ?

Le projet entend verduriser l’avenue Princesse Elisabeth avec des haies paysagères le long d’un côté de la voirie. Quels critères la Région applique-t-elle pour garantir la sécurité routière de tous les utilisateurs ?

Quels critères la Région met-elle en place pour un partage des trottoirs entre cyclistes et piétons, tenant compte d’une véritable autoroute à vélos sur l’avenue Monplaisir toute proche ?

Avez-vous mesuré les répercussions sur la vitesse commerciale du tram si celui-ci n’est plus en site propre, sur une voirie autant rétrécie ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- À la suite de l’avis de la commission de concertation, la STIB a réintroduit d’initiative, le 25 février 2022, des plans modifiés auprès d’urban.brussels, sur la base de l’article 177 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Par ces plans modifiés, la STIB entend répondre aux remarques et observations issues de l’enquête publique et, plus particulièrement, aux demandes de supprimer moins de places de stationnement. Les plans modifiés permettent ainsi de récupérer 22 places de stationnement par rapport à la demande de permis initiale, ce qui correspond au maintien de 86 places de stationnement, contre 143 places actuellement.

Les autres modifications portent sur les éléments suivants :

- en ce qui concerne la chaussée : proposition d’asphaltage noir avec une voie tram/bus en contresens, différenciée visuellement par un changement de couleur ;

- en ce qui concerne la piste cyclable : asphaltage ocre, qui correspond au référentiel régional ;

- ajout de six arbres ;

- ajout d’une place de stationnement pour personne à mobilité réduite ;

- amélioration de la signalisation routière et des marquages pour les cyclistes au niveau des carrefours ;

- ajout d'un espace tampon de 80 cm tout le long de l'avenue pour permettre l'ouverture sécurisée des portières des véhicules.

Concernant les reports de trafic, la Région a élaboré un contrat local de mobilité en concertation avec la commune de Schaerbeek, afin de favoriser un trafic de destination - et non plus de transit - au sein de la sous-maille Cage aux Ours. Grâce à ces mesures, les flux automobiles sur l'avenue Princesse Elisabeth diminueront en direction de la place Eugène Verboeckhoven, au bénéfice de la ligne de tram 92 et des trois lignes de bus qui y circulent. Pour sa part, la commune lancera une étude de mobilité similaire poursuivant les mêmes objectifs, dans le quartier situé entre la gare de Schaerbeek et le boulevard Lambermont.

S'agissant de la vitesse commerciale du tram, le projet de demande de permis est basé sur une étude de mobilité qui a mis en exergue deux éléments :

- un problème d'infrastructures : le site propre du tram est trop étroit et ne peut pas être emprunté par les bus. Quant aux chaussées, elles sont également trop étroites pour le passage des bus. Les bus et les camions sont donc obligés d'empiéter sur le site propre des trams, ce qui nuit à la bonne circulation de ceux-ci ;

- un problème de mobilité : les congestions sont fréquentes et denses, en particulier en direction du boulevard Lambermont.

269 *Met de heraanleg krijgen tram en bus een eigen rijstrook in de richting van de Lambermontlaan, waardoor de autodruk zal verminderen en het openbaar vervoer erop vooruitgaat.*

De laan wordt groener, en dus veiliger en aangenamer. De lage beplanting staat garant voor een goede zichtbaarheid en voor een duidelijke afscheiding tussen de verschillende mobiliteitsmodi: bussen, trams en auto's delen de weg, voetgangers en fietsers het trottoir.

De Prinses Elisabethlaan maakt deel uit van het fietsnetwerk comfort uit Good Move. Dat betekent dat het fietspad bij wegen met de status "wijk" in het autonetwerk bij voorkeur gescheiden wordt van de weg als er tramsporen liggen.

Le projet d'aménagement permettra de renforcer les performances des transports publics en créant un vrai site propre en direction du boulevard Lambermont, accessible à la fois aux trams et aux bus. Si ces derniers ne disposeront pas de site propre vers la gare de Schaerbeek et Verboeckhoven, la modification des schémas de circulation permettra de réduire la pression automobile par rapport à aujourd'hui. Combinées, ces mesures renforceront les performances des transports publics.

Le projet prévoit également une verdurisation de l'avenue, qui contribuera à sa sécurisation et à sa convivialité. La composition paysagère de faible hauteur assurera une bonne visibilité et créera une séparation physique entre les différents modes : les bus, trams et automobiles sur la chaussée, et les piétons et cyclistes sur les trottoirs.

Cette composition paysagère est composée de trois strates :

- une composition de vivaces (caduques à semi-persistantes) et de graminées, haute de 30 cm à 1 m, qui façonnera l'identité de cet espace végétal linéaire ;

- des arbustes hauts de 1 m à 1,5 m qui viendront ponctuer occasionnellement l'espace pour apporter des variations de volume et dynamiser les perspectives, cassant ainsi la linéarité de l'axe ;

- un alignement d'arbres sur tige au port conique composé de trois essences, dont deux indigènes à nos régions nord-européennes. Il viendra compléter l'axe planté de l'avenue Foch, qui encadre les perspectives sur la maison communale.

Concernant le partage des trottoirs entre cyclistes et piétons, l'avenue Princesse Elisabeth fait partie du réseau vélo confort du plan régional de mobilité. Le choix d'un aménagement cyclable séparé est conforme à la Vision sur le choix des aménagements cyclables en contexte bruxellois : pour les itinéraires vélo confort sur voiries auto quartier, la piste cyclable séparée est l'aménagement privilégié en présence de rails de tram.

Les prochaines étapes de ce projet seront la délivrance du permis d'urbanisme par urban.brussels, puis l'organisation des travaux.

271 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- Het is goed dat het plan werd gewijzigd, maar de wijzigingen gaan niet ver genoeg. De omwonenden blijven tegen het project gekant. Ze begrijpen vooral niet waarom u een fietspad op de Prinses Elisabethlaan wilt aanleggen, terwijl er al een breed fietspad langs de Monplaisirlaan ligt.*

De Schaarbeekse PS-afdeling deelt onze analyse, nietwaar, mijnheer Dönmez? Dit kan beter, en met minder moeite. Ik hoop dat u dit project samen met het wijkcomité uitwerkt.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je suis content de voir qu'il y a eu quelques modifications, mais ce n'est pas assez. Même si vous parlez de coconstruction, les habitants du quartier sont toujours mobilisés pour dénoncer ce projet. Leur principale critique est qu'ils ne comprennent pas pourquoi vous voulez mettre une piste cyclable sur l'avenue Princesse Elisabeth, alors qu'il en existe une très large - plus de 5 m - sur l'avenue Monplaisir. Celle-ci peut emmener directement sur le boulevard Lambermont vers la rue François-Joseph Navez, puis la place du Pavillon pour se diriger vers le centre-ville, ou vers la rue Portaels, qui emmène à la Cage aux Ours pour aller vers Saint-Josse-ten-Noode ou Ixelles. Tout existe déjà aujourd'hui ! Ce réaménagement est inutile. Je ne comprends pas pourquoi vous ne voulez pas écouter les habitants.

La section schaerbeekoise du PS est d'accord avec nous, n'est-ce pas M. Dönmez ! Nous savons de quoi nous parlons et avons la même analyse. Peut-être faudrait-il aller sur le terrain et constater que s'y trouvent déjà des pistes cyclables. Il y a moyen de faire mieux avec moins de réaménagements. J'espère que ce sera le cas, que vous rencontrerez le comité de quartier et que vous allez réellement coconstruire ce projet.

271 **De voorzitter.-** Ik bevestig dat hier inderdaad verschillende Schaarbekenaren aanwezig zijn.

M. le président.- Je confirme que plusieurs habitants de Schaerbeek sont ici présents !

271 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- Ik was de voorzitter nog vergeten! Maar u luistert niet naar de buurtbewoners.*

M. Youssef Handichi (PTB).- J'ai oublié M. le président ! Mais vous, vous n'écoutez pas les habitants.

273 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De heer Handichi heeft het recht om het niet eens te zijn met het project.*

De vergunning wordt bepalend voor de werkzaamheden. Als de vergunning niet wordt toegekend, volgt er een nieuwe procedure. Zodra de vergunning wordt uitgereikt, wordt het werk gepland, in overleg met de gemeente en de buurtbewoners.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tous les éléments étaient dans ma réponse. Il est du droit démocratique de M. Handichi de ne pas être d'accord avec le projet tel que proposé.

Nous attendons le permis, lequel sera déterminant pour les travaux. Si nous ne l'obtenons pas, il y aura une nouvelle procédure. Si le permis et octroyé, des travaux seront planifiés, en bonne concertation avec la commune et les riverains, afin de trouver le meilleur équilibre possible entre tous les besoins sur cet axe.

273 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- Het gaat hier niet alleen over mij. Het overgrote deel van de buurtbewoners is het niet eens met de plannen.*

- Het incident is gesloten.

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

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

279 **betreffende "de eerste initiatieven voor het gebruik van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen ten behoeve van dierenambulances en de erkenning van dierenambulances als prioritair voertuig".**

281 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- In januari keurde het parlement een resolutie goed met het verzoek om dierenambulances te erkennen als prioritaire voertuigen. Daardoor zouden ze bijvoorbeeld over busstroken mogen rijden.*

In het Brussels Gewest zijn er meerdere dierenambulancediensten voor dringende ingrepen. Die voertuigen helpen om heel wat dierenleed te verzachten en overlijdens te voorkomen, maar soms komen ze te laat.

De FOD Mobiliteit weigerde al tweemaal het verzoek om de dierenambulances als prioritaire voertuigen te erkennen. Dat leidt tot onnodig dierenleed en -sterfte.

283 *Het verkeersreglement is weliswaar grotendeels een federale bevoegdheid, maar in de resolutie werden specifieke verzoeken tot u gericht.*

Heeft uw kabinet kennisgenomen van de resolutie? Welke initiatieven werden er genomen om er gehoor aan te geven?

Zijn er contacten met andere federale of gewestelijke kabinetten?

M. Youssef Handichi (PTB).- Il n'y a pas que moi qui ne suis pas d'accord avec ce projet. La majorité des habitants de ce quartier ne le sont pas non plus.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les premières initiatives prises pour la mise en œuvre de l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables au profit des ambulances vétérinaires ainsi que leur reconnaissance en tant que véhicule prioritaire".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Notre parlement a adopté à l'unanimité, le 21 janvier dernier, une résolution "visant à élargir l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables au profit des ambulances vétérinaires qui circulent en tant que véhicule prioritaire". Le débat qui s'est tenu à ce propos en commission de la mobilité, le 11 janvier dernier suivait d'ailleurs l'examen d'une pétition demandant des aménagements du Code de la route en faveur des ambulances vétérinaires.

La Région bruxelloise compte en effet quelques services d'urgence vétérinaire spécifiquement équipés pour venir en aide aux animaux pendant la nuit, le week-end et les jours fériés, comme Vet Emergency ou VET&GO.

Dans les situations d'urgence, ces services peuvent suturer des plaies, réaliser des échographies, stabiliser les animaux pour éviter leur décès et les placer sous oxygène. Ils permettent ainsi de soulager la souffrance animale. Ils disposent pour leur travail d'ambulances professionnelles motorisées aptes à transporter l'animal en urgence.

Actuellement, ces ambulances ne sont malheureusement pas considérées comme des véhicules prioritaires. La demande en ce sens de ces services a été rejetée à deux reprises par le SPF Mobilité et transports. Cette situation implique des souffrances inutiles et le décès d'environ 4,1 % des animaux avant l'arrivée des ambulances sur place, sans aide médicale, à cause d'un temps d'intervention trop long. Sur les quatre dernières années, cela correspond en moyenne à 129 animaux décédés par an.

Si la répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales concernant le Code de la route implique que le gouvernement bruxellois n'est pas le seul responsable de la mise en œuvre de cette résolution, il n'en demeure pas moins que les demandes précises du texte adopté engagent votre responsabilité ainsi que votre action politique.

In de resolutie wordt de Brusselse regering onder meer verzocht gebruik te maken van het initiatiefrecht van de gewesten om een wijziging van het verkeersreglement voor te stellen, zodat dierenambulances busstroken en dergelijke mogen gebruiken. Werd dat initiatiefrecht al gebruikt of wordt het voorbereid?

Vervolgens werd de regering verzocht om voor te stellen dat dierenambulances als nieuwe categorie van prioritaire voertuigen in het verkeersreglement zouden worden opgenomen. Heeft de regering dat voorstel al gedaan? Hebt u zich reeds over de randvoorwaarden gebogen?

Ten slotte strekt de resolutie ertoe dat de behoeften van de dierenambulances nader worden onderzocht en dat er overleg gepleegd wordt met de MIVB. Hoever staat u daarmee?

Dès lors, votre cabinet a-t-il bien pris connaissance du texte adopté ? Dans quelle mesure les premières initiatives visant sa mise en œuvre ont-elles été prises ?

Des contacts avec d'autres cabinets ministériels, au niveau fédéral ou de votre collègue régional chargé du bien-être animal, ont-ils déjà été pris sur le sujet ?

Cette résolution parlementaire demande tout d'abord au gouvernement bruxellois d'actionner le droit d'initiative des Régions, conformément à l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, afin de proposer une modification des règles de police de la circulation routière, dans le but d'élargir l'utilisation des bandes réservées aux bus et des sites spéciaux franchissables aux véhicules affectés aux urgences vétérinaires. Ce droit d'initiative régionale a-t-il été activé en ce sens, ou un travail a-t-il été entamé pour l'actionner prochainement ?

En second lieu, il vous est demandé de proposer d'insérer un nouvel article dans l'arrêté royal du Code de la route, afin de créer une nouvelle catégorie de véhicule prioritaire : celui affecté aux urgences vétérinaires. Cette proposition a-t-elle déjà été formulée ? Comme le demande la résolution, vous êtes-vous penchée sur les conditions qu'un tel véhicule devrait remplir pour être considéré comme étant affecté aux urgences vétérinaires ?

Le texte demande encore que soient étudiés plus minutieusement les besoins des ambulances vétérinaires qui circulent en tant que véhicule prioritaire en Région bruxelloise, et qu'une concertation avec la STIB ait lieu à ce sujet. Pourriez-vous confirmer que l'étude de ces besoins a bien été enclenchée ? Une concertation avec la STIB sur le sujet a-t-elle déjà eu lieu ?

285 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Uiteraard hebben ik en mijn kabinet kennisgenomen van de resolutie die het parlement goedkeurde. De regering moet resoluties immers uitvoeren.*

Wij hebben contact opgenomen met de federale overheid en we volgen het proces, maar het is nog te vroeg om daar verder op in te gaan.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Lorsque le parlement adopte une résolution, le gouvernement est tenu de l'exécuter. Nous avons pris connaissance du texte adopté par le parlement au début de cette année.

L'objet de cette résolution suppose une modification du Code de la route, ce qui implique une procédure assez spécifique. Nous avons contacté le niveau fédéral pour en fixer les prochaines étapes. Mon cabinet et mon administration poursuivent le processus. Il est toutefois trop tôt pour vous donner des précisions.

287 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- Uw antwoord is wel erg bondig.*

Het gaat weliswaar om een gedeelde bevoegdheid, maar het gewest moet ook een aantal stappen zetten, zoals overleg met de MIVB en het nader onderzoeken van de behoeften van de dierenambulances.

Uit ervaring weet ik dat vele voorstellen van resolutie uiteindelijk in de vergeethoek terechtkomen. Er is echter een groot draagvlak voor deze resolutie onder de parlementsleden en het grote publiek. Daarom had ik gehoopt vandaag wat meer

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Votre réponse est pour le moins succincte.

Effectivement, un dialogue au niveau fédéral est nécessaire. Vous nous dites que les discussions ont commencé, mais sans nous donner davantage de détails.

Néanmoins, au niveau régional, certaines démarches doivent également être menées, notamment une concertation avec la STIB et une étude plus approfondie des besoins des ambulances vétérinaires qui circulent en tant que véhicules prioritaires en

van u te vernemen. Ik roep u op om aan de slag te gaan met de voorstellen in de resolutie, anders vrees ik dat er uiteindelijk niets van terechtkomt.

- Het incident is gesloten.

Région bruxelloise. Or, sur ces sujets-là, nous ne vous entendons pas.

Je ne suis pas né de la dernière pluie : d'expérience, je sais que, malheureusement, de nombreuses propositions de résolution - même votées à l'unanimité - ne sont plus suivies après un certain temps. On a d'ailleurs parfois l'impression que l'on attend la fin de la législature pour pouvoir tourner la page. En l'espèce, je constate toutefois un engagement fort et clair de votre part et je pense qu'il y a une grande attente du public par rapport aux ambulances vétérinaires qui circulent en tant que véhicules prioritaires.

J'aurais souhaité davantage d'éléments de réponse, ne fût-ce que pour me rassurer concernant de premiers contacts avec la STIB. Il ne me semble pas que ce soit la démarche la plus compliquée et la plus longue à entreprendre.

Je crains l'absence d'avancées en fin de législature, ce qui serait extrêmement décevant. Toutes celles et ceux qui ont des animaux à domicile le percevraient comme un manque d'intérêt de votre part. Je vous engage dès lors à faire remonter ce dossier en haut de la pile.

- L'incident est clos.

291 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

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

291 **betreffende "de toename van beschadigingen en de wildgroei aan graffiti op het MIVB-net".**

291 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ,**

291 **betreffende "het vandalisme in de metro's en stations van de MIVB".**

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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'augmentation des dégradations et la prolifération des graffiti sur le réseau de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ,

concernant "les actes de vandalisme dans les métros et les stations de la STIB".

295 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).- Uit mediaberichten blijkt dat het aantal illegale graffiti in de MIVB-stations sterk toeneemt. Stadsmuren worden sinds mensenheugenis beklad met uitingen van protest, devotie of betrokkenheid bij bepaalde groeperingen, maar racistische, antisemitische, beledigende, islamofobe graffiti en aanzetten tot haat kunnen nooit een vorm van artistieke expressie zijn. Met de toename van het aantal graffiti neemt ook het vandalisme toe en beide verschijnselen maken dat reizigers zich minder veilig voelen.*

De MIVB en bepaalde gemeenten houden databases met tags bij om de daders te identificeren en gerechtelijk te vervolgen.

M. Julien Uyttendaele (PS).- La STIB et Bruxelles Mobilité poursuivent leur politique d'intégration des œuvres d'art dans le réseau de transport public.

Afin de valoriser et de mieux intégrer les trémies de stations de métro ou prémétro dans l'environnement urbain et paysager, la STIB et Bruxelles Mobilité ont lancé différents appels à projets d'habillage sous forme d'art urbain.

Dans le même temps, la presse a fait récemment état d'une nette hausse des actes de graffiti non autorisés dans les stations du réseau de la STIB.

De Pompéi aux murs de la Sorbonne, des cavernes préhistoriques à Banksy, dans un esprit de contestation, un besoin d'expression,

Welke procedure wordt gevolgd als graffiti ontdekt worden? Wordt er systematisch klacht ingediend bij de politie? Stelt de MIVB zich in bepaalde gevallen burgerlijke partij?

Heeft de MIVB een database met beschadigingen? Delen de MIVB, de gemeenten en de NMBS gegevens met elkaar en met de gewesten?

Wordt er gebruikgemaakt van beeldherkenning om daders te identificeren of te linken aan vandalisme?

Worden de muurschilderingen van Street Art en de Striproute ook beklad? Hoe worden ze hersteld? Heeft het artistieke patrimonium te lijden onder vandalisme?

voire de dévotion ou d'affiliation, les murs de la cité ont servi à laisser des traces, souvent spontanées, des uns pour les autres.

Toutefois, les graffiti racistes, antisémites, injurieux, islamophobes et appelant à la haine ne pourront jamais constituer une quelconque forme d'expression artistique et doivent être bannis de cette cité.

De plus, il est interpellant de constater que la hausse des graffiti s'inscrit plus globalement dans une augmentation des dégradations et du vandalisme et nous pouvons nous interroger sur ce lien. Ces phénomènes engendrent par ailleurs un sentiment d'insécurité croissant chez les voyageurs.

À l'instar de plusieurs métropoles, la SNCB et certaines communes ont mis en place des bases de données de tous les tags afin d'en identifier les auteurs et d'entamer des poursuites judiciaires. Quand nous nous promenons à Bruxelles, que ce soit sur le réseau de la STIB ou ailleurs, nous retrouvons maintenant différentes signatures de graffeurs à de multiples endroits. Un travail d'identification est donc important.

Quelle procédure est appliquée lors de la découverte de nouveaux graffiti ? Un dépôt de plainte auprès de la police est-il systématique ? La STIB se constitue-t-elle partie civile dans certains cas ? Des contacts ont-ils lieu avec le parquet pour poursuivre ce type de dégradation ?

La STIB a-t-elle créé une base de données dans laquelle elle répertorie les différentes dégradations ? Dans l'affirmative, sous quelle forme et avec quels critères ? Les données des différentes bases de données, des communes ou de la SNCB sont-elles partagées, y compris avec les autres Régions ?

Des algorithmes de reconnaissance d'images sont-ils utilisés sur les motifs afin d'identifier ou de lier des auteurs de graffiti à d'autres faits de vandalisme ? Une approche sociologique et sémantique des textes est-elle effectuée ? Lors de l'identification des auteurs, les motifs sont-ils consignés et analysés ?

Les fresques du parcours Street Art et les fresques du parcours B.D. sont-elles touchées par ce phénomène ? Dans l'affirmative, dans quelles proportions et quels sont les moyens mis en œuvre en matière de préservation et de restauration ?

Plus globalement, le patrimoine artistique est-il touché par le vandalisme ?

297 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).- Le Soir berichtte op 7 maart dat er in 2021 850 gevallen van vandalisme aan metrostellen waren. Dat zijn er 287 meer dan in 2020 en 420 meer dan in 2019. Dat kost niet alleen de MIVB, maar ook de gemeenschap handenvol geld.*

De MIVB heeft camera's geïnstalleerd en meer personeel ingezet om incidenten tegen te gaan, maar dat lijkt niet te volstaan.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Dans un article de l'édition du 7 mars 2022 du journal Le Soir, on apprend que la STIB a dénombré en 2021 plus d'actes de vandalisme que les deux années précédentes. Cela concerne principalement les rames de métro qui sont couvertes de graffiti. En 2021, 850 actes de vandalisme ont été perpétrés sur des rames de métro, c'est-à-dire 287 de plus qu'en 2020 et 420 de plus qu'en 2019.

Ces actes ne sont pas sans conséquences, les coûts sont élevés non seulement pour la STIB, qui s'efforce de nettoyer les

Doet de MIVB een beroep op externe bedrijven om graffiti te verwijderen? Hoeveel kost dat? Wat wordt er ondernomen om de impact van vandalisme te verminderen?

299 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De schoonmaakploegen van de MIVB verwijderen de tags op de voertuigen. Voor het verwijderen van graffiti in de stations doet de MIVB een beroep op een onderaannemer. Racistische, beledigende of haatdragende tags worden binnen de drie uur verwijderd.*

De MIVB dient systematisch klacht in wanneer iemand op heterdaad wordt betrapt of als er camerabeelden zijn die vervolging mogelijk maken. Ze stelt zich burgerlijke partij en als het parket de daders vervolgt, probeert ze de schade op hen te verhalen.

De MIVB beschikt over een interne database, waarin informatie wordt verzameld om de indiening van een klacht te vereenvoudigen. Het bleek echter uiterst moeilijk om die informatie als bewijsmateriaal te gebruiken, omdat daders hun betrokkenheid gemakkelijk konden ontkennen. Daarom zet de MIVB maximaal in op preventie en beveiliging.

De MIVB werkt op allerlei manieren aan de veiligheid op het net: meer personeel en camera's in stations, camera's aan boord van voertuigen en in remises, afsluiting en bewaking van de toegang tot de infrastructuur, poortjes aan de in- en uitgang van stations enzovoort. Van een aantal voertuigen zijn de ramen en de rugleuningen van de zitplaatsen met een antigraffitifilm beschermd.

installations abîmées dans les 48 heures, mais également pour la collectivité.

Certaines mesures ont été prises, comme l'installation de caméras ou la présence renforcée du personnel en station pour limiter ces incidents, mais cela ne semble pas être suffisamment efficace.

Quel est le coût global pour la STIB du nettoyage des graffiti sur les véhicules ainsi que dans les stations de métro et dans les abribus ?

La STIB fait-elle appel à des entreprises tierces afin de procéder à leur nettoyage ?

Des initiatives sont-elles prises pour réduire l'impact des actes de vandalisme en général ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Lorsque de nouveaux graffiti sont découverts sur le réseau de la STIB, l'agent de conduite ou de terrain qui en fait le constat les signale au dispatching, afin qu'un dossier d'incident soit ouvert. Les tags sur les véhicules sont effacés par les équipes de nettoyage de la STIB au plus tard lors de la rentrée au dépôt. Pour effacer des graffiti en station, la STIB fait appel à son sous-traitant. Lorsqu'un tag présente un caractère raciste, injurieux ou haineux, la STIB veille à ce qu'il soit effacé dans les trois heures suivant son signalement.

La STIB porte systématiquement plainte lorsque des éléments tangibles, comme un flagrant délit ou l'enregistrement par une caméra, permettent d'entamer des poursuites. De plus, la STIB se constitue partie civile si le parquet entame des poursuites à l'encontre du ou des auteurs. Dans ce cas, la STIB établit des notes de débit en vue de réclamer le remboursement du préjudice subi.

Par le passé, la STIB a développé un outil en interne afin de rassembler toutes les informations liées aux graffiti, en vue de faciliter le dépôt de plaintes et la réclamation de dommages et intérêts. Il s'est toutefois avéré extrêmement compliqué d'utiliser ces éléments comme preuves, d'un point de vue juridique. Les auteurs pouvaient facilement nier être les créateurs du graffiti ou prétendre qu'il était l'œuvre d'un imitateur. C'est pourquoi la STIB mise au maximum sur la prévention et la sécurisation, et porte plainte lorsqu'elle dispose de preuves tangibles à l'encontre des auteurs.

La STIB prend différentes mesures pour assurer la sécurité sur son réseau : présence renforcée de personnel en station, caméras en station, caméras embarquées dans les véhicules, caméras dans les dépôts et remises, clôtures et service de gardiennage pour empêcher l'accès aux infrastructures, portillons aux entrées et sorties de stations, etc. Des films protecteurs antigraffiti sont présents sur les fenêtres et au dos des sièges dans certains véhicules.

301 *Sinds 2021 worden de toegangsdeuren van de technische ruimtes bekleed met zelfklevend deurbehang om graffiti te bedekken en de eenvormigheid binnen de maatschappij te bevorderen. De trams krijgen een antigraffiticoating, die het verwijderen van tags vergemakkelijkt. De voertuigen van de MIVB staan in afgesloten remises of bewaakte staanplaatsen.*

In 2021 bedroegen de kosten voor de verwijdering van graffiti van bussen 3.000 euro, van trams 40.000 euro, van metrostellen 235.000 euro en in stations 597.000 euro.

Het merendeel van de bushokjes wordt beheerd door de gemeenten, die een contract met JCDecaux of Clear Channel hebben. De kosten voor de verwijdering van graffiti van de MIVB-hokjes vallen onder de algemene beheerskosten.

De hoge kosten vallen deels te verklaren doordat reparatie en schoonmaak erg snel moeten gebeuren om het materieel zo snel mogelijk weer in dienst te kunnen nemen en de stations weer proper te krijgen.

De muurschilderingen blijven niet gespaard van graffiti en vandalisme. Sommige werden al meermaals hersteld.

303 *We kunnen gevandaliseerde zones natuurlijk schoonmaken, maar de ervaring leert ons dat het weinig zin heeft om te hopen dat muurschilderingen intact blijven.*

Als tags als aanvulling bij een kunstwerk worden aangebracht, gaat het om een zachte toe-eigening van het werk. Voor kunstwerken die ermee vol staan, hebben we nog geen oplossing.

En 2021, la STIB a lancé une action d'habillage des portes d'accès aux locaux techniques : des autocollants y ont été apposés afin de masquer les graffiti et de renforcer l'identité visuelle de la société. La peinture des trams est également recouverte d'un enduit permettant de faciliter le nettoyage des tags éventuels. Les véhicules de la STIB sont garés dans des zones protégées (les dépôts) et les zones de garage hors dépôt disposent d'un service de gardiennage ou ne sont pas accessibles au public la nuit.

En 2021, les coûts liés au nettoyage des graffiti s'élevaient à 3.000 euros pour les bus, 40.000 euros pour les trams, 235.000 euros pour les rames de métro et 597.000 euros pour les stations.

La plupart des abris sont gérés par les communes, qui ont un contrat avec JCDecaux ou Clear Channel. Pour les abris gérés par la STIB, l'enlèvement des graffiti est repris dans les frais de gestion globaux ; son coût peut donc difficilement être isolé.

Ces coûts importants découlent en partie du fait que des rondes d'entretien sont fréquemment organisées et que les travaux de réparation et de nettoyage sont effectués dans des délais très courts pour mettre le matériel à la disposition des usagers au plus vite et restaurer un environnement propre et agréable.

Les fresques d'art urbain ne sont pas épargnées par ce phénomène. Certaines sont "attaquées" de manière plutôt agressive, d'autres dans une moindre mesure. La fresque de l'arrêt de tram De Wand a été restaurée à plusieurs reprises.

Récemment, la fresque de la trémie Jamar a été couverte de graffiti peu après sa réalisation, puis à répétition, notamment après le nettoyage et la pose d'une nouvelle couche. À la station Simonis, les fresques de deux trémies sont encore relativement épargnées. De petits graffiti apparaissent, mais principalement entre les différents motifs et figures, ce qui témoigne d'un certain respect de l'œuvre. La fresque de la trémie Meiser, fraîchement terminée, n'a pas eu cette chance. Elle n'a pu être inaugurée, car elle a été d'emblée entièrement couverte de graffiti.

Évidemment, nous pouvons nettoyer les zones vandalisées, mais l'expérience de la trémie Jamar montre que cela ne sert à rien, car de nouveaux tags apparaissent aussitôt. S'agissant d'art vivant, il est illusoire d'espérer que ce type d'œuvre reste intacte.

Si, comme à Simonis, les tags apposés ultérieurement se présentent de manière complémentaire à l'œuvre de base, il s'agit d'une appropriation douce et mesurée de l'œuvre par ce milieu anonyme. Pour les œuvres complètement taguées, nous n'avons, en revanche, pas encore de solution, mais nous nous employons à en trouver.

Le patrimoine artistique est également victime du vandalisme, mais certainement dans une moindre mesure que les surfaces vierges dépourvues de motifs.

305 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).- Het is sisyfusarbeid: de MIVB maakt alles systematisch schoon en de tags keren telkens weer terug.*

De procedure voor de indiening van een klacht verbaast me. Uiteraard moet dit gebeuren in geval van betrapping of als er voldoende bewijzen zijn om de dader op te sporen, maar het is ook belangrijk dat de MIVB dit ook uit principe doet als het gaat om haatdragende, racistische, antisemitische, islamo- of homofobe graffiti. Ik heb het dan niet over een burgerlijke partijstelling, maar over een klacht indienen bij de politie.

Kunt u verduidelijken welke preventieve maatregelen er worden genomen?

In Italiaanse steden kunnen taggers zich uitleven op expressiemuren. Kunnen we dit voorbeeld niet volgen? Misschien zal dat een deel van de graffitispuiters ervan weerhouden om trams en metro's te bekladden.

M. Julien Uyttendaele (PS).- C'est le mythe de Sisyphe : nous allons systématiquement nettoyer et, inéluctablement, les tags vont revenir. Il faut en effet prendre des mesures.

Je suis un peu surpris par le modus operandi du dépôt des plaintes. Il faut évidemment déposer plainte s'il y a un flagrant délit ou si suffisamment d'éléments permettent d'identifier l'auteur, mais il serait aussi très important de porter plainte, par principe et pour les statistiques, lorsqu'il s'agit de graffiti haineux, racistes, antisémites, islamophobes ou homophobes. En ces cas, par principe, la STIB doit porter plainte, parce qu'ils vont frontalement à l'encontre de ses valeurs. Je ne parle pas d'une plainte avec constitution de partie civile, mais d'une plainte à la police. C'est aussi important pour les associations et organismes qui travaillent sur les statistiques d'expressions de haine à Bruxelles. Cela pourrait peut-être être suggéré à la STIB.

Vous parlez des différentes mesures de prévention et de sécurisation. Je pense avoir compris les mesures de sécurisation, mais quelles sont les mesures de prévention ? Sont-ce des messages ? Qu'est-ce qui est concrètement organisé ?

Enfin, dans certaines villes italiennes, notamment, il existe des murs d'expression. Ne placerait-on pas de tels murs pour offrir à ceux qui veulent dessiner des graffiti de grands espaces où il est permis de s'exprimer librement en permanence ? Cela inciterait peut-être certains à s'exprimer dans ce cadre, plutôt que sur nos trams et métros ou dans les stations.

307 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).- Om het fenomeen in te dammen, moeten we misschien een andere strategie overwegen.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je salue le travail de la STIB, qui n'est pas évident.

Au vu des chiffres et pour freiner l'évolution inquiétante du phénomène, un changement de stratégie pourrait être envisagé.

309 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- In het Thurn & Taxispark staat een expressiemuur. Het zou de moeite lonen om meer van die muren beschikbaar te maken, ook al omdat graffiti als artistieke uiting wel hun plaats verdienen in de stad.*

Ook de ramen van de trams kregen een beschermlaag om graffiti gemakkelijker te kunnen verwijderen. We roepen echter niet in de metro om dat graffiti verboden zijn.

Niet elke plek wordt even zwaar aangepakt. Ik hoop dat we een evenwicht vinden om de schade voor de MIVB te beperken.

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un mur d'expression existe, par exemple, dans le parc de Tour & Taxis. Davantage d'espaces de ce type méritent d'être créés à Bruxelles, pas seulement pour aider l'action de prévention de la STIB, mais aussi parce que cette expression artistique mérite sa place dans le tissu urbain.

Par ailleurs, un produit recouvre la peinture des trams pour faciliter le nettoyage des graffiti. Des films protecteurs sont également placés sur les fenêtres. En revanche, nous ne diffusons pas de messages dans le métro pour demander de ne pas faire de graffiti.

Sur le chantier de la ligne 3 du métro, qui entraîne de lourdes conséquences pour les quartiers, la Ville de Bruxelles a exposé sous le pont trois grandes œuvres d'art qui sont plutôt respectées.

Tous les endroits ne sont pas affectés de la même manière. J'espère que nous trouverons progressivement un équilibre afin de limiter les dégâts que subit la STIB, qui applique une politique de réaction rapide. Cette dernière demande beaucoup d'efforts,

mais elle constitue une forme de prévention pour éviter que ces incidents fassent tache d'huile.

- *Les incidents sont clos.*

313 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

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

313 **betreffende "de taalgrenzen en fietsvoorzieningen".**

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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 frontières linguistiques et les aménagements cyclistes".

315 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).- De fietssnelwegen die het Vlaams Gewest aanlegt sinds 2021 hebben steeds meer succes. Zulke wegen zijn 4 m breed en uitsluitend bestemd voor fietsers, die er met een gemiddelde snelheid van 15 km/u rijden.*

Bij het oversteken van de taalgrens valt het meteen op dat de weg minder comfortabel en veilig is. Er wordt weliswaar al enkele jaren overlegd om de continuïteit van het traject tot in het stadscentrum te verbeteren, maar volgens de pers is het duidelijk dat Vlaanderen het tempo bepaalt.

Wat zijn de prioriteiten betreffende de werken voor de verlenging van de Vlaamse fietssnelwegen in het Brussels Gewest?

Er ontbreekt nog altijd een kilometer op de fietssnelweg die Hoeilaart met Brussel verbindt. Hoe komt dat? Heeft dat iets met Beliris te maken? Overweegt u een snelle en tijdelijke oplossing?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Dans l'hebdomadaire Bruzz, deux articles ont été consacrés, en février et en mars, aux véloroutes. Celles-ci connaissent une popularité croissante en raison, d'une part, de l'augmentation des prix des carburants et, d'autre part, du succès grandissant des vélos électriques, qui amènent de plus en plus de navetteurs à abandonner leur voiture pour utiliser ces routes que la Région flamande aménage depuis 2012.

Pour rappel, ces voies sécurisées réservées aux cyclistes sont d'une largeur adaptée, de 4 m, et permettent d'évoluer à une vitesse moyenne de 15 km/h.

Les journalistes qui ont expérimenté ces entrées vers Bruxelles ont constaté que, dès que l'on franchit la frontière linguistique, le parcours devient nettement moins accueillant. Certes, depuis quelques années, une concertation interrégionale et trimestrielle s'est mise en place pour mettre en commun le développement des projets, l'exécution des chantiers et assurer la continuité et la fluidité des parcours jusqu'au centre-ville. Toutefois, l'article indique que c'est la Flandre qui donne le tempo.

Dans l'intervalle, celles et ceux qui arrivent par le sud de Bruxelles ne peuvent qu'être frappés par le contraste sévissant entre la véloroute qui va de Groenendael/Hoeilaart à Boitsfort et la piste inadaptée, dangereuse et cabossée qui prend le relais à la frontière régionale. Ce contraste est regrettable pour notre Région et pour les usagers cyclistes actuels et potentiels.

Pourriez-vous indiquer les priorités de travaux pour la prolongation sur le territoire régional bruxellois de chacune des véloroutes flamandes ?

S'agissant en particulier de la véloroute Groenendael/Hoeilaart, pourquoi le kilomètre manquant jusqu'au rond-point de l'avenue de la Foresterie n'a-t-il pas été réalisé dans le cadre de la concertation interrégionale précitée ? Est-ce parce que la tâche incombe à Beliris ? Une solution temporaire et rapide serait-elle envisagée ?

317 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het idee om een gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) te ontwikkelen werd in 2012 bekrachtigd door de toenmalige*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet d'un réseau express régional vélo (RER-vélo) a débuté il y a quelques législatures. Suite aux résolutions parlementaires bruxelloise et

Vlaamse en Brusselse ministers van Mobiliteit. De ontwikkeling daarvan werd in Good Move opgenomen als prioriteit, maar dan onder de benaming "fietsnetwerk plus".

Voor Vlaams minister Peeters en mezelf is de ontwikkeling van de intergewestelijke fietssnelwegen een prioriteit. Wij werken dan ook nauw samen, net als onze respectievelijke kabinetten en administraties. Zo sloten Brussel Mobiliteit en De Werkvennootschap in 2020 een overeenkomst om de samenwerking te vergemakkelijken bij de aanleg van de fietssnelwegen die over Vlaams en Brussels grondgebied lopen.

Bij Brussel Mobiliteit werden er ook meer personeelsleden ingezet voor de follow-up van de werken aan het intergewestelijke fietsnet en aan de fietssnelwegen die in het kader van Beliris worden aangelegd. Van die laatste staan er maar liefst zeven gepland, telkens langs de spoorwegen.

319 *Voorts bestaat er nu ook een Franstalige versie (cyclostrade.be) van de website fietssnelwegen.be. Daarop vult Brussel Mobiliteit geleidelijk de informatie aan betreffende de geplande fietssnelwegen in Brussel.*

Momenteel zijn er 29 fietssnelwegverbindingen tussen Vlaanderen en Brussel. Slechts 5 daarvan zijn naar behoren ingericht en 16 verbindingen worden momenteel onderzocht.

Wat de ontbrekende kilometer op de fietssnelweg vanuit Hoeilaart betreft, werd er in 2021 beslist om het project over te hevelen naar Beliris. We zoeken een snelle en tijdelijke oplossing, afhankelijk van de voorwaarden die urban.brussels en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen stellen.

In tegenstelling tot het stuk in Vlaanderen, is die weg in Brussel immers beschermd. We hebben urban.brussels gevraagd om op te helderen welke toestemmingen er nodig zijn om een tijdelijk fietspad aan te leggen.

flamande, respectivement en 2008 et 2010, l'idée d'un RER-vélo a été confirmée en 2012 par la ministre flamande de la mobilité de l'époque, Mme Hilde Crevits, et sa collègue bruxelloise, Mme Brigitte Grouwels.

Depuis lors, la création d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes périphériques et Bruxelles se poursuit à un rythme effréné, afin d'offrir une alternative digne et sûre aux voies d'accès embouteillées vers Bruxelles.

Dans le plan Good Move, le projet du RER-vélo a été repris comme priorité, sous la dénomination "réseau vélo plus" en lien avec la spécialisation multimodale des voiries.

Avec ma collègue flamande Mme Peeters, nous formons un bon tandem pour traiter ce dossier. Nous avons fait des véloroutes interrégionales et de la collaboration entre nos cabinets et administrations une priorité. Nous avons ainsi signé en 2020 une convention-cadre qui unit Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap en vue de faciliter la collaboration dans la réalisation de projets de véloroutes se partageant sur les territoires des Régions flamande et bruxelloise. Cette convention permet à une administration de travailler sur des liaisons qui empiètent sur le territoire de l'autre Région. Chaque projet fait l'objet d'un avenant spécifique.

Grâce à la mobilité interne au sein de Bruxelles Mobilité, des ressources supplémentaires en personnel ont été mises à disposition pour un suivi accru des chantiers cyclables interrégionaux et des véloroutes installées dans le cadre du budget de Beliris. En plus des projets de Bruxelles Mobilité, nous avons en effet négocié avec Beliris un avenant 14, qui prévoit de nombreux projets ambitieux de véloroutes le long de sept lignes de chemins de fer.

Pour le volet information, nous avons également conclu un accord avec les cinq provinces flamandes qui gèrent le site web fietssnelwegen.be. Une version française existe désormais sur cyclostrades.be et Bruxelles Mobilité complète progressivement les informations sur les projets de véloroutes à Bruxelles.

J'en viens à la prolongation sur le territoire régional bruxellois de chacune des véloroutes flamandes. Il y a 29 connexions de véloroutes, dont seules 5 sont correctement aménagées, et 16 en cours d'étude, dont :

- la C203, arrivant par l'E40 depuis Sterrebeek. Les travaux en cours sur le tronçon manquant entre l'avenue des Communautés et l'avenue du Péage seront terminés dans les mois qui viennent ;

- la C3, qui, après l'ouverture de la passerelle au-dessus du ring à la fin du mois d'avril, aboutira sur la chaussée de Haecht. En attendant les études réalisées par Beliris sur la suite des travaux le long de la ligne 36, Bruxelles Mobilité balisera un trajet provisoire jusqu'à la place Charles Rogier.

S'agissant du kilomètre manquant jusqu'au rond-point de l'avenue de la Foresterie, il a été décidé en 2021 de transférer

We moeten ook de kosten tegen het licht houden, vooral ook omdat het om een tijdelijke oplossing gaat.

le projet à Beliris, qui n'est chargé du dossier que depuis l'approbation de l'avenant 14 en 2021. Nous étudions une solution rapide et temporaire qui dépendra des conditions imposées par urban.brussels et la Commission royale des monuments et des sites.

En principe, le Code bruxellois de l'aménagement du territoire autorise l'élargissement d'une piste cyclable sans permis d'urbanisme, mais la zone, y compris la chaussée, est classée à Bruxelles, ce qui n'est pas le cas en Flandre. En tout cas, la Commission royale des monuments et des sites n'a pas émis d'avis conforme à ce sujet. Nous avons demandé une clarification à urban.brussels.

Il faudra également évaluer le coût de cet aménagement, qui changera à nouveau quand Beliris entamera l'aménagement de la véloroute définitive et la construction de l'écoduc, prévus pour 2026. C'est un délai fort long, nous essayons donc d'accélérer le processus.

321 *Voorts worden er talrijke haalbaarheidsstudies verricht voor fietspaden langs de spoorlijnen L26, L28, L36, L50, L60, L124 en L161. Daarnaast worden er ook enkele projectstudies uitgevoerd. Kortom, er beweegt heel wat, maar als ik één voorbeeld moet geven, dan denk ik aan de geplande fietssnelweg tussen metrostation Jacques Brel en het voormalige treinstation van Kuregem.*

De nombreuses études de faisabilité ont été réalisées. Pour n'en citer que quelques-unes :

- L26 : étude de faisabilité entre la frontière régionale (chaussée de Haecht) et l'avenue des Loisirs ;

- L28 : plusieurs études de faisabilité, notamment entre la station de métro Jacques Brel et la gare de Cureghem ;

- L36 (axe Bruxelles-Louvain) : étude de faisabilité entre la gare de Schaerbeek et la station Rogier ;

- L50-L60 (axe Bruxelles-Alost/Termonde) : étude de faisabilité entre la gare de Jette et Laeken, entre autres ;

- L124 (axe Bruxelles-Ninove) : étude de faisabilité entre Neerpede et le centre Wiels ;

- L161 : étude de faisabilité entre la gare de Boitsfort et la gare de Delta.

Par ailleurs, les études de projets vont un peu plus loin que les études de faisabilité. Parmi les nombreux projets que nous développons, je citerai celui entre la station de métro Jacques Brel et l'ancienne gare de Cureghem, qui constitue un tronçon ferme.

323 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).- Slechts 5 behoorlijk ingerichte verbindingen op de 29 is onvoldoende.*

Betreffende het ontbrekende stuk op het traject tussen Hoeilaart en Watermaal-Bosvoorde hoop ik dat die tijdelijke oplossing er snel komt, want ondertussen lopen fietsers er gevaar en dat is niet bepaald bevorderlijk voor het imago van Brussel en het gebruik van de fiets in het Brussels Gewest.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- L'aménagement correct de 5 connexions sur 29 en Région bruxelloise est insuffisant. Vous nous avez cependant fourni des réponses très complètes, sur lesquelles je reviendrai par écrit.

S'agissant du tronçon entre Hoeilaart et Boitsfort, j'entends que vous chercherez une solution intermédiaire avec votre collègue Pascal Smet, responsable d'urban.brussels. Je vous exhorte vivement à l'action. Les cyclistes entrant dans Bruxelles y sont en effet exposés à des dangers sur 800 m. L'image de Bruxelles est en conséquence détériorée et les cyclistes actuels et potentiels,

- Het incident is gesloten.

327 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

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

327 **betreffende "de hoffelijkheid tussen chauffeurs en gebruikers van de openbare ruimte".**

329 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).- Op 14 maart 2022 publiceerde het Vias Institute de resultaten van een enquête over agressie en asociaal gedrag in het verkeer. Die resultaten zijn verontrustend: het aantal gevallen van fysiek geweld tussen autobestuurders zit in stijgende lijn.*

54% van de ondervraagde Belgen kreeg het voorbije jaar te maken met verkeersagressie, 7% was zelfs het slachtoffer van fysiek geweld. In 2017 was dat nog 2%.

13% van de ondervraagde Brusselaars geeft toe al uit zijn wagen te zijn gestapt om verhaal te halen bij een andere bestuurder. Wie zich agressief gedraagt in het verkeer, was de afgelopen drie jaar vaker betrokken bij een verkeersongeval (61%) dan wie dat niet of zelden doet (39%).

Het lijstje van grootste ergernissen op de autoweg wordt aangevoerd door middenstrookrijden en bumperkleven. In de bebouwde kom zorgen dubbelparkeren, het gebruik van de mobiele telefoon aan het stuur, kruispunten blokkeren en pas op het laatste moment invoegen voor het meeste irritatie.

331 *We mogen hier niet onverschillig bij blijven. Burgerschap, hoffelijkheid, zelfbeheersing en respect voor ieders plaats in de*

découragés par cette voie d'entrée dans Bruxelles dangereuse et inappropriée. La faible longueur de ce tronçon manquant évoque un surréalisme à la belge qui, en l'occurrence, est extrêmement délétère pour l'image de Bruxelles et pour la mobilité douce.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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 courtoisie entre conducteurs et usagers de l'espace public".

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Les résultats de l'enquête de l'Institut Vias sur l'agressivité et les comportements irritants dans la circulation, menée à la fin du mois de février auprès d'un échantillon représentatif des conducteurs belges, ont été publiés le 14 mars 2022.

Les résultats de cette enquête qui s'inscrit pour la deuxième année consécutive dans le cadre de la Semaine internationale de la courtoisie au volant, sont troublants : les violences physiques entre conducteurs sont en augmentation dans notre pays.

En effet, 54 % des Belges disent avoir été victimes d'agressivité dans le trafic au cours de l'année. Et si ce chiffre est très légèrement en baisse par rapport à 2017 (57 %), les formes extrêmes de violence sont en hausse, puisque 7 % des conducteurs belges disent avoir été victimes de violences physiques au cours de l'année écoulée, contre 2 % en 2017.

En Région bruxelloise, un conducteur sur huit, soit 13 % des sondés, reconnaît être descendu de sa voiture pour "s'expliquer" avec un autre conducteur. L'étude indique également, presque sans surprise, que "les conducteurs agressifs dans la circulation ont été plus souvent impliqués dans un accident au cours des trois dernières années (61 %) que les conducteurs qui le sont rarement ou jamais (39 %)".

La même étude reprend le classement par les sondés des comportements les plus irritants sur autoroute et en agglomération. Sur les autoroutes, les conducteurs bruxellois, wallons et flamands sont principalement irrités par les automobilistes qui restent sur la bande du milieu au lieu de se rabattre, ou qui talonnent les autres conducteurs. En agglomération, les conducteurs bruxellois sont irrités, dans l'ordre, par le stationnement en double file, l'utilisation du téléphone portable au volant, le fait de s'engager dans un carrefour encombré en bloquant les autres usagers et l'emprunt de la bande de gauche pour dépasser tout le monde en se rabattant sur la droite au dernier moment.

Ces résultats montrent la persistance des comportements agressifs. L'an passé, mon collègue Marc Loewenstein relevait

openbare ruimte zijn waarden die elke weggebruiker moet delen, of die nu voetganger, fietser, automobilist of stepper is.

Hoe reageert u op de resultaten van de enquête van Vias? Overweegt u maatregelen te nemen?

De hogervermelde studie ging voornamelijk over het gedrag van automobilisten. Ziet u ook een evolutie in de mate en de manier waarop andere weggebruikers zich agressief gedragen? Wat wilt u daaraan doen?

déjà le constat dressé par l'Institut Vias d'une agressivité croissante entre usagers. Pour simplifier, il semble bien que tout le monde agace tout le monde et qu'un an plus tard, l'objectif de relations apaisées entre les conducteurs et, plus largement, entre les différents usagers - piétons, cyclistes, automobilistes, utilisateurs de trottinettes - est très loin d'être atteint.

Nous ne pouvons pas rester insensibles à de telles études. Le civisme, la politesse, la maîtrise, le contrôle de soi, mais aussi le partage de l'espace public doivent être des notions intégrées et appliquées par chaque usager. C'est d'autant plus essentiel qu'une recrudescence de l'agressivité est susceptible de mener à une multiplication des accidents, mais aussi des comportements violents à l'encontre desquels il convient de lutter sans relâche, comme sortir de son véhicule pour agresser verbalement, voire physiquement, un autre usager ou le heurter intentionnellement.

Comment réagissez-vous aux chiffres publiés par l'Institut Vias dans le cadre de cette étude, notamment aux questions de violence et de récidive ? Avez-vous déjà réfléchi à des initiatives à prendre dans ce domaine ?

Au-delà de l'étude précitée, qui se concentre sur les comportements des automobilistes entre eux, constatez-vous une évolution dans la mesure et la manière dont s'exprime l'agressivité entre usagers de modes de déplacement différents ? Comment entendez-vous contribuer à la désamorcer dans l'espace public, bien sûr, mais également dans d'autres espaces partagés ?

333 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De openbare ruimte is een gedeelde ruimte waar iedereen zich veilig moet kunnen voelen. In dat verband zijn de cijfers van het Vias Institute verontrustend en ontmoedigend.*

Wij werken op drie niveaus aan meer veiligheid. Ten eerste verbeteren we de infrastructuur. Een betere weginrichting zorgt immers voor meer duidelijkheid en minder conflicten.

Ten tweede werken we rond bewustmaking. In het gewestelijke actieplan rond verkeersveiligheid staan verschillende initiatieven in dat verband.

Ten derde zorgen we ervoor dat de verschillende weggebruikers zich beter in elkaars situatie kunnen inleven. Zo kunnen ze risicosituaties beter inschatten en groeit het respect voor andere manieren van verplaatsen.

We blijven weggebruikers informeren op vier belangrijke punten: overdreven of onaangepaste snelheid; rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen; afleiding achter het stuur en gordeldracht en andere veiligheidsuitrustingen.

Met louter die campagnes zullen we er echter niet komen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'espace public est un espace partagé. Tous les usagers de la route devraient s'y sentir en sécurité. Les chiffres de l'Institut Vias sont interpellants et désolants. L'agressivité et la violence n'ont pas leur place dans notre espace public.

En ce qui concerne notre Région, l'étude de l'Institut Vias cite comme principaux comportements agaçants et menant à l'agressivité : le stationnement en double file, l'utilisation du téléphone portable au volant, l'entrée dans un carrefour encombré en bloquant les autres usagers, ou encore l'emprunt de la bande de gauche pour dépasser tout le monde en se rabattant sur la droite au dernier moment.

Nous travaillons sur trois niveaux. Tout d'abord, nous améliorons les infrastructures, car un bon aménagement des voiries rend la circulation plus lisible et aide à contrer les conflits à certains carrefours. Nous nous y attelons avec des microprojets ou projets provisoires, qui ciblent par exemple les zones à concentration d'accidents, et nos grands projets d'infrastructure, y compris bien sûr, ceux menés avec la STIB.

Ensuite, nous travaillons à la sensibilisation, pour laquelle le plan d'actions régional de sécurité routière prévoit plusieurs initiatives qui contribuent à sensibiliser et éduquer les usagers, dont :

- identifier les comportements associés à de la délinquance routière, qui ont un impact énorme sur la qualité de vie et la sécurité routière ;

- améliorer la connaissance du Code de la route afin de faire adopter les comportements les plus prévisibles possible, en respectant les règles communes à tous ;

- améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en sécurité.

Nous travaillons aussi sur l'intermodalité, car plus grande sera la connaissance de la réalité des autres modes, meilleure sera l'évaluation des situations de trafic à risque ainsi que la convivialité entre les modes. En matière de subsides, nous avons donc cherché à valoriser les projets et actions d'expérimentation, qui permettent notamment de se mettre à la place de l'autre usager et de se rendre compte de ses conditions réelles de circulation et de déplacement.

Nous continuons de sensibiliser les conducteurs à ces quatre grands axes :

- vitesse excessive ou inadaptée ;

- conduite sous influence (alcool, drogue, médicaments) ;

- distraction ;

- port de la ceinture et dispositifs de retenue.

Mais ces campagnes à elles seules sont insuffisantes face à certains comportements de délinquance routière.

335 *Wat controles en boetes betreft, werken we samen met de politiezones, in het bijzonder met de fietsbrigades.*

De strijd tegen recidive is essentieel. Dat is dan ook een punt in het verkeersveiligheidsplan van de federale regering, dat wij mee ondersteunen. In het plan hangt de hoogte van de boetes af van de mate waarin men anderen, en dan vooral zwakkere weggebruikers, in gevaar brengt. Om recidive tegen te gaan, wordt er een progressief boetesysteem ingevoerd. Recidivisten zullen ook een opleiding moeten volgen, in plaats van het vroegere theorie- en praktijkexamen na een rijverbod.

Enfin, au niveau du contrôle-sanction, nous collaborons avec les zones de police et en particulier les brigades cyclistes pour gérer le trafic, fluidifier la circulation et sanctionner si nécessaire. Lutter contre la récidive est fondamental ; le gouvernement fédéral a dès lors repris ce point dans son plan d'action fédéral de sécurité routière. Nous soutenons les initiatives qui y sont prises pour lutter contre les récidivistes.

Ce plan prévoit notamment d'évaluer et d'adapter les sanctions pour les porter à la hauteur du danger causé par chaque infraction, en particulier celles qui mettent en péril la sécurité des usagers les plus vulnérables, de mettre en place un système progressif de sanctions pour lutter contre la récidive sur la base des meilleures pratiques internationales, et de renforcer le recours à des mesures alternatives (formations) à la perception immédiate en cas de récidive, en remplacement des examens de réintégration théoriques et pratiques après une déchéance du permis de conduire.

337 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).- Het klopt dat alles staat of valt bij de infrastructuur.*

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je suis d'accord avec vous, les infrastructures constituent la base cruciale de la solution.

Er lopen al bewustmakingsacties sinds 2019, maar de cijfers van het Vias Institute stemmen in dat verband niet erg hoopvol. Preventie werkt hier duidelijk niet.

U had het over controles en boetes, maar enkel in de allerzwaarste gevallen van recidive en bij extreem gevaarlijk en risicovol gedrag. Zou het geen idee zijn om in Brussel ook op geregelde tijdstippen te controleren op ongewenst gedrag, naar het voorbeeld van de alcohol- en snelheidscontroles?

Om de vijf of tien jaar weer een examen afleggen is wellicht geen populaire maatregel en strikt genomen valt dat ook niet onder uw bevoegdheid, maar het zorgt er wel voor dat automobilisten hun kennis van de Wegcode en van de wet weer opfrissen, en bovendien worden ze gewezen op het veranderende verkeer in Brussel, met almaar meer zwakke weggebruikers en hoe daarmee om te gaan. Los van infrastructuuringrepen en alle investeringen in mobiliteit is alle weggebruikers vreedzaam laten samenleven een van de allergrootste uitdagingen.

- Het incident is gesloten.

Par ailleurs, des actions de sensibilisation ont eu lieu depuis 2019. Malheureusement, les chiffres fournis par l'Institut Vias ne sont pas très encourageants quant à l'évolution des attitudes des différents usagers de la route, et singulièrement des automobilistes. Même si je préfère toujours la prévention à la répression, la prévention ne fonctionne ici manifestement pas.

Vous avez évoqué les contrôles et sanctions, mais uniquement dans les cas les plus graves de récidive et de comportements très dangereux, susceptibles de mener à des accidents aux lourdes conséquences.

Ne serait-il pas intéressant de réaliser en Région bruxelloise des opérations ponctuelles mais d'envergure, telles que celles pratiquées pour les contrôles de vitesse et d'alcoolémie ? Les comportements les plus irritants ne sont pas susceptibles de mener aux accidents les plus graves, mais ils divisent les usagers, que ce soit les automobilistes entre eux ou les automobilistes face aux usagers faibles. Cela constituerait peut-être une piste.

Enfin, même si ce n'est pas une mesure populaire et qu'elle ne relève pas à proprement parler de votre compétence, l'instauration de tests d'aptitude à passer à intervalles réguliers (tous les cinq ou dix ans, par exemple) permettrait d'à nouveau sensibiliser les automobilistes d'abord au Code de la route et à la loi, mais aussi aux changements modaux qui s'opèrent dans notre ville-région, à la présence de plus en plus massive des usagers faibles, et à la manière dont il convient de les traiter. Au-delà des infrastructures et de tous les investissements réalisés par notre Région en matière de mobilité, l'un des grands enjeux est la cohabitation apaisée entre les différents usagers de la route.

- L'incident est clos.

343 *(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

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

345 **betreffende "de adviezen van de gemeenten over het ontwerp van besluit inzake parkeertarieven".**

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 avis des communes concernant le projet d'arrêté sur les tarifs de stationnement".

347 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Onlangs liet u in de pers optekenen dat u van de gemeenten zeven negatieve adviezen had ontvangen over het ontwerp van besluit inzake parkeertarieven, tegen drie positieve adviezen en vier adviezen die u als neutraal beschouwt. Vijf gemeenten bezorgden geen advies. Toch stelde u dat de meerderheid van de adviezen gunstig was.*

Dat lijkt me niet te stroken met de realiteit, zeker als we de adviezen afwegen op basis van het aantal inwoners per gemeente. Bovendien zijn sommige burgemeesters sterk gekant

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez récemment indiqué dans la presse que, parmi les avis des dix-neuf communes concernant le projet d'arrêté sur les tarifs de stationnement, vous aviez récolté sept avis négatifs, trois avis positifs, quatre avis qualifiés de neutres au vu de certaines remarques, et cinq avis qualifiés de positifs par défaut, aucun avis n'ayant été soumis. Néanmoins, vous estimiez qu'une majorité avait remis un avis favorable.

Si mes comptes sont exacts, du point de vue de la population, les communes ayant remis un avis négatif représenteraient 34 %

tegen het ontwerp. Ze dreigen ermee in beroep te gaan als het wordt goedgekeurd. Ze vrezen onder meer dat het besluit kwetsbare bevolkingsgroepen nog meer zal verarmen.

des habitants de la Région bruxelloise et celles ayant émis des remarques, 23 %, de sorte qu'une grande majorité serait contre le projet. De plus, au moins une des communes a remis un avis positif sous condition. C'est le cas de Ganshoren qui souhaite des tarifs différenciés entre la première et la deuxième couronne.

Certains bourgmestres étaient clairement opposés au projet, au point d'émettre l'éventualité d'introduire un recours contre cet arrêté s'il était adopté tel quel. Un des arguments invoqués par les communes de Saint-Josse-ten-Noode et de Molenbeek-Saint-Jean est le risque d'accentuation de la précarité de la population. Si 53 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture, rappelons que plus de 58 % d'entre eux et 80 % des couples avec enfant en possèdent une. S'ajoute à cela que 24 % des ménages les plus pauvres possèdent une voiture.

349 *Welke bezwaren en opmerkingen hebben de gemeenten?*

De gemeenten, Brupartners en andere betrokkenen werden weliswaar uitvoerig geraadpleegd, maar dat betekent nog niet dat er naar hen werd geluisterd. De voornaamste punten van kritiek die regelmatig naar voren kwamen bij de raadpleging, zijn immers nog steeds van toepassing op dit ontwerp van besluit.

Zo is de verhoging van de tarieven nog steeds buitenproportioneel en wordt in het besluit nog steeds geen rekening gehouden met de plaatselijke context, die sterk uiteenloopt naargelang de wijk.

Sommige gemeenten hekelen het gebrek aan openbare parkings en het feit dat er parkeerplaatsen op de openbare weg verdwijnen zonder compensatie buiten de weg.

Daarnaast werd er niet nagedacht over het verband tussen parkeergelegenheid en economische activiteit en wordt er geen rekening gehouden met de nabijheid van handelskernen.

Quels sont les principaux griefs invoqués par les sept communes ayant fourni un avis négatif, et les principales objections fournies par les cinq communes ayant fait état de remarques sur le projet d'arrêté sur les tarifs de stationnement ?

Dès le départ, il y a eu une volonté d'informer et de faire participer les communes, Brulocalis, Brupartners et l'Union des classes moyennes, tout au long du processus. Questionnaires, ateliers, demandes d'avis ont circulé avec une participation active et constructive reconnue de la part des communes. Encore faut-il les écouter !

Rappelons que, dès le début du processus, les critiques furent nombreuses et récurrentes. Certaines d'entre elles ont donné lieu à certains aménagements. Mais, apparemment, ce n'est pas le cas des griefs principaux. Je vous en donne quelques exemples :

- les augmentations de divers tarifs sont disproportionnées : les tarifs pour la deuxième carte de stationnement, selon les cas, augmentent de 50 %, 80 % voire de 100 % et même plus ;

- le cadre devrait être adapté en fonction du contexte local et prendre en considération les spécificités de chaque commune ;

- la pression sur le stationnement n'est pas la même dans les différents quartiers ;

- il faut prendre en considération les réalités sociales et économiques de chaque quartier ;

- il ne faut pas porter atteinte à l'autonomie communale, car les communes, mieux que quiconque, disposent d'une expertise précieuse dans le développement urbain.

Certaines communes fustigent le manque de stationnement, la suppression de places de stationnement en voirie sans compensation hors voirie, le manque de places hors voirie, l'insuffisance de parkings publics dans de nombreuses communes et l'absence de système adapté aux visiteurs.

De plus, aucune réflexion n'a été menée sur le lien entre le stationnement et l'activité économique. Il n'est par ailleurs pas

fait mention d'une politique adaptée en fonction de la proximité d'une artère commerçante, d'un noyau commercial. Dans la politique de stationnement, il faut une prise en considération de l'attractivité économique de Bruxelles, tant du centre que de ses noyaux commerciaux.

351 *Welke veranderingen hebt u aangebracht, nadat het ontwerp in eerste lezing werd goedgekeurd?*

Hebt u contact opgenomen met de gemeenten die een negatief advies gaven, om hun standpunt te begrijpen? Zult u de tekst aanpassen aan de adviezen van de gemeenten?

Hebt u de effecten laten onderzoeken van het parkeerbeleid op de economie? Kunnen wij die studie raadplegen?

Hebt u het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad de effecten van de maatregelen op de gezinnen laten onderzoeken?

Depuis le dépôt des avis des communes, avez-vous eu des contacts avec les bourgmestres de Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe-Saint-Lambert, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Josse-ten-Noode, Uccle, Evere et Etterbeek pour comprendre leurs positions et pouvoir procéder à une révision du texte ?

Quelles modifications avez-vous apportées au texte entre la première et la dernière lecture de l'arrêté sur les tarifs de stationnement et l'adoption du projet de modification de l'ordonnance en troisième lecture ?

Amenderez-vous le texte à la suite des avis des communes ? Dans l'affirmative, dans quel sens ? À défaut, pour quelles raisons ?

Une étude a-t-elle été diligentée pour mesurer l'impact du stationnement sur la vie économique de notre capitale ? Dans l'affirmative, avec quels résultats ? Pourrions-nous en disposer ?

Avez-vous travaillé en collaboration avec l'Observatoire de la santé et du social de Bruxelles-Capitale pour mesurer l'impact de ces mesures sur les ménages bruxellois ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ?

353 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het doel van de nieuwe parkeerordonnantie en het besluit inzake parkeertarieven bestaat erin de gemeenten instrumenten aan te reiken waarmee ze het parkeren buiten de openbare weg kunnen aanmoedigen. Dat is noodzakelijk om de openbare ruimte opnieuw aantrekkelijk te maken met mooie pleinen, brede voetpaden, bomen, eigen beddingen voor bussen enzovoort.*

Iets meer dan de helft van de Brusselse bevolking bezit geen wagen en bij de minder gegoede bevolkingsgroepen is dat aandeel nog hoger. Toch neemt de auto nagenoeg driekwart van de openbare ruimte in beslag, vooral in arme buurten, waar weinig groen is.

Over het besluit inzake parkeertarieven vindt u heel wat gedetailleerde informatie in mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1199.

Bij de raadpleging over het besluit hebben zeven gemeenten een negatief advies gegeven. Vier daarvan hebben zich formeel gekant tegen de wijziging van de tarieven. Twee gemeenten betreurden dat het minimumtarief voor de bewonerskaart stijgt. Andere gemeenten merkten op dat ze nu al hogere tarieven hanteren voor de eerste vrijstellingskaart.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La nouvelle ordonnance relative au stationnement a pour objectif d'offrir aux communes des outils leur permettant de rendre le stationnement hors voirie beaucoup plus attractif. Il s'agit d'un important levier pour récupérer de l'espace public en vue de créer de jolies places, d'agrandir les trottoirs et les sites propres de bus, de planter des arbres, de créer des plaines de jeux et des aires de sport, d'aménager des terrasses, etc. C'est un pas de plus vers une vraie ville à taille humaine.

En moyenne, 53 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture. C'est le cas de 70 % du quart le plus pauvre de la population, dont seulement 1 % possède une seconde voiture. Néanmoins, la voiture occupe 72 % de l'espace public, en particulier justement dans les quartiers les plus précarisés où les habitants n'ont pas de jardin ni d'espaces verts. Tel est l'enjeu des deux projets en cours en la matière : l'ordonnance relative au stationnement et l'arrêté relatif aux tarifs de stationnement.

Concernant l'arrêté, j'ai répondu de manière détaillée à la question écrite n° 1199 de M. Özkara.

Après un long et fructueux processus de concertation, nous avons reçu les commentaires de la plupart des communes. Sept d'entre elles ont exprimé un avis négatif. Parmi celles-ci, seules quatre (Etterbeek, Uccle, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre) ont exprimé des motifs d'opposition formelle à la modification des tarifs des zones réglementées. Dans les autres

355 *De tarieven werden overigens niet meer aangepast sinds 2016. Ze werden ook niet geïndexeerd. Door het minimumtarief voor die kaarten op te trekken, verkleinen we het verschil in de geldende tarieven.*

Wat de forfaitaire retributie betreft, vroegen twee gemeenten om enige souplesse bij een kleine overschrijding van de geldigheidsperiode. Twee gemeenten vonden de tariefstijging van die parkeerkaarten te hoog. Drie andere gemeenten werken liever met een minimumtarief in plaats van vaste tarieven en nog twee andere gemeenten willen liever geen tariefverschillen tussen de zones.

Slechts twee gemeenten uitten bezwaren tegen het verdwijnen van de derde bewonerskaart. Een aantal gemeenten wil sociale correcties mogelijk maken en twee gemeenten vroegen andere tarieven voor de tweede bewonerskaart.

De internationale vergelijkende studie die in 2021 werd afgewerkt, bevat een onderdeel over de impact van het parkeerbeleid op de economie. De drie conclusies luidden dat:

- handelaars vaak het aantal klanten dat met de wagen komt, overschatten;

- klanten dicht bij huis consumeren en meer uitgeven wanneer ze zich te voet of met de fiets verplaatsen;

- detailhandelaars in stadscentra moeten inzetten op andere troeven en concurrentievoordelen dan parkeergelegenheid.

cas, il s’agissait de prises en considération, de modifications légères ou d’une absence d’avis.

Parmi les principales réactions formulées concernant la proposition de nouveaux tarifs de zones, plusieurs communes ont regretté la hausse des tarifs de stationnement, en particulier celle de la première carte de riverain, qui passera de 5 euros à minimum 10 ou 15 euros par an. Deux communes se sont exprimées contre cette augmentation alors que plusieurs autres ont souligné déjà appliquer des tarifs plus volontaristes pour la première carte de dérogation.

Rappelons que les montants des redevances n’ont pas été revus depuis 2016 et n’ont donc pas suivi l’évolution de l’inflation. Actuellement, onze communes respectent déjà le minimum de 15 euros proposé dans l'arrêté et six autres vont au-delà, jusqu’à 30 euros. Cette augmentation ne fait que réduire l’écart entre le montant minimum et les prix pratiqués par les communes.

Concernant les redevances forfaitaires, c'est-à-dire la carte de stationnement :

- deux communes souhaitent une certaine souplesse en cas de dépassement léger de la période autorisée ;

- deux communes mentionnent que l'augmentation de la redevance forfaitaire leur semble excessive ;

- trois souhaitent une fourchette ou un tarif minimum au lieu de tarifs fixes ;

- deux ne souhaitent pas de différence de tarif entre les zones.

Seules deux communes ont critiqué la suppression de la troisième carte de riverain. Les autres n’ont exprimé aucun avis spécifique à ce sujet. Par ailleurs, certaines communes souhaitent la possibilité de corrections sociales ou en fonction du gabarit du véhicule. Deux communes ont proposé d’autres tarifs pour la seconde carte de riverain.

L'étude comparative internationale, finalisée en 2021, contient un chapitre abordant l’impact du stationnement sur la vie économique, via la littérature scientifique spécialisée et des retours d'expérience issus d’autres villes européennes, notamment au niveau du commerce. Cette étude a été diffusée auprès des principaux partenaires de parking.brussels et, je pense, du parlement. Elle dresse trois constats :

- les commerçants surestiment la part des automobilistes dans leur clientèle ;

- les clients consomment près de chez eux et dépensent plus lorsqu'ils se déplacent à pied ou à vélo ;

- l'axe des avantages compétitifs pour les commerces de détail doit être envisagé.

357 *De impact van de parkeertarieven op de gezinnen maakt deel uit van een algemeen onderzoek naar de effecten van het geheel van maatregelen om het gebruik van de eigen wagen in goede banen te leiden.*

Het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad is vertegenwoordigd in het begeleidingscomité van dat onderzoek. Ik verwacht de eerste resultaten eind dit jaar.

Pour mesurer l'impact de ces mesures sur les ménages, nous avons lancé une étude plus générale sur l'effet cumulé des différentes mesures de régulation de l'usage de la voiture individuelle en cours de déploiement en Région bruxelloise (stationnement, zone de basses émissions, etc.), et ce, en tâchant d'objectiver le plus finement possible les besoins des différents types de ménages de disposer d'une voiture personnelle et d'emplacements de stationnement en voirie.

Nous avons invité l'Observatoire de la santé et du social de Bruxelles-Capitale à participer au comité d'accompagnement de cette étude lancée en février dernier et dont les premiers résultats sont attendus pour la fin de cette année.

359 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Ik vroeg u hoe u gevolg geeft aan de bezwaren van de gemeenten tegen het besluit. U hebt die bezwaren gewoon opgesomd.*

Zult u het ontwerp van besluit herzien op basis van die opmerkingen?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous demandais comment vous répondriez aux critiques des douze communes sur dix-neuf à avoir émis, soit un avis négatif, soit des conditions ou des remarques importantes sur votre arrêté relatif aux tarifs de stationnement et je n'ai pas obtenu de réponses. Vous m'avez juste fourni un état des lieux des différents griefs contre l'arrêté.

Reverrez-vous votre arrêté en tenant compte de toutes ces remarques ?

359 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het besluit werd in eerste lezing goedgekeurd. Ik kan niet voorspellen wat er aangepast wordt voor de tweede lezing. Zodra de regering daarover beslist heeft, zal ik het parlement en de gemeenten op de hoogte brengen van de wijzigingen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit d'une première lecture. Avant la deuxième lecture, nous prendrons en considération les remarques que les communes ont remises, comme prévu par l'ordonnance. Je ne peux présager de ce qui sera adapté, puisque ce doit être soumis au gouvernement. Nous informerons le parlement et les communes des éventuelles adaptations dès qu'elles auront été décidées par le gouvernement.

359 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Wanneer zal de regering daarover beslissen?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quand cela est-il prévu ?

359 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Dat kan ik niet precies zeggen. De regering is de tekst grondig aan het onderzoeken.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces questions sont en cours de traitement. Le gouvernement procède actuellement à une analyse approfondie, afin de pouvoir peaufiner l'arrêté avant le dépôt prochain d'un texte en deuxième lecture au conseil des ministres.

367 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- U hebt het over één studie, terwijl wij er twee vroegen. Bovendien verwacht u de resultaten pas eind dit jaar. Moet de regering die resultaten niet afwachten alvorens de parkeertarieven drastisch op te trekken? De MR-fractie roept u op om het ontwerp van besluit grondig te herzien.*

De besluiten moeten aan het parlement voorgelegd worden, voordat de parkeerordonnantie op 17 mei besproken wordt.

- Het incident is gesloten.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, nous vous avions demandé deux études : l'une portant sur l'impact des mesures sur les ménages et l'autre sur la vie économique bruxelloise. La deuxième n'a apparemment pas démarré et vous annoncez que nous aurons les résultats de la première à la fin de l'année.

Il est essentiel de prendre connaissance de ces résultats, pour ne pas assister à l'explosion des coûts du stationnement, des cartes de riverain et des amendes dans toutes les zones. Les bourgmestres qui ont remis des avis négatifs parlaient d'un arrêté proposant des coûts excessifs, disproportionnés et anticommerciaux. Il me paraît nécessaire de revoir ce projet en profondeur. Le MR demande un véritable pilotage de la politique de stationnement.

Nous sommes à l'aube de l'adoption d'une ordonnance. Il faudrait que ces arrêtés soient apportés au parlement pour le 17 mai, date de la discussion de l'ordonnance. En 2016, à l'occasion d'une modification de l'ordonnance relative au stationnement, les arrêtés d'exécution avaient été débattus au parlement. Ce ne serait donc pas une première. Cela s'impose, car c'est dans les arrêtés que se trouveront les éléments qui porteront préjudice aux Bruxellois, les accablant encore un peu plus au milieu de cette crise sanitaire et économique.

- *L'incident est clos.*