



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
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 1 OKTOBER 2019**

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—————  
**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 1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2019**

---

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. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://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. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**INHOUD**

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele	7
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "het beleid van het beheer van elektrische steps in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Isabelle Emmery,	7
betreffende "de stopzetting van activiteiten van de aanbieder van elektrische fietsen in vrije vloot Jump in sommige wijken van Anderlecht, Laken, Koekelberg en Molenbeek".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Aurélie Czekalski,	7
betreffende "de preventiemaatregelen tegen vandalisme van deelfietsen".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	7
betreffende "de gewijzigde regels voor deelfietsen en -steps".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer,	7
betreffende "de aankondiging van het bedrijf Uber inzake het weghalen van zijn Jump-fietsen in vier Brusselse gemeenten".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	8
betreffende "de ontwikkeling van de deelmobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	

**SOMMAIRE**

Interpellation de M. Julien Uyttendaele	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 politique de gestion des trottinettes électriques en Région de Bruxelles-Capitale".	
Interpellation jointe de Mme Isabelle Emmery,	7
concernant "la cessation d'activité de l'opérateur de vélos électriques en free floating Jump dans certains quartiers d'Anderlecht, Laeken, Koekelberg et Molenbeek".	
Interpellation jointe de Mme Aurélie Czekalski,	7
concernant "les mesures de prévention contre le vandalisme à l'égard des vélos en libre-service".	
Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	7
concernant "la modification des règles pour les trottinettes et vélos partagés".	
Interpellation jointe de M. Christophe De Beukelaer,	7
concernant "l'annonce de la société Uber du retrait de ses vélos Jump de quatre communes bruxelloises".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	8
concernant "le développement de la mobilité partagée en Région de Bruxelles-Capitale".	

Samengevoegde bespreking – Sprekers:	8	Discussion conjointe – Orateurs :	8
De heer Julien Uyttendaele (PS)		M. Julien Uyttendaele (PS)	
Mevrouw Isabelle Emmery (PS)		Mme Isabelle Emmery (PS)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)		Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)		Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)		M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)		M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
De heer Michaël Vossaert (DéFI)		M. Michaël Vossaert (DéFI)	
Mevrouw Clémentine Barzin (MR)		Mme Clémentine Barzin (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer	43	Interpellation de M. Christophe De Beukelaer	43
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het gratis gebruik van de MIVB voor min 25-jarigen en plus 65-jarigen".		concernant "la gratuité de la STIB aux moins de 25 ans et aux plus de 65 ans".	
Bespreking – Sprekers:	44	Discussion – Orateurs :	44
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)		M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer Youssef Handichi (PTB)		M. Youssef Handichi (PTB)	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
De heer Jamal Ikazban (PS)		M. Jamal Ikazban (PS)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	60	Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	60
tot 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 compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg".		concernant "la compensation des emplacements de stationnement supprimés en voirie".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)		M. Ibrahim Dönmez (PS)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	75	Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	75
tot 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 stand van zaken in de ontwikkeling van een internationaal busstation".		concernant "l'état d'avancement du développement d'une gare routière internationale".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Oratrices :	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	82	Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	82
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 te nemen maatregelen tegen de voortdurende agressies tegen MIVB-personeelsleden".		concernant "les mesures à prendre contre les agressions continues à l'égard du personnel de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	85	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	85
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 impact van de werken van Infrabel op de Noord-Zuidas".		concernant "l'impact des travaux menés sur la jonction Nord-Midi par Infrabel".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	87	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	87
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 komst van de elektrische Villo's".		concernant "l'arrivée des Villo électriques".	

---

*Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.  
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN  
UYTTENDAELE**

**TOT MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

betreffende "het beleid van het beheer van elektrische steps in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW ISABELLE EMMERY,**

betreffende "de stopzetting van activiteiten van de aanbieder van elektrische fietsen in vrije vloot Jump in sommige wijken van Anderlecht, Laken, Koekelberg en Molenbeek".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,**

betreffende "de preventiemaatregelen tegen vandalisme van deelfietsen".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW CARLA DEJONGHE,**

betreffende "de gewijzigde regels voor deelfietsen en -steps".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE  
HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER,**

betreffende "de aankondiging van het bedrijf Uber inzake het weghalen van zijn Jump-fietsen in vier Brusselse gemeenten".

**INTERPELLATION 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 "la politique de gestion des trottinettes électriques en Région de Bruxelles-Capitale".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME  
ISABELLE EMMERY,**

concernant "la cessation d'activité de l'opérateur de vélos électriques en free floating Jump dans certains quartiers d'Anderlecht, Laeken, Koekelberg et Molenbeek".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME  
AURÉLIE CZEKALSKI,**

concernant "les mesures de prévention contre le vandalisme à l'égard des vélos en libre-service".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME  
CARLA DEJONGHE,**

concernant "la modification des règles pour les trottinettes et vélos partagés".

**INTERPELLATION JOINTE DE  
M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,**

concernant "l'annonce de la société Uber du retrait de ses vélos Jump de quatre communes bruxelloises".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

**betreffende "de ontwikkeling van de  
deelmobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk  
Gewest".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**-  
*Het gebruik van nieuwe, lichte mobiliteitsmodi,  
zoals elektrische deelsteps, zit wereldwijd sterk in  
de lift. Volgens de Boston Consulting Group (BCG)  
is 35% van de afgelegde trajecten minder dan 2 km  
en 75% minder dan 10 km.*

*Uit een test van de stad Portland bleek dat over een  
periode van 120 dagen 34% van de inwoners en  
48% van de toeristen een deelstep kozen in plaats  
een auto te gebruiken.*

*In Frankrijk bleek uit een onderzoek dat deelsteps  
het vaakst worden gebruikt door mensen die anders  
zouden lopen en dat het aandeel van mensen die te  
voet gaan, globaal afneemt. 44% van de lokale  
deelstepgebruikers zou te voet gegaan zijn als er  
geen deelsteps waren. De deelstep is populair  
vanwege de snelheid en het ludieke aspect.*

*Volgens mediaberichten over een studie van  
Brussel Mobiliteit, zijn in Brussel zeven steppers op  
tien mensen die vroeger het openbaar vervoer met  
lopen combineerden. 26% zou vroeger een  
gemotoriseerd voertuig (motor, auto of scooter)  
hebben gebruikt.*

*Brussel Mobiliteit heeft ook een profielschets van  
de gemiddelde gebruiker: twee derde zijn mannen  
en net zoals onder fietsers zijn ze veeleer jong en  
hoogopgeleid. Slechts een op vijf gebruikt  
meermaals per week een deelstep.*

*De politieke visie op diensten zoals freefloating-  
deelfietsen moet uitgaan van de mate waarin ze  
bijdragen aan de modal shift.*

*Daarom heeft de PS-fractie er tijdens de vorige  
regerperiode sterk op aangedrongen dat de  
operatoren, net als alle andere operatoren die  
actief zijn in Brussel, zouden meewerken aan de  
statistische documentatie van onze administraties.*

**INTERPELLATION JOINTE DE MME  
CIELTJE VAN ACHTER,**

**concernant "le développement de la  
mobilité partagée en Région de Bruxelles-  
Capitale".**

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je tiens avant tout à  
m'excuser pour la longueur de cette interpellation,  
mais je pense qu'il est intéressant de disposer d'un  
réel état des lieux sur cette question.

On sait qu'à l'échelle mondiale, la part modale des  
nouvelles solutions de mobilité légère, dont les  
trottinettes électriques en libre-service intégral  
(free floating), connaît une augmentation  
considérable, principalement pour les trajets courts.  
Selon le Boston Consulting Group (BCG), 35 %  
des trajets font moins de 2 km, et 75 % d'entre eux  
moins de 10 km.

À cet égard, le département des transports de la  
ville de Portland a réalisé un test en conditions  
réelles, sur une période de 120 jours. Il en ressort  
que 34 % des habitants et 48 % des touristes ont  
opté pour des trottinettes en libre-service au lieu  
d'utiliser une voiture personnelle ou un véhicule de  
tourisme avec chauffeur (VTC).

Si l'on considère le cas d'un pays européen tel que  
la France, une étude commandée par l'Agence de  
l'environnement et de la maîtrise de l'énergie  
(Ademe) démontre que l'utilisation de la trottinette  
se fait le plus souvent au détriment de la marche et  
que, par ailleurs, la marche serait globalement en  
diminution. Selon cette étude, 44 % des usagers  
locaux auraient réalisé leur dernier trajet à pied  
plutôt qu'à trottinette si ce mode de déplacement  
n'avait pas existé. La trottinette est avant tout  
privilegiée pour sa rapidité, mais aussi pour son  
aspect ludique.

Nous disposons également d'une étude réalisée par  
Bruxelles Mobilité. Je ne possède pas les chiffres  
de l'étude officielle, mais on peut lire dans la presse  
que sept utilisateurs de trottinette sur dix se sont  
tournés vers ces engins pour remplacer les  
transports en commun combinés à la marche. Pour  
26 % d'entre eux, il s'agit de substituer les trajets



*De deelsteps plaatsen ons voor een driedubbele uitdaging:*

*- de impact op het milieu en het klimaat, onder meer afhankelijk van de levensduur van de steps;*

*- de impact op de infrastructuur;*

*- de sociale impact, met name voor de zogenaamde 'juicers', die de steps opladen.*

*Om te kunnen spreken van een succesvol economisch, sociaal en milieuvriendelijk model, moeten er toch nog een aantal problemen worden opgelost. Zo is de levensduur van de steps door onvoorzichtig gebruik of vandalisme nogal kort. McKinsey schat de gemiddelde levensduur op 28 dagen, terwijl ze pas rendabel zijn na 114 dagen.*

*Voorts hebben de meeste aanbieders ervoor gekozen het opladen van de batterijen uit te besteden aan derden, de zogenaamde juicers. Dat zijn zogezegd zelfstandigen die elke nacht de steps moeten ophalen en opladen en ze vervolgens voor dag en dauw weer op straat moeten zetten. Het gaat vaak om kwetsbare personen die met bedenkelijk materiaal moeten werken. Zo worden de steps soms opgeladen door middel van generatoren die op benzine draaien. Met deze ondoorzichtige werkwijze kunnen de aanbieders zich aan hun verplichtingen onttrekken. Het uitvoeringsbesluit bepaalt immers dat deelvoertuigen opgeladen moeten worden met groene energie.*

*Bovendien roept de recyclage van die voertuigen en in het bijzonder van de batterijen veel vragen op. Volgens bepaalde schattingen wordt er wereldwijd slechts 1% van het lithium in de batterijen gerecycleerd. Dat heeft niets meer te maken met kringloopeconomie.*

*Als de steps niet goed beheerd worden, zijn ze dus vervuilend en zeker niet CO<sub>2</sub>-neutraal, terwijl micromobiliteit de ecologische voetafdruk van de gebruikers net zou moeten verkleinen.*

*Net zoals dat eerder het geval was voor freefloatingwagens, is het belangrijk dat de overheid ook met deze aanbieders voorafgaandelijk overleg pleegt.*

réalisés avec un véhicule motorisé personnel (moto, voiture ou scooter).

Bruxelles Mobilité a également établi un profil type des usagers de la trottinette électrique : deux usagers sur trois sont des hommes et, à l'instar des cyclistes, ils sont plutôt jeunes et diplômés. Autre enseignement : à peine un utilisateur de trottinette partagée sur cinq l'enfourche plusieurs fois par semaine.

D'une manière générale, au niveau régional, l'appréciation politique de services tels que le cyclopartage en flotte libre doit se faire, notamment, au regard de l'apport logistique modal. C'est pourquoi nous avons fortement insisté, lors de la précédente législature, pour que ce type d'opérateur, comme tout autre opérateur actif en Région bruxelloise, participe à la documentation statistique de nos administrations. Des dispositions correspondantes sont reprises dans l'arrêté d'exécution.

Ces trottinettes nous placent face à un triple enjeu :

- un enjeu environnemental et climatique, eu égard à leur usage et leur durée d'utilisation ;

- un enjeu relatif aux infrastructures : où les gare-ton, quelles voies peuvent-elles emprunter ? ;

- un enjeu social relatif aux personnes qui rechargent les trottinettes ("juicers").

Les valorisations de certaines entreprises sont en train de décoller mais les opérateurs doivent parcourir un parcours semé d'embûches. Certains problèmes doivent encore être réglés pour que ce modèle puisse être viable d'un point de vue économique, social et environnemental. Il suffit de penser à la durée de vie de ces engins parfois soumis à un usage peu précautionneux, voire à des dégradations. Sur les réseaux sociaux, on voit parfois des trottinettes pendues à une branche d'arbre ou jetées dans le canal. McKinsey estime que la durée de vie moyenne d'une trottinette est de 28 jours, alors que son seuil de rentabilité s'élève à 114 jours. L'allongement du cycle de vie de ces engins est donc un enjeu à la fois économique et écologique. Des opérateurs arrivent avec de nouveaux modèles de trottinettes, plus résistants.

*Beschikt uw administratie al over statistische gegevens over de gebruikers van de steps? Bent u in staat om precies te meten in welke mate deze vervoermiddelen bijdragen aan de modal shift? Zo ja, wat hebt u kunnen vaststellen?*

*We hebben overigens ook objectieve gegevens nodig over de plekken waar de steps intensief gebruikt worden om de infrastructuur te kunnen aanpassen. Hebt u gebreken kunnen vaststellen betreffende de beveiligde fietsnetwerken? Hebt u een verband kunnen vaststellen met het aanwezige dan wel ontbrekende openbaarvervoeraanbod?*

*In het besluit staat dat de operatoren elk trimester statistieken moeten bezorgen, maar als ze dat niet doen, volgt er geen sanctie. Zou er bij de herziening van het besluit niet voorzien kunnen worden in een sanctie om de administratie beter te wapenen?*

*Het besluit bepaalt dat de elektrische freefloating-fietsen en -steps met groene energie opgeladen moeten worden. Hoe wordt dat gecontroleerd? Wat hebben de verschillende aanbieders op dat vlak voorzien in de dossiers voor hun licentia aanvraag?*

*Beschikt u over betrouwbare gegevens over de levensduur van de deelfietsen en -steps in het Brussels Gewest? Hoe vaak en op welke manier moeten die voertuigen volgens de aanbieders hersteld worden? Hebben ze onderhoudscontracten gesloten met Brusselse fietsmakers? Hoeveel banen heeft dat opgeleverd? Welke statuten zijn er van toepassing?*

*De administratie moet elke fiets en step kunnen identificeren. Hebben uw diensten al controles uitgevoerd? Hoeveel personeelsleden worden daarvoor ingezet?*

*Iedereen heeft de mond vol van de plaats die de steps innemen in de openbare ruimte, maar we kennen de verhouding niet tussen de klagers en de tevreden gebruikers. Het voertuig zelf is niet zozeer het probleem, maar wel de manier waarop de gebruikers ermee omspringen.*

*De gemeenten die gekant zijn tegen het concept freefloating, zouden specifieke zones voor de voertuigen kunnen inrichten. Hebben uw*

Le rechargement des batteries est un autre point important. À l'heure actuelle, la plupart des opérateurs ont décidé de sous-traiter cette tâche à des tiers qualifiés d'indépendants, terme d'ailleurs discutable. Ces "juicers" - littéralement, "fournisseurs de jus" - sont tenus de collecter chaque nuit les trottinettes pour les recharger et les remettre dans le circuit avant l'aube.

Réalisée par des indépendants en situation précaire, le plus souvent avec un matériel de collecte issu du marché des véhicules de location, cette étape, qui nécessite l'utilisation d'une camionnette, est totalement opaque et permet aux opérateurs de se défausser de certaines de leurs obligations. En effet, dans certains cas extrêmes, les trottinettes sont rechargées au moyen de groupes électrogènes fonctionnant à l'essence. Ce n'est pas le modèle que nous défendions initialement. L'arrêté pris en exécution de l'ordonnance prévoit une disposition imposant l'usage d'électricité verte pour l'alimentation des cycles exploités en flotte libre, mais comme les opérateurs sous-traitent cette mission, ils renvoient la balle à leurs "juicers". Or, un générateur à essence n'utilise pas a priori de l'énergie verte !

Toujours au niveau environnemental, comme pour les voitures électriques, le recyclage, et particulièrement celui des batteries, pose bien des questions. On estime qu'à l'échelle mondiale, 1 % seulement du lithium contenu dans les batteries est récupéré. Nous sommes donc très loin d'une économie circulaire pour ce matériau.

Dans le cas d'une gestion inadaptée, le cycle de vie complet des trottinettes peut donc générer une quantité de CO<sub>2</sub> et une pollution importantes. Or, il est évident que la micromobilité doit contribuer à atteindre des objectifs de ville durable en améliorant le trafic et en complétant les transports en commun, mais aussi en réduisant l'empreinte carbone des utilisateurs.

Pour toutes ces raisons, je pense qu'il est important de mener un dialogue en amont entre les opérateurs et les pouvoirs publics, comme je le défendais pour les voitures partagées en libre-service intégral (free floating). Selon moi, l'enjeu est le même pour ces opérateurs-ci.

*diensten de gemeenten daarover al gecontacteerd?  
Wat is het tijdschema?*

*Welke boeteprocedure wordt er gevolgd bij  
wildparkeren? Wie ontvangt de boete? Hoeveel  
boetes werden er in 2018 en 2019 tot nu toe  
opgelegd? Kunt u ook de cijfers per gemeente  
geven?*

Sur la question de l'objectivation de l'apport modal, votre administration dispose-t-elle déjà d'un ensemble de données statistiques sur les usages de ces trottinettes ? Sommes-nous en mesure d'objectiver l'apport logistique de ce mode de déplacement à l'échelle du territoire ou pour certaines communes ? Dans l'affirmative, quels sont vos constats ?

Par ailleurs, l'objectivation de ce type de données relatives à l'intensité d'usage de certains axes ou voiries doit étayer le développement d'infrastructures sécurisées, de qualité et adaptées à ces modes de mobilité. Est-on en mesure de dresser certains constats ou carences en matière de réseaux cyclables protégés ? Ces données permettent-elles d'établir une corrélation avec la présence ou l'absence d'offre de transport en commun ?

À la lecture de l'arrêté, nous constatons l'obligation de transmettre des statistiques chaque trimestre. En cas de non-transmission, aucune sanction n'est imposée. Une obligation sans sanction n'en est toutefois pas une. En cas de révision de l'arrêté, ne pourrait-on pas prévoir une procédure de rappel ainsi qu'une faculté de suspension de la licence, voire de radiation, pour doter l'administration d'outils adéquats ?

Pour l'alimentation énergétique des cycles exploités en libre-service intégral – j'ai parlé des générateurs à essence –, l'article 6, § 7, de l'arrêté exige que les opérateurs mettent à disposition des vélos et des trottinettes électriques rechargés à l'électricité verte. Comment le respect de cette exigence est-il contrôlé ? Quelles sont les dispositions prévues par les différents opérateurs dans leurs dossiers de demande d'octroi de licence ?

En ce qui concerne la durabilité, c'est-à-dire la facilité de réparation et de recyclage de ces trottinettes, dispose-t-on d'informations fiables sur la durée de vie des cycles exploités en Région bruxelloise ? Quelles sont les prévisions et solutions de réparation retenues par les différents opérateurs disposant d'une licence ou ayant introduit une demande de licence ? Des contrats de maintenance et de réparation ont-ils été conclus avec des vélocistes bruxellois ?

Dispose-t-on d'informations sur le nombre d'emplois créés et les statuts appliqués dans cette filière ?

Chaque cycle ou trottinette doit pouvoir être identifié individuellement par l'administration. Pouvez-vous également nous préciser si vos services ont déjà procédé à de tels contrôles ? De quels moyens humains disposent-ils pour ce faire ?

Enfin, en ce qui concerne l'occupation de l'espace public et le stationnement des trottinettes, qui est sans doute le thème dont on parle le plus sans que l'on sache réellement qui des plaignants ou des usagers satisfaits sont les plus nombreux, il est certain que le problème dépend moins de l'objet que de l'usage qui en est fait par des utilisateurs ou des non-utilisateurs indéclicats.

Votre prédécesseur avait déjà pris contact avec les communes concernées. Nous avons pu lire dans la presse que plusieurs édiles communaux s'irritent de la place que ces trottinettes prennent dans l'espace public. Je pense que les communes qui refuseraient le principe même du libre-service intégral pourraient organiser des zones où les déposer, aménagées à intervalles réguliers, selon un maillage serré. De tels contacts ont-ils été établis par vos services ou votre cabinet ? Quel est l'agenda retenu ?

Pouvez-vous également nous préciser comment se déroule la procédure visant à infliger une amende en raison d'une infraction liée au stationnement irrégulier ? Qui en est le destinataire ? Combien d'amendes ont-elles été infligées en 2018 et en 2019 jusqu'à présent ? Quelle est leur répartition par commune ?

**Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- *Op 21 augustus, amper twee maanden na hun introductie liet de exploitant van de elektrische Jump-deelfietsen, de gemeentebesturen van Anderlecht, Laken, Brussel en Koekelberg weten dat hij de dienstverlening in een aantal wijken zou stopzetten wegens veiligheidsproblemen en vandalisme. De gemeentebesturen en de bevoegde politiezones vernamen dit twee dagen later in de pers.*

**Mme Isabelle Emmery (PS)**.- Le 21 août dernier, les autorités communales d'Anderlecht, de Laeken, de Bruxelles et de Koekelberg étaient informées par l'opérateur de vélos électriques en flotte libre Jump de la cessation de services dans certains quartiers, cela moins de deux mois après leur lancement. Des incidents liés à la sécurité et au vandalisme sont en cause. Il serait essentiellement question de serrures forcées de manière à pouvoir disposer gratuitement des vélos. Deux jours plus tard à peine, l'opérateur optait pour une communication par voie de presse sans qu'aucun échange préalable n'ait eu lieu avec

*Hoewel sommige deelstepverhuurders ervoor kiezen nieuwe modellen in het verkeer te brengen die tegen een stootje kunnen, blijken de Jump-fietsen niet zo stevig. Bovendien is het niet verplicht om het hangslot van de Jump-fiets te gebruiken om de fiets vast te maken. Bijgevolg wordt het zelden of nooit gebruikt.*

*Mijn fractie wil de polemiek overstijgen en is in de eerste plaats bezorgd over de gevolgen van de territoriale opsplitsing van het mobiliteitsaanbod en de hoge tarieven.*

*Een Jump-gebruiker betaalde maar liefst 10 euro voor een ritje van Anderlecht naar het Madouplein. Met dergelijke hoge prijzen vormt de dienst niet voor iedereen een volwaardig alternatief voor regelmatige verplaatsingen. Onze fractie vindt dat nochtans erg belangrijk.*

*Aangezien het aanbod nog maar kort op de markt is, kan het gebruik ervan nog evolueren. Daarom is het nog te vroeg om conclusies te trekken over het potentieel ervan.*

*Alle gemeenten hebben de exploitant sindsdien gecontacteerd. Beschikt u over recente informatie? Zal de firma de kwaliteit van de deelfietsen verbeteren of het vastmaken van de fiets verplicht maken?*

*Volgens de vergunningsvoorwaarden moeten exploitanten per kwartaal het gewest statistieke gegevens bezorgen over hun bijdrage aan de modal shift. Zo kan het gewest tekortkomingen van de dienstverlening, mogelijkheden voor complementariteit met het openbaar vervoer of specifieke noden objectiveren.*

*Hebben alle exploitanten aan die verplichting voldaan? Hoe verwerkt Brussel Mobiliteit die gegevens? Is het nodig samen te werken met het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA)?*

*Hoe kunnen onze gemeenten en andere overheidsdiensten de verplaatsingsgegevens per vervoermiddel raadplegen? Is er transversaal overleg gepleegd? Ontvangen de gemeenten publicaties daarover?*

les autorités communales, à leur grand étonnement, ou zones de police compétentes.

Si, dans la foulée, certains se sont montrés prompts à l'analyse, peu se sont interrogés sur les motivations de la démarche de l'opérateur. Par ailleurs, alors que certains opérateurs de trottinettes en flotte libre ont acté la nécessité de revoir la qualité de leur matériel à la hausse et de concevoir de nouveaux modèles, il semble que le modèle de vélo Jump déployé à Bruxelles ne soit pas des plus robustes. Le cadenas dont les vélos sont équipés ne doit pas obligatoirement être utilisé pour les attacher à un ancrage. Il n'est donc quasiment jamais utilisé lors de l'abandon du vélo par l'utilisateur.

Plus fondamentalement et pour aller au-delà des polémiques, mon groupe s'inquiète avant tout de la dualisation territoriale de l'offre de mobilité et de ses conséquences. De la même manière, le manque de succès pouvant être rencontré dans certains quartiers met également en exergue des tarifs parfois élevés.

Un utilisateur m'a d'ailleurs fait part de son étonnement : un trajet de la rue de la Petite-Île à Anderlecht jusqu'à la place Madou lui avait coûté 10 euros, ce qui me semble excessif. Dans de tels cas, il est certain que l'accessibilité financière de ce service n'est pas garantie à tous en tant qu'offre modale alternative et régulière. Pour notre groupe, il s'agit là d'une question essentielle.

Toutefois, ce type d'offre étant récent et les usages, évolutifs, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions sur le potentiel de la demande dans certaines communes ou à l'échelle du territoire régional, et sur le potentiel qu'il représente pour le déploiement d'offres plus concurrentielles, voire à vocation de service public.

L'ensemble des communes ayant eu des contacts avec l'opérateur depuis lors, disposez-vous d'informations récentes quant à l'évolution de la situation ?

Savez-vous si l'opérateur envisage de son côté de prendre des mesures concernant la qualité de son matériel, qui ne semble pas adéquate, ou l'obligation d'attacher les vélos lors de leur dépose ?

Par ailleurs, parmi les conditions d'octroi de licence en vigueur figure l'obligation pour tous les opérateurs d'alimenter trimestriellement les statistiques régionales en matière d'apport logistique à l'échelle du territoire. Cette obligation est stratégique pour notre Région et doit permettre d'objectiver les carences de service, les opportunités de complémentarité avec les transports en commun ou encore les besoins d'aménagements spécifiques tels que des pistes cyclables de qualité ou des parkings sécurisés dédiés.

Autant de questions qui portent sur une politique globale de déplacement dans notre Région.

Pouvez-vous me confirmer que tous les opérateurs se sont conformés à cette obligation ? Pouvez-vous nous exposer le traitement statistique accordé par Bruxelles Mobilité ? Une collaboration avec l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) sera-t-elle requise à cette fin ?

En outre, ces données relatives à l'intensité des déplacements par mode de transport pouvant également intéresser d'autres administrations régionales, de quelle manière celles-ci seront-elles impliquées dans la valorisation de ces données ? Je souhaiterais également vous interroger sur les consultations interservices qui auraient pu être menées à cette fin.

Enfin, ces données étant également susceptibles d'intéresser les communes, comment ces dernières y auront-elles accès ? Des publications spécifiques leur seront-elles dédiées ?

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Omdat haar medewerkers te vaak met vandalisme en geweld te maken kregen, besliste de Amerikaanse onderneming Uber niet langer Jump-deelfietsen aan te bieden in Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg en Laken vanaf 4 september 2019. In die gemeenten lagen de vandalismecijfers vier keer boven het gemiddelde. Een betreurenswaardig feit, aangezien veel Brusselaars onder wie ikzelf dit moderne en praktische vervoersmiddel vaak gebruiken.*

*De Brusselse regering moet met de deelfiets-verhuurders samenwerken om ons stadsgewest*

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Ce 4 septembre, en réaction au vandalisme récurrent et aux nombreuses agressions dont ont été victimes les collaborateurs d'Uber, l'entreprise américaine a décidé de retirer, moins de six mois après leur lancement, ses vélos Jump des communes d'Anderlecht, de Molenbeek, de Koekelberg et de Laeken. Le vandalisme commis sur les vélos en libre-service est un problème connu et rencontré partout dans le monde. Toutefois, dans ces communes, le vandalisme est quatre fois supérieur à la moyenne.

*aantrekkelijk te maken. Ze zouden bijkomend personeel kunnen inzetten voor toezicht aan de fietsenstallingen, onderhoud van de fietsen, enzovoort. Met deelfietsen die naar behoren worden gestald en zich in goede staat bevinden, bestaat er minder risico op schade en diefstal.*

*Een deelfiets brengt ons tot onze eindbestemming, daar waar de tram of de bus niet stopt. Zo wordt de verleiding minder groot om toch maar de auto te nemen. Op die manier helpen deelfietsen het fileprobleem op te lossen.*

*Hebt u contact met de aanbieders van deze dienstverlening? Was u op de hoogte van de problemen van het Amerikaanse bedrijf?*

*Hoe kunnen we de veiligheid van de logistieke teams waarborgen? Is overleg met politie en burgemeesters nodig? Hoe kan het vandalisme worden beteugeld?*

*Hoe kan het Brussels Gewest voor deze innovatieve ondernemingen nog aantrekkelijker worden?*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).** - U kreeg al heel wat vragen over deelsteps en deelfietsen, onder andere met betrekking tot de levensduur, het opladen en statistieken. Zelf diende ik een vraag in

Une telle situation est déplorable, étant donné que ce mode de transport moderne et pratique, dit "last mile", est en plein développement et utilisé par de nombreux Bruxellois. Il est très apprécié et très demandé. J'en suis d'ailleurs une utilisatrice régulière, tout comme vous, je l'espère, Mme la ministre.

Le gouvernement bruxellois se doit de travailler avec les entreprises de vélos en libre-service pour rendre notre ville-région attrayante. Une des solutions pourrait être qu'elles déploient des moyens humains supplémentaires sur le terrain pour surveiller et ranger les parcs à vélos, veiller à ce que les vélos ne gênent pas le déplacement des piétons et soient en bon état, etc.

La réalité du terrain veut que si les vélos en libre-service sont bien rangés et en bon état en voirie, cela engendre moins de dégradations, moins de vols et moins de négligences vis-à-vis de ces moyens de transport.

Vu la congestion de Bruxelles, les transports en libre-service sont une des solutions pour réduire la pression automobile, car ils nous permettent de parcourir le dernier kilomètre vers notre destination, là où les transports en commun ne se rendent pas encore. Une amélioration de la mobilité, qui est malmenée, est indispensable.

Avez-vous déjà pris contact avec l'entreprise concernée et/ou d'autres entreprises similaires afin d'améliorer leur travail quotidien ? Aviez-vous été prévenue des problèmes rencontrés par cette entreprise américaine ?

Comment garantir la sécurité des équipes de terrain de ces entreprises de vélos électriques en libre-service ? Ne serait-il pas opportun de mettre en place une concertation avec les zones de police et les bourgmestres ? Comment réduire le vandalisme dont font l'objet ces véhicules en libre-service ?

Comment rendre la Région bruxelloise encore plus attractive pour ces entreprises innovantes ?

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*). - *Nul n'ignore les problèmes que causent les trottinettes et vélos partagés. Abandonnés sur le trottoir, ils constituent un*

over de aangepaste regels voor de aanbieders van zulke vervoermiddelen.

Iedereen weet ondertussen wat de grootste problemen met deelsteps en -fietsen zijn. De heer Uyttendaele had het diplomatisch over 'utilisateurs indéliçats'. Wanneer steps op voetpaden staan, vormen ze een gevaarlijke hindernis voor ouderen, personen met een beperking of blinden. Volgens mij maken gebruikers die hun step op zulke plaatsen achterlaten zich schuldig aan wangedrag.

*(Opmerkingen)*

In de ordonnantie staat dat de regering na overleg met de gemeenten zones kan bepalen waar een tijdelijk of permanent verbod op het stallen van deelvoertuigen geldt. Toen bekend werd in welke zones een dergelijk verbod geldt, uitten heel wat gemeentebesturen kritiek.

Een aantal burgemeesters en schepenen zijn ontevreden omdat niet alle zones waarvoor zij een verbod hadden gevraagd op de lijst staan. Zij zullen desnoods zelf maatregelen nemen en de deelsteps of -fietsen op hun grondgebied verbieden als de lijst niet snel wordt uitgebreid. Door de nieuwe regels is het voor de gebruikers niet altijd duidelijk waar ze deelsteps en -fietsen mogen stallen, terwijl hun een fikse boete te wachten staat als ze zo'n voertuig op de verkeerde plek achterlaten.

De markt van de deelmobiliteit zal ongetwijfeld nog evolueren. Andere parlementsleden zeiden al dat een aantal operatoren hun diensten in bepaalde gemeentes stopzetten wegens vandalisme. De grootste aanbieder van elektrische deelsteps, Lime, beweert dan weer dat er in Brussel minder vandalisme wordt gepleegd dan in andere Europese steden. Volgens Lime vormt de slechte staat van veel wegen in Brussel een veel groter probleem. De onderhoudskosten van deelsteps lopen flink op door de talrijke Brusselse kasseien, slecht onderhouden voetpaden en putten in de weg.

Laten we de voordelen van deelsteps en andere nieuwe technologie niet overboord gooien. Vaak komt het er gewoon op aan goede afspraken te maken. Zo las ik dat zich in San Francisco dezelfde problemen voordeden, met een verbod op deelsteps tot gevolg. Drie maanden later konden de deelstepbedrijven al terugkeren, nadat ze hadden

*obstacle dangereux pour les personnes âgées, handicapées ou mal voyantes. Un tel comportement ne peut être toléré.*

*(Remarques)*

*L'ordonnance donne la possibilité au gouvernement de définir des zones d'interdiction temporaire ou permanente de stationner, en concertation avec les communes. Mais lorsqu'il l'a fait, bon nombre de collèges communaux ont été vent debout, du fait que les zones pour lesquelles ils avaient demandé une interdiction n'étaient pas reprises dans la liste. Et de menacer d'instaurer une interdiction générale de stationnement des trottinettes et vélos partagés si la liste n'était pas étendue.*

*Depuis la nouvelle réglementation, il n'est pas facile, pour les utilisateurs, de savoir où garer ces engins sans encourir une amende élevée.*

*Le marché de la mobilité partagée continuera certainement d'évoluer. Comme l'ont dit d'autres députés, des opérateurs fuient certaines communes en raison du vandalisme. Le premier fournisseur de trottinettes partagées, Lime, affirme pourtant que ce fléau est encore plus grave dans d'autres villes d'Europe. D'après lui, le mauvais état de la voirie bruxelloise constitue un problème bien pire. Les nombreuses rues pavées, le mauvais état des pistes cyclables et les trous dans la chaussée coûtent cher en entretien.*

*Il ne faut pas perdre de vue les avantages qu'offrent ces nouveaux modes de déplacement. Confrontée aux mêmes problèmes, la ville de San Francisco a interdit les trottinettes partagées. Trois mois plus tard, les fournisseurs ont pu se réimplanter, à condition de dispenser des conseils de sécurité et de fournir gratuitement un casque. Ils ont également dû concevoir une solution pour qu'ils soient attachés à un point fixe et non abandonnés au milieu du trottoir. Enfin, les batteries plates devaient pouvoir être remplacées.*

*Une nouvelle concertation est-elle prévue avec les autorités locales ? Ces dernières peuvent-elles imposer une interdiction de stationner sur leur territoire sans l'accord de la Région bruxelloise ?*



ingestemd met het verstrekken van veiligheidsbriefings en gratis helmen. Ze moesten ook een systeem uitdokteren dat gebruikers verplichtte om hun step aan vaste objecten te bevestigen. Zo wordt vermeden dat de steps rondslingeren op stoepen. Vervangbare batterijen moeten er tot slot toe leiden dat steps niet urenlang ongebruikt blijven staan omdat de batterij leeg is.

Zijn er plannen om binnenkort opnieuw overleg te plegen met de lokale besturen? Zo ja, om de hoeveel tijd zullen de gemeentes geconsulteerd worden?

Kunnen lokale besturen zelf, zonder goedkeuring van het Brussels Gewest, overgaan tot het verbieden van deelsystemen op hun grondgebied?

Hoe houden we de gewijzigde regels inzake de deelsystemen, de verboden parkeerzones en de maximale concentratie van deelvoertuigen voor de gebruikers overzichtelijk? Moeten de operatoren zelf boetes opleggen wanneer gebruikers bijvoorbeeld een deelvoertuig achterlaten in een verboden zone? Liggen de boetebedragen vast?

Heeft Lime of een andere operator reeds contact opgenomen met het Brussels Gewest om de pijnpunten inzake infrastructuur aan te kaarten?

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Onlangs kondigde Uber aan dat het zijn Jump-deelfietsen terugtrekt uit vier Brusselse gemeenten, omdat het de veiligheid van zijn personeel en materieel niet meer kan garanderen. Helaas is dat geen alleenstaand geval.*

*De burgemeester van Molenbeek schijnt zich niet bewust te zijn van de omvang van het fenomeen in haar gemeente. Ikzelf ben ervan overtuigd dat de gedeelde mobiliteit de komende jaren alleen maar belangrijker zal worden. De overheden moeten de juiste voorwaarden creëren om die ontwikkeling te stimuleren.*

*We mogen ook niet werkloos toezien hoe de mobiliteit in het gewest zich aan weerskanten van het kanaal anders ontwikkelt. Dat kan tot grote sociale spanningen leiden.*

*Comment faire connaître clairement la nouvelle réglementation relative aux engins partagés, aux zones d'interdiction et à la concentration maximale ? Appartient-il aux opérateurs de répercuter l'amende infligée lorsqu'un engin partagé est abandonné dans une zone interdite ? Les amendes sont-elles fixes ?*

*L'un ou l'autre opérateur a-t-il déjà contacté la Région bruxelloise pour évoquer les problèmes d'infrastructure ?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Je ne répéterai pas ce qui a été dit par mes collègues, afin que nous puissions entrer dans le vif du sujet. Mes questions portent avant tout sur le retrait des vélos Jump dans quatre communes bruxelloises, ainsi que l'a annoncé dernièrement la société Uber.

Uber estime en effet ne plus pouvoir assurer la sécurité de son personnel et de son matériel. Malheureusement, la décision d'Uber n'est pas un cas isolé. J'ai entendu que d'autres opérateurs de mobilité partagée avaient pris la décision de retirer leur matériel, voire de ne pas s'implanter dans ces communes.

Comme plusieurs d'entre nous, j'ai été choqué par les propos de la bourgmestre de Molenbeek-Saint-Jean, qui ne semble pas prendre la mesure de l'ampleur du phénomène sur sa commune. Pourtant, je suis assez convaincu que cette mobilité partagée est amenée à jouer un rôle heureux et de

*Bent u het met de burgemeester van Molenbeek eens dat de beslissingen van de operatoren enkel het gevolg zijn van een "hard kapitalisme" of erkent u dat de nieuwe vormen van mobiliteit in sommige Brusselse wijken op veiligheidsproblemen stuiten?*

*Hebt u een overzicht van de incidenten van afgelopen jaar met het materieel van de diensten voor gedeelde mobiliteit, per onderneming, per wijk en per type van incident?*

*Mevrouw Moureaux zegt dat Villo in haar gemeente geen last heeft van dergelijke incidenten. Zijn er statistieken die dat bevestigen?*

*Hebt u contact gehad met de ondernemingen, de gemeenten en de politiezones om structurele oplossingen te zoeken? Aan welke oplossingen denkt u? Werkt u efficiënt samen met het kabinet van minister-president Vervoort, die verantwoordelijk is voor de veiligheid in het gewest?*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het is verfrissend om in deze commissie te horen dat een aantal collega's eindelijk ook de grenzen van de gemeenten ter sprake brengen, alsook het feit dat het gewest een beleid voert met verschillende snelheden. We hebben dan ook nog vijf boeiende jaren voor de boeg.

Het betreft hier een typisch probleem. Deelmobiliteit is niet meer weg te denken uit het

plus en plus important dans les années à venir. Il est bien évidemment de la responsabilité des pouvoirs publics de veiller à ce que toutes les conditions soient réunies pour soutenir ce développement.

Par ailleurs, il m'est insupportable d'imaginer qu'on puisse rester spectateur béat d'une Région bruxelloise qui se divise de plus en plus, et où la mobilité se développe différemment selon le côté du canal duquel on se trouve. Si on ne fait rien, nous risquons fort de voir naître d'importantes tensions sociales dans notre Région. Il s'agit donc là d'un des enjeux majeurs de cette législature et de ce gouvernement.

Partagez-vous l'analyse de la bourgmestre de Molenbeek-Saint-Jean, qui estime que les décisions de ces sociétés sont liées uniquement à un modèle "de capitalisme assez dur" ou, au contraire, reconnaissez-vous que ces nouvelles formes de mobilité sont entravées par des problèmes de sécurité dans certains quartiers de Bruxelles ?

Quel inventaire a-t-il été dressé, depuis un an, des incidents touchant le matériel de l'ensemble des services de mobilité partagée - par entreprise, quartier et nature de l'incident ?

Mme Moureaux avance que Villo travaille avec succès dans son quartier sans aucun problème similaire. Existe-t-il des statistiques corroborant ses dires ?

Quels contacts avez-vous noués avec ces sociétés, les communes et les zones de police afin de trouver des solutions structurelles à ces problèmes ? Quelles solutions envisagez-vous ? La collaboration avec le cabinet du ministre-président Rudi Vervoort, responsable de la sécurité dans notre Région, est-elle efficace ?

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Je me réjouis que viennent enfin sur la table la question des limites des communes ainsi que celle de la politique à plusieurs vitesses menée par la Région.*

*La mobilité partagée fait désormais partie intégrante de l'offre de mobilité. Il faut dès lors en contrôler sérieusement la qualité et établir des règles claires concernant la circulation, les zones*

mobiliteitsaanbod. We moeten dus de kwaliteit ervan grondig in het oog houden en duidelijke afspraken maken over verkeersregels, drop-offzones en nog een aantal andere aspecten, zoals wildparkeren. Dat veroorzaakt overlast voor de bewoners en de voetgangers, die sowieso al vaak hinder ondervinden door de slechte staat van de voetpaden. Als de voetpaden dan ook nog eens vol staan met geparkeerde steps, zal het ongenoegen van de Brusselaars nog groter worden.

Er moeten duidelijke afspraken worden gemaakt betreffende het parkeren van freefloating-vervoermiddelen, alsook met betrekking tot de aanpak van vandalisme. Voor deze laatste twee aspecten hebt u natuurlijk de gemeenten nodig. Het Brussels Gewest kan immers blijkbaar zelf niet afdoende optreden. De vorige regering had overleg gepleegd met de negentien gemeenten en er werd een soort van gewestelijk kader opgesteld. Toch hebben sommige gemeenten al een aantal eigengereide verklaringen gedaan, onder meer Ukkel, Sint-Joost-ten-Node en Sint-Lambrechts-Woluwe. Dat wijst er toch weer op dat het mogelijk blijkt om het mobiliteitsbeleid in het Brussels Gewest tegen te werken en te versnipperen.

Hebt u als nieuwe minister van Mobiliteit overleg gepleegd met de gemeenten over de parkeerproblematiek inzake deelmobiliteit op het Brusselse grondgebied?

Welke visie heeft deze nieuwe regering op de parkeerproblematiek inzake deelmobiliteit?

Welke houding neemt u aan ten aanzien van het ultimatum van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe? Zult u rekening houden met negentien afzonderlijke eisenpakketten van de gemeenten?

Wanneer zal er een globale lijst met parkeerverboden worden afgewerkt en aan de verschillende operatoren worden bezorgd?

Zult u de komende legislatuur werk maken van de installatie van parkeerinfrastructuur voor verschillende vormen van deelmobiliteit? Zo ja, over hoeveel plaatsen per type voertuig gaat het? Zo nee, welke alternatieve maatregelen worden genomen om de overlast voor de bewoners te beperken?

*de stationnement, le stationnement irrégulier, etc. afin que ces nouveaux modes de déplacement ne constituent pas une nuisance supplémentaire pour les habitants et les piétons qui pâtissent déjà du mauvais état des trottoirs.*

*Une collaboration avec les communes est nécessaire en ce qui concerne le stationnement et le vandalisme des moyens de transport en libre-service intégral. La Région bruxelloise semble dépassée. Malgré le cadre régional mis en place par le gouvernement précédent en concertation avec les dix-neuf communes, certaines de ces dernières n'ont pas hésité à faire des déclarations qui vont à l'encontre de la politique de mobilité de la Région.*

*Vous êtes-vous concertée avec les communes sur la problématique du stationnement engendrée par la mobilité partagée ? Quelle est la vision du gouvernement à cet égard ?*

*Comment vous positionnez-vous face à l'ultimatum de Woluwe-Saint-Lambert ? Tiendrez-vous compte des exigences de chaque commune ?*

*Quand une liste complète des interdictions de stationnement sera-t-elle finalisée et distribuée aux différents opérateurs ?*

*L'installation d'infrastructures de stationnement est-elle à l'ordre du jour ? Si oui, de combien de places par type de véhicule s'agit-il ? Si non, comment limiterez-vous les nuisances pour les habitants ?*

*Enfin, quelles mesures prendrez-vous pour lutter contre le vandalisme ? En avez-vous discuté avec les entreprises concernées ?*

Welke maatregelen zullen er worden genomen om vandalisme tegen te gaan? Hebt u deze problemen reeds met de betrokken bedrijven besproken?

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Ik treed mijn collega Julien Uyttendaele bij wat de milieuaspecten betreft. Multimodaliteit is bepalend voor onze toekomst en voor het milieu.*

*Een deelstep stoot 97% minder koolstofdioxide uit dan een auto voor eenzelfde traject en heeft een levensduur van 28 dagen.*

*Hoe staat het met de recyclage van de deelsteps? Is dat geen voorwendsel om het project als succesvol en zero impact voor te stellen? Zijn we bereid het concept van zero waste toe te passen op deze activiteit? Hoe duurzaam zijn de gebruikte materialen? Recyclage lost het probleem niet op.*

*Hoe onderhoudt men de motoren? Kan een experiment in Luik, met daartoe opgeleide onderhoudsmedewerkers, ons wellicht inspireren?*

*Graag uw aandacht voor twee onderbelichte kwesties*

*Vooreerst de veiligheid van de gebruiker. Beschikt u over recente ongevallenstatistieken? De medische nooddiensten van de ziekenhuizen melden een toenemend aantal ongevallen met steps. Zult u de gebruikers verplichten een veiligheidshelm te dragen?*

*De financiële toegankelijkheid houdt deels verband met de digitale kloof. Sommige Brusselaars beschikken niet over een smartphone en kunnen dus geen deelstep of -fiets huren.*

*Smartphones zijn uiterst belastend voor mens en milieu. De digitalisering is trouwens meer vervuilend dan de burgerluchtvaart. Laten we een stapje terugzetten om ons te kunnen bezinnen over deze projecten.*

*Is een kaartsysteem bruikbaar, zoals bij het Villosysteem? Daarmee zou het voor de hele Brusselse bevolking toegankelijk kunnen zijn.*

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- J'appuie l'intervention de mon collègue Julien Uyttendaele sur les aspects environnementaux. Les questions de mobilité, et plus particulièrement de multimodalité, sont des enjeux clés de demain, intimement liés aux questions environnementales.

Une trottinette, évidemment, rejette moins de CO<sub>2</sub> qu'une voiture : 97 % de moins pour un même trajet, semble-t-il. Cependant, l'impact sur l'environnement est loin d'être nul ! La trottinette aurait une durée de vie de 28 jours. J'ai entendu dire qu'à Bruxelles, cette durée serait de trois mois, mais la question n'est pas là !

Qu'en est-il du recyclage des trottinettes ? J'ai peur que la promotion du recyclage soit une excuse pour se convaincre que le projet est une réussite et qu'il n'a aucune conséquence sur l'environnement. Je vous invite à réfléchir à la notion de zéro déchet. Ne serait-il pas intéressant de revoir cette activité sous cet angle ? C'est une solution d'avenir. Ne faudrait-il pas réfléchir plutôt à la durabilité des matériaux ? Le recyclage ne résoudra pas réellement le problème.

Je me joins à la question posée sur la maintenance de ces engins. Une expérience est menée à Liège où les trottinettes sont récupérées par des vélos cargos et réparées par des opérateurs formés pour le faire.

Je souhaiterais insister sur deux points rarement abordés.

Le premier concerne la sécurité, en particulier celle des usagers de trottinette. Il n'est pas sans risque de rouler en trottinette ou, plus généralement, de circuler à Bruxelles. Disposez-vous de chiffres sur les accidents impliquant des trottinettes ? Les hôpitaux indiquent que les urgences recensent de plus en plus de cas d'accidents liés aux trottinettes. Qu'en est-il exactement ? Comptez-vous vous pencher sur l'obligation du port du casque pour ces usagers ?

On a parlé de l'accessibilité financière de ces moyens de transport. Je souhaiterais revenir sur la

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Alles verandert en dat gaat steeds sneller. Het is logisch dat we in een dichtbevolkte stad zoals Brussel steeds meer evolueren naar het gebruik en dus het delen in plaats van het bezit van voertuigen. De voorbije jaren zijn er heel wat ontregelende deelinitiatieven ontstaan die wat chaos met zich hebben meegebracht. Naast deelauto's zijn er inmiddels ook deelfietsen, deelsteps en deelscooters. Waarschijnlijk komen er nog veel meer initiatieven.

Die evolutie heeft heel wat voordelen. Steeds meer mensen verplaatsen zich op een actieve manier, wat bijdraagt tot een mobieler stad in het algemeen en gezondere lucht. De nieuwe trend heeft echter ook een aantal nadelen. Zo worden ongebruikte deelsteps en deelfietsen nog te vaak lukraak op fiets- en voetpaden achtergelaten, wat ergerlijk en gevaarlijk is voor voetgangers en fietsers. Heel wat materiaal wordt bovendien gevandaliseerd en moet worden vernietigd. De milieu-impact is vandaag dus nog te hoog. We moeten dringend evolueren naar een cyclische 'zero waste'-benadering.

Voorts zijn de werkomstandigheden voor het verzamelen van de toestellen in sommige gevallen

fracture numérique. J'ai déjà abordé ce sujet la dernière fois. Il est nécessaire de posséder un smartphone pour utiliser ces modes de transport. Or, tous les Bruxellois n'ont pas forcément l'aptitude ou les moyens financiers suffisants. Mes propos peuvent vous sembler anecdotiques. En tout cas, ce n'est pas parce que je ne possède pas de smartphone que je le dis.

De plus, cet appareil est un important polluant qui entraîne des conséquences sociales pour les personnes qui les fabriquent ainsi que des conséquences environnementales. Aujourd'hui, le numérique serait d'ailleurs plus polluant que l'aviation civile. Je pense que nous devrions prendre du recul par rapport à ces projets et y réfléchir au sein du parlement.

De même, ne serait-il pas possible de déployer un système de carte, à l'instar du système Villo, pour utiliser ces moyens de transport alternatifs ? Cela permettrait à toute la population bruxelloise d'y accéder.

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).*- *Tout change rapidement. Dans une ville densément peuplée comme Bruxelles, il est normal de passer d'une logique de possession des véhicules à une logique d'utilisation, et donc de leur partage. Ces dernières années, de nombreuses initiatives prises en ordre dispersé ont conduit à un relatif chaos. Outre des voitures partagées, il y a également des vélos, des trottinettes et des scooters partagés.*

*Cette évolution présente de nombreux avantages, mais aussi quelques inconvénients. Ainsi, les engins non utilisés sont trop souvent laissés sur des pistes cyclables ou des trottoirs où ils présentent un danger pour les cyclistes et les piétons. Beaucoup de matériel est également vandalisé. Aujourd'hui, l'impact environnemental est trop élevé.*

*Sur le plan des conditions de travail et des prix pratiqués, la situation est loin d'être optimale. Le défi pour les décideurs et les parlementaires que nous sommes est de trouver l'équilibre entre réglementation de ces nouvelles initiatives et préservation des marges d'initiative. Il nous revient de maximiser les avantages tout en minimisant les effets négatifs.*

ongezond en is de prijs soms nog excessief. Het gaat dus om een grote uitdaging, maar er is zeker geen reden om al die initiatieven af te schaffen of overdreven te reguleren. De uitdaging voor de beleidsmakers en de parlementsleden is om een gezond evenwicht te vinden tussen het reguleren van die nieuwe initiatieven en voldoende vrijheid laten voor initiatief. We moeten de voordelen maximaal versterken en de problemen zo beperkt mogelijk houden.

Is er al opnieuw overleg gepland met alle betrokkenen, dus met de uitbaters, de gemeenten en Brussel Mobiliteit? Worden er nieuwe regels en afspraken voorbereid?

Zullen er succesvolle voorbeelden uit het buitenland worden overgenomen? Wat zal er concreet veranderen op het terrein?

Mobility as a Service (MaaS) is een interessant concept dat deze regering wil invoeren. Het lijkt de mogelijkheid te bieden om alle gedeelde mobiliteitssystemen en de bijhorende regelgeving te harmoniseren in één systeem. Kan dit een deel van de oplossing zijn? Kunt u al iets meer zeggen over de timing van zo'n MaaS-systeem?

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Over het algemeen is mijn fractie voorstander van een gedeeld gebruik van goederen, maar dat vereist wel een kader. Die overal rondslingerende voertuigen veroorzaken immers hinder, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) of slechtzienden.*

*De situatie heeft iedereen een beetje overvallen, maar er werden al een aantal lokale initiatieven genomen. Zo heeft de gemeente Elsene specifieke zones aangelegd voor elektrische steps, fietsen en scooters. Zou het gewest dat voorbeeld niet kunnen volgen en daar een klein deel van de parkeerplaatsen op de openbare weg voor gebruiken?*

*De overheid mag micromobiliteit ook niet geheel overlaten aan de privésector. Die bestaan immers niet om de mobiliteit in goede banen te leiden, maar om investeringen te laten renderen. Het is dan ook*

*Une nouvelle consultation avec toutes les parties prenantes a-t-elle déjà été planifiée ? De nouveaux accords et règles sont-ils en préparation ?*

*Allons-nous nous inspirer des initiatives concluantes menées à l'étranger ? Qu'est-ce qui va changer sur le terrain ?*

*La mobilité en tant que service (MaaS) est un concept intéressant que ce gouvernement veut introduire. Il pourrait contribuer à une harmonisation au sein d'un système identique. Serait-ce une partie de la solution ? Pouvez-vous nous en dire davantage sur la mise en œuvre d'un tel système MaaS ?*

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Si nous sommes en général favorables à l'utilisation partagée des biens plutôt qu'à leur possession, je rejoins tout à fait la nécessité d'un encadrement. La situation actuelle, chaotique, avec des véhicules abandonnés un peu partout dans l'espace public, pose beaucoup de problèmes. Les trottoirs bruxellois sont déjà loin d'être optimaux, mais l'encombrement dû aux trottinettes et autres vélos partagés rend la situation critique, en particulier pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ou malvoyantes.

Tout le monde a été pris un peu de court. Il existe déjà des initiatives locales : ainsi, l'échevin de la mobilité de la commune d'Ixelles a mis en place en juillet dernier des emplacements spécifiquement destinés aux trottinettes, vélos et scooters électriques. Ne pourrait-on suivre cet exemple au niveau régional et, plutôt que de réserver des emplacements sur le trottoir, mobiliser une petite partie des places de stationnement en voirie ?

*niet verrassend dat ze zich terugtrekken in geval van vandalisme of ontoereikende rentabiliteit.*

*Bij de totstandkoming van het uitvoeringsbesluit en de ordonnantie betreffende freefloating-deelvoertuigen had de Ecolo-fractie al gewezen op de vaagheden, maar niemand had een dergelijke tsunami aan voertuigen en aanbieders zien aankomen.*

*Voorts deel ik de bezorgdheid over de ecologische en sociale problemen die die de nieuwe operatoren veroorzaken. Op het eerste zicht lijken zulke vervoersmodi milieuvriendelijk, maar het productieproces en de levensduur van de voertuigen, evenals het opladen van de batterijen roept heel wat vragen op.*

*Ten slotte ben ook ik bezorgd over het kwetsbare en slecht betaalde statuut van de 'juicers'. Dat is nog een ander neveneffect van het feit dat deze nieuwe vervoersmodi aan de privésector worden overgelaten.*

**De heer Michaël Vossaert (DéFI)** *(in het Frans).*- *Als het om veiligheid gaat, kunnen we de mening van de gemeenten niet negeren. Tijdens de vorige regeerperiode vond een eerste raadpleging plaats, maar hoe gaat het nu verder? Welke oplossingen stellen de gemeenten voor? Dat moeten het best overal dezelfde zijn.*

*Sommigen zeggen dat de operator die zich terugtrok uit Molenbeek alleen maar aan de winst*

D'autre part, l'offre de micromobilité telle que proposée par les entreprises privées ne doit pas remplacer l'investissement public en la matière. Je ne suis pas étonnée qu'un certain nombre de sociétés décident de se retirer d'un marché peu rentable ou en raison du vandalisme. Le secteur privé n'a pas vocation à prendre en charge la mobilité ou à offrir un service public ; son but premier est de faire fructifier ses investissements. C'est là toute la différence entre services publics et privés.

Lors de la mise en place de l'arrêté d'exécution et de l'ordonnance relative au partage de l'offre de transport en libre-service intégral, le groupe Ecolo avait déjà soulevé le manque de clarté de la démarche, même si à l'époque, personne n'avait anticipé cet envahissement de l'espace public ou la multiplication des opérateurs.

Je rejoins aussi les interrogations sur les problèmes environnementaux et sociaux créés par ces nouveaux opérateurs. Au premier abord, ce modèle de mobilité semble intéressant pour l'environnement, en raison des faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Toutefois, en examinant le processus de fabrication de ces engins, leur durée de vie et la phase de recharge de la batterie, des interrogations surgissent.

Enfin, je partage aussi l'inquiétude quant au statut des "juicers". Ces nouvelles formes de mobilité impliquent l'existence de travailleurs précaires, chargés de réapprovisionner en électricité les trottinettes et d'autres engins.

Ces emplois précaires et mal rémunérés sont un autre effet secondaire de la prise en main par le secteur privé de ces nouveaux modes de déplacement. Cela pose donc également question.

**M. Michaël Vossaert (DéFI).**- Le débat d'aujourd'hui porte sur l'idéologie et l'efficacité de tous ces modes de déplacement. Mon intervention se centrera sur leur impact environnemental et leur efficacité. J'interviendrai également sur la sécurité et la question de Molenbeek-Saint-Jean.

S'agissant de la sécurité, il est évident qu'on ne peut pas ignorer l'avis des communes. Une première consultation a été organisée sous la précédente

*dacht. We mogen de deur echter niet sluiten voor een echt partnerschap met die operator.*

*Ik betreur overigens dat Molenbeek weer eens gestigmatiseerd wordt. Ook uit andere gemeenten worden deelvoertuigen teruggetrokken.*

*Ik betreur ook bepaalde uitspraken, onder meer van de burgemeester van Molenbeek, die eerder ideologisch getint waren.*

*Hoe kunnen we nu vermijden dat er een mobiliteit met twee snelheden ontstaat, aan weerskanten van het kanaal? Dat zou een zeer negatief signaal geven aan de burgers en alle politieke partijen in het gewest zijn er tegen.*

*Hebt u stappen ondernomen om Jump weer te introduceren in de betrokken gemeenten of om op zijn minst de dialoog daarover te herstellen? Welke procedure hanteert u en wat is uw tijdschema?*

législature. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quelles sont les solutions proposées par les communes, sur la base de leurs bonnes pratiques ? Elles devraient permettre d'éviter la dualisation et d'harmoniser le système dans l'ensemble des communes bruxelloises.

Certains intervenants ont stigmatisé l'opérateur privé qui a choisi de se retirer de Molenbeek-Saint-Jean, sous prétexte que celui-ci n'aurait eu que son seul bénéficiaire en vue. Certes, c'est une mission qu'il remplit, mais il ne faut pas non plus lui fermer la porte et exclure un véritable partenariat.

Dans le cas de Molenbeek-Saint-Jean, je regrette que ma commune ait été à nouveau stigmatisée, à tort, en oubliant que le retrait de ces vélos a également été opéré dans d'autres communes bruxelloises. Le problème ne peut être isolé.

Je déplore également certaines déclarations dans la presse, notamment de la bourgmestre de Molenbeek, qui renvoient plutôt à un débat d'idéologie, et d'un autre partenaire de la majorité qui semble avoir oublié qu'il fait partie de celle-ci. C'est d'autant plus affligeant que les représentants de son parti ne se sont pas exprimés sur ce sujet dans cette enceinte. C'est pour le moins schizophrénique.

En attendant, ce qui importe dans ce débat sur la dualisation territoriale, c'est que la présence d'un opérateur privé qui peut apporter un service utile à nos citoyens permet à un dialogue de s'installer.

J'ai cru comprendre que l'opérateur avait adressé des messages à la Région, mais aussi aux communes. Comment pouvons-nous à présent tourner la page et éviter d'avoir une mobilité à deux vitesses, celle des communes au-delà du canal et celle de l'autre côté ? Une telle mobilité serait un terrible message pour nos habitants, et ce n'est pas l'avis de l'ensemble des partis politiques, à moins qu'il ait été décidé d'adopter une autre vision de notre Région.

Avez-vous pris une initiative auprès des communes concernées par ce fameux retrait du dispositif Jump ? Si tel a été le cas, quels sont la procédure et l'agenda prévus pour rétablir ce service ou, du moins, le dialogue ?



**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).*- *Ik treed mevrouw Bertrand bij. Onze fractie pleit voor micromobiliteit en zachte mobiliteit en steunt particuliere initiatieven die daartoe bijdragen.*

*De opkomst van deze technologieën moet gepaard gaan met een regelgevingskader dat alle weggebruikers beschermt. Lukraak op het trottoir achtergelaten deelfietsen of -steps hinderen voetgangers, fietsers en mensen met een beperkte mobiliteit.*

*De vorige regering had exploitatieregels opgelegd aan de aanbieders van deelfietsen, maar formuleerde geen regels voor het stallen van die fietsen. Zij zou, na een raadpleging van de gemeenten, de zones oplijsten waar die deelfietsen niet mogen parkeren. Niet alle gevraagde zones staan in die lijst, zo lees ik in de pers.*

*Klopt het dat u sommige vragen van gemeenten niet hebt ingewilligd? Op welke manier hebt u hun adviezen omgezet in een lijst met verboden plaatsen?*

*De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe kondigde aan dat zij een specifieke gemeentelijke politieverordening zal opstellen indien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er niet binnen de zes maanden in slaagt specifieke parkeerregels vast te stellen voor die vervoersmiddelen. De gemeente Ukkel overweegt GAS-boetes.*

*Hoe verloopt de dialoog met de betrokken gemeenten? Is een tweede overlegronde voor alle gemeenten in Brussel wenselijk?*

*Hoe staat uw regering ten opzichte van het voorstel van de heer de Patoul om basisregels voor het gebruik op te leggen.*

*Zal de regering de geldende regelgeving voor stepgebruikers uitbreiden (verplichte helm, beperkte aantallen zoals in Antwerpen, snelheidsbeperking op trottoirs)?*

**Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je porte l'interpellation de Mme Bertrand, retenue. Notre groupe encourage la micromobilité en ce qu'elle participe à l'amélioration de la mobilité douce dans notre capitale, et les initiatives privées en ce qu'elles contribuent à trouver des solutions au défi majeur qu'est la mobilité.

Toutefois, l'apparition et la prolifération de ces technologies appellent à l'instauration d'un cadre réglementaire minimal pour le bien de l'ensemble des utilisateurs de la voie publique. Rappelons les entraves pour les piétons, pour certains cyclistes et plus encore pour les personnes à mobilité réduite, lorsque des engins sont stationnés de manière anarchique sur les trottoirs.

En conséquence, le gouvernement précédent avait adopté, à la fin de l'année passée, un cadre visant à fixer les règles d'octroi des licences d'exploitation aux entreprises de cyclopartage, en oubliant toutefois de statuer sur les règles de stationnement de ces engins dans la capitale.

Le gouvernement bruxellois a ensuite annoncé une consultation des communes avant d'établir une liste de zones interdites au stationnement pour ce type de véhicules. Cette consultation, bien qu'ayant été menée, n'aurait pas été prise en considération dans la délimitation des lieux. C'est du moins ce qui est paru dans la presse de ces derniers jours.

Confirmez-vous l'information selon laquelle l'avis des communes n'aurait pas été respecté ? Quels étaient ces avis et comment ont-ils été traduits dans votre choix des lieux interdits au stationnement ?

Entre-temps, les communes veulent prendre des initiatives en la matière. La commune de Woluwe-Saint-Lambert a annoncé se réserver le droit d'adopter un règlement communal de police spécifique si la Région ne parvenait pas, endéans les six mois, à fixer des règles précises sur le stationnement de tels engins. La commune d'Uccle a déclaré vouloir sévir, le cas échéant, par des sanctions administratives.

Un dialogue avec les communes concernées est-il en cours ? De manière générale, étudiez-vous la possibilité d'entamer un second tour de

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In de reglementering over fietsdelen is opgenomen dat de aanbieders de gegevens over de trajecten driemaandelijks met Brussel Mobiliteit moeten delen. Tot 1 september gold een overgangsregeling om de aanbieders de tijd te geven alles in orde te brengen. Brussel Mobiliteit zal dus in de loop van de komende maanden de eerste driemaandelijkse rapporten ontvangen.*

*Het agentschap organiseerde ondertussen zelf al een onderzoek bij de gebruikers van elektrische steps om een beter beeld van hen te krijgen. Het verslag daarvan is binnenkort beschikbaar.*

*Uit een onderzoek bij 1.172 gebruikers blijkt dat 47% van de ritten vijf tot tien minuten duurt, 31% tussen tien en twintig minuten en 7% langer dan twintig minuten. We weten niet hoe snel de steps gemiddeld rijden, dus is het moeilijk om de gemiddelde afstand van de trajecten te bepalen.*

*Uit de resultaten bleek bovendien dat de meeste gebruikers de elektrische steps voor hun woon-werkverkeer gebruiken, dus tijdens de spits.*

*Ten slotte gebruikt 46% de elektrische step in combinatie met een ander vervoermiddel. De steps bevorderen met andere woorden de multi-modaliteit, wat maakt dat ze een interessante mobiliteitsoplossing zijn.*

*Dat neemt niet weg dat de prijzen voor het gebruik van de steps vrij hoog liggen. Ik laat nagaan of ze voor iedereen betaalbaar zijn.*

consultations de l'ensemble des communes bruxelloises ?

Enfin, je souhaiterais obtenir des précisions sur la position du gouvernement quant à l'éventualité d'imposer des règles basiques d'utilisation, comme suggéré par M. de Patoul, notamment.

Le gouvernement étudie-t-il la possibilité d'élargir les réglementations en vigueur pour les utilisateurs de trottinettes (port du casque, limitation du nombre comme à Anvers, interdiction de rouler sur les trottoirs au-delà d'une vitesse maximale, etc.) ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant les données chiffrées, M. Uyttendaele, la récolte des statistiques sur l'usage des trottinettes est prévue par la réglementation sur le cyclopartage, qui impose aux opérateurs le partage des données relatives aux trajets, notamment, avec Bruxelles Mobilité. Les données relatives à la mobilité seront transmises sous la forme d'un rapport trimestriel. La réglementation prévoyant une période de transition jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre dernier, pour permettre à tous les opérateurs de se mettre en ordre de fonctionnement et d'obtenir leur licence d'exploitation, les premiers rapports trimestriels seront en possession de l'administration dans ces prochains mois.

Bruxelles Mobilité a néanmoins pris l'initiative d'organiser une enquête auprès des utilisateurs de trottinettes électriques, partagées ou non, afin de mieux connaître les utilisateurs et utilisatrices de ce nouveau type de véhicules. Le rapport complet de l'enquête sera bientôt disponible, il est en cours de traduction.

Selon l'enquête réalisée sur un échantillon de 1.172 utilisateurs de trottinettes, 47 % des trajets durent entre cinq et dix minutes, 31 % durent entre dix et vingt minutes et 7 % durent plus de vingt minutes. Il est difficile d'évaluer la distance moyenne parcourue pour chaque trajet sur cette base et sans connaître la vitesse moyenne du véhicule.

De ce rapport, il ressort également que les déplacements réalisés en trottinettes électriques se font essentiellement entre le domicile et le lieu de travail, aux heures de pointe donc.

*Op basis van de gegevens van de aanbieders van de deelsteps en -fietsen kunnen we uitmaken welk belang die voertuigen hebben. Als we weten welke routes de gebruikers het meest nemen, kunnen we die gegevens bovendien gebruiken voor de aanleg van fietspaden in de toekomst.*

*Mijnheer Uyttendaele, u zei dat een verplichting zonder sanctie geen verplichting is. Dat is een interessante uitspraak van een PS-lid, die in andere dossiers mogelijk tegen u zal worden gebruikt.*

*(Vrolijkheid)*

*(Opmerkingen van de heer Uyttendaele)*

*We kunnen overwegen om bij de herziening van het besluit er een aanmaningsprocedure aan toe te voegen.*

*Brussel Mobiliteit start binnenkort een proefproject en zal een boordtabel opstellen waarin in real time de gegevens van de aanbieders worden opgenomen.*

*Op dit ogenblik ben ik vooral op zoek naar middelen. Sancties bepalen is voor later.*

*Brussel Mobiliteit heeft nog niet beslist welke gegevens het wil onderzoeken via de boordtabel, maar op basis van gegevens over de trajecten kunnen fietspaden worden aangelegd. Als we bovendien weten waar de meeste steps worden gestald, kan er een drop-offzone worden ingericht.*

*Vergelijkend onderzoek van het gebruik van deelsteps en -fietsen bij metro- en treinstations moet het potentieel van de voertuigen aantonen. Ik wacht daarvoor op gedetailleerde gegevens. Brussel Mobiliteit beschikt over voldoende eigen expertise en zal voorlopig niet met het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) samenwerken.*

*Een tweede reeks vragen ging over groene energie. In het besluit is opgenomen dat de voertuigen op groene energie moeten werken. Wanneer een aanbieder een vergunning aanvraagt, moet hij een kopie van zijn contract met een elektriciteitsleverancier kunnen voorleggen. Bovendien moeten aanbieders uitleg geven over de*

Enfin, 46 % des sondés utilisent la trottinette électrique en combinaison avec d'autres modes de transport. On peut en déduire que ce mode de transport a pour effet de favoriser la multimodalité.

Ces éléments tendent à crédibiliser ce mode de déplacement comme une solution intéressante de mobilité.

Par ailleurs, comme l'ont relevé Mme Parmentier et M. Verstraete, il s'agit aussi d'un moyen de favoriser les véhicules partagés. Pour l'heure, j'admets que les prix pratiqués sont assez élevés et il convient donc de vérifier si le système est accessible à tout un chacun.

Les données de mobilité partagées par les opérateurs nous permettront d'analyser en détail l'apport que ce mode de déplacement représente et de déterminer des itinéraires favorisés par les utilisateurs afin d'alimenter la programmation d'aménagements cyclables futurs. Nous ne sommes pas encore en mesure de le faire à l'heure actuelle, car les opérateurs avaient jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre pour se mettre en ordre et nous ne disposons pas encore des données nécessaires.

M. Uyttendaele, vous avez dit que l'obligation sans sanction n'était pas une obligation, phrase intéressante venant d'un député PS et qui sera peut-être utilisée contre vous dans d'autres dossiers.

*(Sourires)*

*(Remarques de M. Uyttendaele)*

Quoi qu'il en soit, nous pouvons envisager une procédure de rappel lors de la révision de l'arrêté.

L'administration est néanmoins sur le point de lancer un projet pilote pour la création d'un tableau de bord agrégeant les données transmises en temps réel par les opérateurs de micromobilité partagée : trottinettes, vélos et scooters, pour l'instant.

Pour l'heure, nous en sommes donc au stade de la recherche de moyens, non de sanctions. Nous pourrions évidemment envisager cette question à l'avenir.

Mme Emmery, comme je l'ai dit, l'administration est sur le point de lancer un projet pilote pour créer

*manier waarop ze voertuigen ophalen, opladen en verspreiden.*

*In Brussel laden de 'juicers' maar een heel klein deel van de steps op, en dat aandeel neemt nog af.*

*Aanbieders van deelsteps en -fietsen moeten bij de aanvraag van hun vergunning een theoretische levensduur van hun voertuigen opgeven. Met de specifieke kenmerken van de stad waarvoor de vergunning wordt aangevraagd, zoals het voorkomen van vandalisme, is daarbij echter geen rekening gehouden. Exacte cijfers kan ik u daarover momenteel niet geven.*

*De heer de Patoul had het over een gemiddelde levensduur voor steps van 28 dagen. Die gegevens komen uit een studie van 128 steps in Louisville, Kentucky, in de periode van augustus tot december 2018. Gezien het lage aantal voertuigen, zou ik omzichtig met de resultaten van die studie omspringen.*

*De deelsteps worden sneller vervangen dan andere deelvoertuigen en elke nieuwe generatie steps is sterker dan de vorige, zodat de verhouding tussen inkomsten en kosten per voertuig verbetert.*

*Brussel Mobiliteit zal de cijfers over de levensduur bestuderen en een berekeningswijze aan de aanbieders voorstellen om representatieve cijfers te krijgen. Ik kan u daar in de loop van deze regeerperiode ongetwijfeld meer over zeggen.*

*Alle aanbieders hebben een onderhouds- en reparatieprogramma. Als de voertuigen versleten zijn, worden ze gedemonteerd. De herbruikbare onderdelen worden door gespecialiseerde bedrijven gerecycleerd.*

*De dienst Exploitatie en Vervoer van Brussel Mobiliteit heeft vijftien controleurs die de aanbieders van deelsteps en -fietsen controleren. Momenteel behandelen ze vooral klachten over de manier waarop het aanbod is georganiseerd.*

*Over de terugtrekking van de aanbieders uit bepaalde gemeenten, het stallen van de voertuigen en andere punten vindt binnenkort overleg plaats.*

*(verder in het Nederlands)*

ce tableau de bord agrégeant toutes les données transmises en temps réel. Les possibilités d'analyse ne sont pas encore totalement déterminées. Néanmoins, l'analyse des itinéraires favoris des utilisateurs pourrait permettre de programmer un aménagement cyclable et de recenser les lieux et zones de stationnement les plus importantes.

Cela pourrait aider à déployer une zone de stationnement drop-off. Une analyse comparative d'utilisation des véhicules de cyclopartage à proximité des stations de métro ou des gares pourrait confirmer le potentiel de ce mode de transport et nous analyserons les taux d'utilisation des véhicules au quotidien. Nous attendons de recevoir des données plus détaillées. Pour l'instant, il n'y a pas de collaboration prévue avec l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA). Elle n'est pas exclue en cas de besoin, mais Bruxelles Mobilité dispose d'une expertise de données en interne.

La deuxième série de questions portait sur l'énergie verte. L'arrêté prévoit que ces modes de transport utilisent de l'énergie verte. M. Uyttendaele, s'agissant du contrôle de la procédure de demande de licence, l'opérateur doit fournir une copie du contrat de fourniture d'électricité pour l'entrepôt à partir duquel il exploite son service. C'est ainsi que se déroulent les contrôles pour le moment. Les opérateurs indiquent également leurs méthodes de collecte, de recharge et de déploiement des véhicules.

À Bruxelles, la part de véhicules chargés par l'intermédiaire de "juicers" est très largement minoritaire et tend à diminuer.

Une troisième partie concerne la durabilité, la réparabilité et le recyclage des cycles et trottinettes. Vous m'avez demandé des données fiables sur la durée de vie des cycles exploités en Région bruxelloise. Les chiffres de durée de vie transmis dans le cadre de la demande de licence sont théoriques et ne tiennent pas encore compte des paramètres propres à la ville pour laquelle l'opérateur fait sa demande de licence. Je ne peux pas vous communiquer de chiffres exacts pour l'instant. À titre d'exemple, le phénomène du vandalisme, que j'évoquerai plus tard pour ce qui concerne la situation à Bruxelles, varie de ville en ville, voire de commune en commune, et a donc un

Op 17 oktober overleg ik over al die thema's met de gemeenten, de aanbieders van deelvoertuigen en de politiezones. Ik vind het belangrijk om dergelijk overleg om de twee tot vier maanden te organiseren, zodat alle thema's aan bod kunnen komen.

De voorbije zomer startte de Ronde van Frankrijk in Brussel. Het parkeerverbod op het traject dat de wielrenners volgden, werd daarbij zeer goed nageleefd. Dat hebben we te danken aan het overleg vooraf tussen de gemeenten, de aanbieders en de politiezones. Ik streef ernaar om door regelmatig overleg met de gemeenten op die manier te blijven samenwerken.

Tijdens het overleg kunnen uiteenlopende thema's aan bod komen, zoals het parkeren van de voertuigen, de drop-offzones, de zones waar een parkeerverbod komt, vandalisme en de klachten over gemeenten waar geen deelvoertuigen worden aangeboden. Wat dat laatste betreft, gaat het niet alleen over het niet langer aanbieden van steps of fietsen ten westen van het kanaal. Er zijn immers ook gemeenten waar nooit een aanbod is geweest.

Het is dan ook belangrijk dat de aanbieders en de gemeenten kunnen overleggen en hun argumenten aan elkaar kunnen voorleggen. Op basis daarvan kunnen we samen oplossingen zoeken.

De Brusselaars moeten over het hele gewestelijke grondgebied van een zo ruim mogelijk aanbod aan vervoersmiddelen gebruik kunnen maken, ook als het op micromobiliteit aankomt. Met dat idee in het achterhoofd zal ik de aanbieders van deelvoertuigen bij het overleg blijven betrekken en ervoor blijven zorgen dat ze voldoende onder druk staan om vooruitgang te boeken.

Voorts rees de vraag hoe terecht de klachten over vandalisme waren. Welnu, die klachten waren niet uit de lucht gegrepen. Toch hoorden we bij Lime een ander geluid dan bij Jump. De administratie heeft het depot van Jump bezocht om de impact van het vandalisme vast te stellen en die is wel degelijk reëel.

Lime stelt dan weer dat er niet meer overlast is in Brussel dan in andere steden. Integendeel, de aanbieder heeft de indruk dat het in Brussel zelfs wat beter meevalt. De situatie verschilt dan ook

impact sur la durée de vie moyenne du véhicule à un endroit spécifique.

Je pense que M. de Patoul a évoqué une durée de vie moyenne de 28 jours, telle que communiquée dans l'étude citée pour la ville de Louisville, dans le Kentucky. Je précise que cette étude porte sur un échantillon de 128 trottinettes et sur une période comprise entre août - mois de lancement du service dans cette ville - et décembre 2018. L'échantillon et le recul étant donc relativement faibles, il y a lieu d'utiliser ces chiffres avec la plus grande prudence.

Les générations de trottinettes s'enchaînent plus rapidement que dans le cas d'autres véhicules, et chaque nouvelle génération est conçue de manière plus robuste afin d'améliorer les "unit economics" (les revenus et coûts directs exprimés par unité) du modèle économique des opérateurs.

Les chiffres relatifs à la durée de vie seront suivis par l'administration et des méthodes de calcul seront envisagées avec les opérateurs afin qu'ils soient le plus représentatifs possible. Je pourrai sans doute vous répondre de manière plus précise dans le courant de la législature. Pour l'instant, je préfère ne pas utiliser ce chiffre de 28 jours.

M. Uyttendaele, tous les opérateurs suivent un programme d'entretien et de réparation des véhicules. Outre les entretiens réguliers, des réparations ponctuelles sont réalisées lorsque cela est nécessaire. Les véhicules arrivés en fin de vie sont démontés et les pièces en bon état sont réutilisées pour réparer d'autres véhicules. Les pièces non réutilisables sont recyclées par des entreprises spécialisées.

Le service exploitation et transport de Bruxelles Mobilité dispose de quinze agents contrôleurs qui sont sur le point d'être assermentés pour le contrôle des conditions d'exploitation des services de cyclopartage. Pour le moment, ils traitent surtout les plaintes liées aux conditions d'exploitation qui sont adressées à l'administration.

Concernant le retrait de certains opérateurs dans plusieurs communes, le stationnement et les autres points évoqués, sachez qu'une concertation est prévue avec l'ensemble des communes.

afhankelijk van de operator. Daarom is het belangrijk dat we iedereen rond de tafel krijgen om naar alle argumenten te luisteren en samen te bekijken welke oplossingen mogelijk zijn.

*(verder in het Frans)*

*Alle problemen in verband met deelsteps en -fietsen kunnen tijdens dat overleg worden besproken.*

*Als er een klacht binnenkomt over een fout gestald voertuig, geeft Brussel Mobiliteit die door aan het betrokken bedrijf. Dat heeft dan 24 uur de tijd om het voertuig weg te halen. Doet hij dat niet, dan kan hij een boete krijgen. Tot nu toe moest er nog geen enkele boete worden opgelegd.*

*Dat betekent echter niet dat er geen problemen zijn. Het is maar de vraag of er vaak genoeg klacht wordt ingediend en of de afhandeling voldoende wordt gevolgd.*

*In de gemeenten Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Koekelberg en Laken worden niet langer deelfietsen aangeboden door Jump. In andere gemeenten zijn niet alle aanbieders actief.*

*Brussel Mobiliteit en ikzelf overleggen regelmatig met de aanbieders. Brussel Mobiliteit had een ontmoeting met vertegenwoordigers van Jump om de situatie beter te kunnen beoordelen.*

*Op 21 augustus liet Jump per e-mail aan Brussel Mobiliteit weten dat het in de genoemde gemeenten vanaf 23 augustus niet langer deelvoertuigen zou aanbieden.*

*Voorts is er een bewustmakingscampagne nodig over respectvol gebruik van deelvoertuigen in Brussel.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter had nog een vraag over het overleg met de politiezones. De politiezones, de schepenen van de negentien gemeenten en de mobiliteitsadviseurs zijn uitgenodigd op 17 oktober aanstaande.

*(verder in het Frans)*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Une réunion est prévue le 17 octobre avec les communes, les opérateurs d'engins partagés et les zones de police.*

*La concertation devrait idéalement être renouvelée tous les deux à quatre mois. Si l'interdiction de stationner imposée pour le passage du Tour de France a été si bien respectée, l'été passé, c'est grâce à cette collaboration efficace, que j'espère pouvoir maintenir.*

*Les réunions sont l'occasion d'aborder des sujets très variés : zones et modalités de stationnement des engins, zones d'interdiction, vandalisme, communes non desservies... Il est important de permettre aux opérateurs et aux communes d'échanger leurs arguments, afin de chercher ensemble des solutions.*

*Les Bruxellois doivent pouvoir disposer de toute une palette de moyens de déplacement, y compris en matière de micromobilité. C'est dans cette optique que je compte forcer les opérateurs à avancer.*

*En ce qui concerne le vandalisme, l'avis des opérateurs diverge. En visitant le dépôt de Jump, l'administration a pu se rendre compte des dégâts réels. Lime, en revanche, estime que le vandalisme n'est pas pire à Bruxelles que dans d'autres villes, au contraire. La situation diffère donc d'un opérateur à l'autre. Il est donc important de réunir tous les acteurs autour de la table.*

*(poursuivant en français)*

La réunion prévue permettra de faire le tour de la question : vols, vandalisme, stationnement et tout autre sujet dont les communes, opérateurs ou zones de police souhaiteraient discuter.

Concernant la procédure en cas d'infraction pour stationnement irrégulier, à partir du moment où une plainte est reçue (ou observée) et transmise par l'administration à l'opérateur concerné, celui-ci dispose d'un délai de 24 heures pour intervenir et déplacer ou retirer le véhicule en question. C'est après ce délai que l'on peut infliger une amende à l'opérateur. À l'heure actuelle, aucune amende n'a

*Met het oog op een uitbreiding van het aanbod in het volledige gewest is een herziening van het besluit over het aanbod van deelvoertuigen mogelijk. Voorlopig is echter geen enkele aanbieder rendabel en het is dan ook begrijpelijk dat die bedrijven vooral actief zijn in zones waar ze zo snel mogelijk winstgevend kunnen worden.*

*Op lange termijn moeten er echter maatregelen komen om in het volledige gewest voor een aanbod van deelvoertuigen te zorgen.*

*Mevrouw Czekalski, u vroeg of het Brussels Gewest nog aantrekkelijk is voor innoverende bedrijven. Brussel is een van de eerste steden in Europa met een reglementering over deelvoertuigen. Het voordeel is dat investeerders beter de risico's kunnen inschatten. Omdat de overheid bij het opstellen van de reglementering met de aanbieders overlegde, weten die laatste goed waar ze aan beginnen. Sinds de invoering van de reglementering zijn er trouwens tien aanbieders bij gekomen in het gewest.*

*Ik verwacht een gelijkaardig effect wanneer de reglementering over het principe mobility as a service (MaaS) van kracht wordt. Dat moet de toegang tot verschillende mobiliteitsdiensten vereenvoudigen, waardoor het aantal klanten zal toenemen. Op het gebied van mobiliteit wordt de Brusselse markt dan veel aantrekkelijker voor investeerders en innoverende bedrijven.*

*Dat principe kan trouwens ook een oplossing bieden voor wie niet over een smartphone beschikt en daardoor geen deelstep kan gebruiken. Als het MaaS-principe wordt toegepast, zal ik aan Brussel Mobiliteit vragen om het gebruik met behulp van een kaart mogelijk te maken.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, u stelde een aantal vragen over de parkeerzones. Er komt een werkgroep waarin de parkeerproblematiek aan bod zal komen.

U vroeg voorts of de gemeenten deelsystemen op hun grondgebied kunnen verbieden zonder goedkeuring van het Brussels Gewest. Welnu, de regelgeving voor deelfietsen is een gewestelijke

été infligée : toutes les plaintes ont été traitées dans les délais impartis.

Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas de problème. On peut, en effet, se demander si suffisamment de plaintes sont déposées ou si le suivi est satisfaisant. Ce point est à discuter.

Pour répondre à la question spécifique de Mme Emmerly concernant les zones de service désertées, il s'agit d'Anderlecht, de Molenbeek-Saint-Jean, de Koekelberg et de Laeken. J'ajoute, par ailleurs, qu'une commune comme la mienne, Ganshoren, n'est pas encore desservie par tous les opérateurs.

Mme Czekalski me demande si des contacts ont déjà été pris avec les entreprises concernées. L'administration et mon cabinet sont évidemment en contact régulier avec l'opérateur Jump ainsi qu'avec les autres opérateurs. Bruxelles Mobilité a rencontré l'opérateur Jump pour mieux évaluer la situation et, comme je l'ai déjà dit, une réunion du groupe de travail chargé de la mobilité partagée, consacrée au cyclopartage, rassemblera, le 17 octobre prochain, les communes, les zones de police, les opérateurs et l'administration.

Le 21 août, dans un courriel, Jump a prévenu l'administration ainsi que les communes concernées du retrait du service dans ces dites communes à partir du 23 août.

Une campagne de sensibilisation auprès de l'institution et du grand public sera également nécessaire afin de transmettre les modalités d'utilisation des véhicules respectueuses de notre ville.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Pour répondre à la question de Mme Van Achter concernant la concertation avec les zones de police, une réunion est prévue le 17 octobre.*

*(poursuivant en français)*

Quant à l'étendue de l'offre à toute la Région, à court terme, une révision de l'arrêté sur l'offre partagée peut être envisagée, mais il faut garder à l'esprit qu'à l'heure actuelle, aucun service de mobilité partagée n'est encore rentable. On peut donc comprendre que les entreprises de ce domaine

regelgeving. De gemeenten kunnen dus geen deelfietssystemen op hun grondgebied verbieden.

Natuurlijk moeten we er wel voor zorgen dat alles correct verloopt. De regelgeving legt die verantwoordelijkheid bij de operatoren. Als een operator niet binnen 24 uur optreedt na een klacht, bijvoorbeeld inzake onwettig parkeren, dan kan de gewestelijke overheid een sanctie opleggen. De operatoren mogen zelf bepalen hoe ze hun klanten bewust maken van de regels, maar het is hun verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat die regels worden gevolgd.

In de openbare ruimte kan ook de politie een sanctie opleggen aan gebruikers die het verkeersreglement niet naleven. De Wegcode blijft immers van toepassing, ook als je een step gebruikt. Zo staan er in de Wegcode regels over aangepaste snelheid, het gebruik van fietspaden of het dragen van een helm.

*(verder in het Frans)*

*Er is geen verkeersregel die het dragen van een helm verplicht. Ik wil de helm echter niet alleen voor fietsers verplichten. Andere weggebruikers moeten er dan ook een dragen, maar die kwestie wil ik hier en nu niet bespreken.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, u vroeg ook of Lime of een ander deelstepbedrijf contact heeft gezocht met het Brussels Gewest om de pijnpunten in de infrastructuur aan te kaarten. Lime heeft dat inderdaad gedaan en ons bij die gelegenheid op de hoogte gebracht van hun project op het gebied van 'smart mobility', waarmee ze de belangrijkste infrastructuurproblemen in de Brusselse openbare ruimte in kaart willen brengen. Het project ging van start tijdens de Week van de Mobiliteit en Brussel Mobiliteit zal de resultaten natuurlijk aandachtig bestuderen. Daarnaast kent iedereen natuurlijk de app Fix my Street.

*(verder in het Frans)*

*Ik denk dat ik daarmee uw vragen heb beantwoord, mijnheer De Beukelaer.*

se concentrent sur les zones qui leur permettent d'atteindre le plus rapidement le seuil de rentabilité pour développer leurs méthodes d'exploitation et affiner leurs services.

Toutefois, à long terme, il est indispensable de prévoir des mesures pour couvrir l'ensemble du territoire de la Région. Cela reste notre ambition ; à nous de trouver la manière la plus efficace d'y arriver. Ce sera un de nos sujets de discussion, le 17 octobre prochain.

Mme Czekalski demande si notre Région est encore attractive pour les entreprises innovantes. Que la Région bruxelloise soit une des premières, si pas la première ville en Europe à se doter d'une réglementation à valeur légale pour ces marchés permet aux investisseurs de mieux évaluer les risques. Mais il est également important que cette réglementation soit élaborée en concertation, car quand les règles du jeu sont clairement établies, les opérateurs savent dans quoi ils se lancent. Cette réglementation a d'ailleurs suscité l'intérêt des opérateurs : Bruxelles a accueilli plus de dix opérateurs de cyclopartage depuis son entrée en vigueur.

On peut estimer qu'un phénomène similaire pourra être rencontré lorsque la réglementation relative au principe Mobility as a Service (MaaS) sera établie. Lorsque des opérateurs de MaaS entreront en jeu, l'accès aux différents services de mobilité - partage de vélos, de voitures... - sera beaucoup plus simple et le nombre de clients potentiels s'en verra augmenté. Du point de vue de la mobilité, le marché bruxellois deviendra alors beaucoup plus attractif pour les investisseurs et pour les entreprises innovantes.

Cela pourrait aussi répondre à la question relative aux smartphones de M. de Patoul. Tout le monde ne dispose pas d'un smartphone, même ici au parlement, comme je le constate. Il faut trouver des solutions. Actuellement, aucune solution n'est prévue car les opérateurs utilisent encore le smartphone. Mais si l'on applique le principe de MaaS, je demanderai à l'administration s'il est possible de prévoir un accès aux services intégrés avec une carte.

*(poursuivant en néerlandais)*



*Mme Dejonghe, un groupe de travail va s'atteler à la problématique du parking. Étant donné que la réglementation sur les vélos partagés relève de la Région, les communes ne sont pas habilitées à prononcer une quelconque interdiction sur leur territoire.*

*Les opérateurs sont libres, quant à eux, de déterminer comment ils sensibilisent leurs clients, mais ils sont responsables du respect des règles. S'ils ne déplacent pas dans les 24 heures une trottinette mal garée, par exemple, ils sont passibles de sanctions.*

*Sur l'espace public, la police peut également sanctionner des utilisateurs qui ne respectent pas le Code de la route, notamment en matière de vitesse, d'utilisation des pistes cyclables ou du port du casque.*

*(poursuivant en français)*

Le port du casque n'est pas une obligation prévue par le Code de la route. Nous ne voulons donc pas l'imposer uniquement dans le cadre du cyclopartage. Cette obligation doit être applicable à tous ou ne pas être. L'obligation du port du casque relève d'un débat que je n'ai pas l'intention d'ouvrir à ce stade.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Enfin, Lime a effectivement pris contact avec la Région bruxelloise pour discuter des problèmes d'infrastructure, en profitant de l'occasion pour nous informer de son projet de "smart mobility". Le projet a vu le jour durant la Semaine de la mobilité et sera suivi de près par Bruxelles Mobilité.*

*Par ailleurs, vous connaissez tous l'application Fix my Street.*

*(poursuivant en français)*

M. De Beukelaer, je pense avoir répondu à vos questions.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Niet die over de Villofietsen.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il reste la question relative aux véhicules Villo.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Kunt u die herhalen?*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Blijkt uit de statistieken dat er in Sint-Jans-Molenbeek geen probleem is met vandalisme op Villofietsen, zoals burgemeester Moureaux beweert?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat moet ik navragen. Ik weet wel dat de problemen verschillen naargelang van het type voertuig. Dat komt op 17 oktober tijdens het overleg met de gemeenten, de politiezones en de aanbieders allemaal aan bod.*

*Van de negentien gemeenten gaven er veertien door waar ze een parkeerverbod voor deelsteps en -fietsen willen. Sommige gemeenten willen nergens een verbod, andere willen het over nagenoeg hun volledige grondgebied.*

*In het belang van de gebruiker heb ik getracht de zones met een parkeerverbod zo evenwichtig mogelijk te spreiden. Daarbij volgde ik enkele basisprincipes. Plaatsen waar het voetpad te smal is, nam ik op in de zone met een parkeerverbod als de wegbeheerder bij een herinrichting de parkeerplaatsen voor auto's heeft geschrapt.*

*Ook aanvragen voor een parkeerverbod op grote winkelassen en in voetgangerszones keurde ik goed.*

*De meeste parken zijn opgenomen in zones waar een verbod geldt, met name de parken die 's nachts gesloten zijn of waar niet mag worden gefietst.*

*Brussel Mobiliteit voegde zelf de drie grootste Brusselse stations toe, om te vermijden dat er in de stationsgebouwen of op de perrons steps en fietsen worden achtergelaten.*

*De lijst van de zones met een parkeerverbod, die sinds 1 september van kracht is, is nog niet in de bijlagen van het besluit opgenomen.*

*Brussel Mobiliteit nam de zones allemaal in een voor alle aanbieders toegankelijke application programming interface (API) op, waar altijd de*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Pourriez-vous me la rappeler ?*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- *Au sujet des véhicules Villo, des statistiques corroborent-elles les dires de la bourgmestre de Molenbeek-Saint-Jean ? Selon elle, ils ne connaîtraient aucun problème de vandalisme sur sa commune.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Je dois me renseigner à ce sujet. Il y a, en tout cas, une différence entre Jump et Lime, par exemple. Chaque opérateur rencontre des problèmes différents en fonction des véhicules qu'il propose. Ce sont des éléments dont nous discuterons le 17 octobre, avec les communes, les zones de police et les opérateurs.*

*Pour ce qui concerne les zones d'interdiction de stationnement, à la suite de la consultation, 14 des 19 communes nous ont transmis leurs choix. Certaines n'ont demandé aucune zone d'interdiction de stationnement, d'autres ont, au contraire, établi une liste de No Parking Zones qui, dans certains cas, pouvait aller jusqu'à couvrir la quasi-totalité du territoire communal !*

*Dans l'intérêt de l'utilisateur, il a fallu traiter ces demandes de manière équitable et trouver des points communs, afin que chaque zone d'interdiction de stationnement intégrée dans les annexes de l'arrêté puisse être justifiée de manière cohérente.*

*Quelques principes de base ont être dégagés. Des demandes d'interdire le dépôt de véhicules en libre partage dans des lieux où les trottoirs sont trop étroits ont été reçues : ils ont été intégrés à la zone d'interdiction de stationnement quand les gestionnaires de voirie les avaient déjà réaménagés en supprimant le stationnement automobile. Je pense à la rue Xavier De Bue, à la rue de la Loi ou encore à la zone Unesco dans le centre-ville.*

*Les demandes d'interdiction de stationner dans les grands axes commerçants et piétons ont également été accordées. C'est notamment le cas de la rue Neuve.*

*Les parcs ont, pour la majeure partie des demandes qui les concernaient, été intégrés à la zone*

*recentste versie beschikbaar is. De lijst aanpassen kan alleen in overleg met de gemeenten.*

*(verder in het Nederlands)*

Meerdere gemeenten gaven aan dat ze niet achter de lijst staan of vragen hebben met betrekking tot onderdelen die er al dan niet in staan. Deze opmerkingen zullen we zeker aan bod laten komen tijdens het overleg met de gemeenten. De werkwijze maakt aanvullingen mogelijk.

Het is belangrijk dat het systeem coherent is en dat de gebruiker het begrijpt. Het is niet de bedoeling dat in de ene gemeente overal deelsystemen beschikbaar zijn en in de andere slechts in enkele straten.

*(verder in het Frans)*

*Het parkeerverbod in Sint-Lambrechts-Woluwe valt onder de bevoegdheid van het gewest.*

*Mijnheer de Patoul, uw vraag over ongevallen met steps stond niet in uw oorspronkelijke tekst en ik heb er hier geen cijfers over. U kunt uw vraag het best later opnieuw stellen.*

*(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Verstraete, het concept MaaS zullen we natuurlijk zo snel mogelijk invoeren, maar op dit moment kan ik nog niet precies zeggen wanneer.

Inzake het overleg met de betrokken gemeenten, waaronder Molenbeek, kan ik u zeggen dat er een algemeen overleg is gepland. Uiteraard zal mijn kabinet daarnaast ook ontmoetingen organiseren met de gemeenten. Ik geloof dat er aanstaande woensdag bijvoorbeeld een ontmoeting gepland staat met de gemeente Molenbeek om de mobiliteit meer in het algemeen te bespreken. Gemeenten zijn belangrijke partners voor de ontwikkeling van het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Daarom is dat overleg ook zo belangrijk.

Om af te ronden zou ik nog willen wijzen op onze visie op het micromobiliteitsaanbod in het algemeen. Enerzijds beschouwen we dat als een opportuniteit omdat het het aanbod uitbreidt en mensen de mogelijkheid geeft een vervoermiddel te gebruiken zonder het te bezitten. Dat kan bijdragen

d'interdiction de stationner, surtout ceux fermés la nuit ou interdits à la circulation des vélos.

L'administration a, de sa propre initiative, ajouté les trois grandes gares de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi, afin d'éviter à tout prix le stationnement de véhicules dans les bâtiments des gares ou sur les quais.

Pour rappel, la liste des No Parking Zones (NPZ) n'a pas encore été intégrée à l'annexe de l'arrêté. Cette liste communiquée aux opérateurs il y a quelque temps est d'application depuis le 1<sup>er</sup> septembre.

Bruxelles Mobilité a géolocalisé toutes les NPZ et les a rendues accessibles aux opérateurs par le biais d'une interface de programmation d'application (API) à laquelle les opérateurs viennent se connecter quotidiennement pour obtenir la dernière liste de NPZ en date. Cela nous permet de modifier la liste assez fréquemment, mais ce point nécessite une concertation avec les communes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Plusieurs communes ont indiqué ne pas être en faveur de la liste ou s'interroger sur la présence ou l'absence de certains éléments. Nous reviendrons certainement sur ces remarques lors de la concertation avec les communes, car il est important que le système soit cohérent d'une commune à l'autre et compréhensible pour l'utilisateur.*

*(poursuivant en français)*

La question relative à la commune de Woluwe-Saint-Lambert relève d'une compétence régionale.

M. de Patoul, je vous invite à me reposer votre question sur les chiffres relatifs aux accidents de trottinettes ultérieurement. Comme votre question ne faisait pas partie de votre texte initial, je ne dispose pas de ces chiffres précis aujourd'hui.

*(poursuivant en néerlandais)*

tot vlotter verkeer. Het biedt een volwaardig alternatief om het laatste stukje van je traject, de zogenaamde 'last mile', af te leggen en het bevordert de multimodaliteit. Er zijn dus wel degelijk een aantal voordelen aan verbonden.

Toch zijn we ons er ook van bewust dat er een aantal nadelen zijn, onder meer op het vlak van parkeren, vandalisme, de toegankelijkheid en de prijs. Die zaken zullen we dan ook systematisch moeten aanpakken zodat micromobiliteit een echte meerwaarde voor het Brussels Gewest wordt en de overlast beperkt blijft.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik begrijp de logica van de overgangperiode tot 1 september 2019 voor de statistieken. Wat is de uiteindelijke deadline, nu 1 september achter de rug is? Drie maanden, vanaf 1 september te rekenen? Bedankt voor de verduidelijking.*

*Een proefproject is een uitstekend idee. Iedereen moet die informatie kunnen gebruiken om de infrastructuur voor dit soort mobiliteit te verbeteren.*

*Wat de sancties betreft, herhaal ik dat het van essentieel belang is om operatoren die zich niet aan een verplichting houden, te bestraffen. Wat groene stroom betreft, vind ik uw antwoord enigszins zorgwekkend. Volstaan het energiecontract van de opslagplaats en wat vage informatie over het ophalen en opladen? Hoe weten we of de operatoren over een opslagplaats beschikken? De controles moeten veel strenger zijn. Als de operatoren wordt gevraagd hun steps op te laden met groene energie, moeten wij ervoor zorgen dat dat ook daadwerkelijk gebeurt.*

*M. Verstraete, nous mettrons bien sûr le concept MaaS en œuvre au plus vite, mais à ce stade, je ne peux pas vous donner de délai précis.*

*Quant aux discussions avec les communes, une concertation générale est prévue, mais mon cabinet en rencontrera certaines également en particulier, notamment celle de Molenbeek mercredi prochain. Les communes constituent des partenaires précieux pour la mise en œuvre de la politique régionale de mobilité.*

*Pour conclure, je rappellerai notre vision de la micromobilité. Elle présente, à nos yeux, une série d'avantages : elle renforce l'offre et évite au public de devoir posséder le moyen de transport qu'il utilise ; elle permet ainsi de fluidifier le trafic. En favorisant la multimodalité, elle offre une solution à part entière pour le dernier kilomètre du trajet.*

*En revanche, elle n'est pas sans inconvénients en matière de stationnement, de vandalisme, d'accessibilité et de coût. Il faudra y remédier pour réellement offrir une valeur ajoutée à la Région bruxelloise et limiter les désagréments.*

**M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Je vous remercie, car nous vous avons posé de nombreuses questions et il n'a pas dû être facile d'y répondre de manière organisée. Je reviendrai sur plusieurs points.

En ce qui concerne les statistiques, je comprends bien la logique de la période de transition jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2019. Vous avez toutefois parlé d'une date limite. Le 1<sup>er</sup> septembre étant derrière nous, quelle est donc cette échéance ? Trois mois à partir du 1<sup>er</sup> septembre ? Merci pour cette précision, je mettrai une alerte.

L'idée du projet pilote de tableau de bord est excellente. Ces informations doivent être utilisées au bénéfice de tous, afin d'améliorer les infrastructures pour ce type de mobilité.

Pour ce qui est des sanctions, je me répète : il est essentiel de mettre en place une pénalité pour sanctionner les opérateurs qui ne respectent pas une obligation. Quant à l'électricité verte, votre réponse m'inquiète quelque peu. Suffit-il de fournir le contrat d'énergie de l'entrepôt ainsi que quelques informations floues sur la collecte et le

*Voorts is het belangrijk dat de steps goed geïdentificeerd worden tijdens de controles. Ik vernam dat er vijftien controleurs zijn, maar dat zij nog niet beëdigd zijn. Een efficiënte controle is er dus nog niet.*

*Misschien zal het overleg met de gemeenten en andere betrokkenen tot rust en meer constructiviteit leiden.*

*Het idee van mevrouw Emmery voor parkeerplaatsen in zones voor verkeerslichten en oversteekplaatsen is interessant. Waar een auto het zicht beperkt, vormt een step of scooter minder een probleem.*

*Het verbaast me dat je aan de drie Brusselse hoofdstations niet kunt parkeren. Ik begrijp dat je een step niet op het perron kunt laten staan, maar in een multimodale logica lijkt het me interessant om voor de stations te kunnen parkeren!*

*Het is verrassend dat er tot op heden geen boetes werden opgelegd voor fout geparkeerde steps. Waar komt de termijn van 24 uur vandaan? Staat die in het besluit? Een fout geparkeerde auto krijgt geen 24 uur om zich te verplaatsen. Waarom een step wel?*

*U zegt u dat er weinig klachten zijn, maar zijn er proactieve controles? Moeten we wachten op een klacht? Kunnen politieagenten of gemeente-ambtenaren geen boete opleggen wanneer een step fout geparkeerd staat? Dit probleem draagt bij aan de irritatie van sommige bewoners.*

*Wat de dualisering betreft, is het net als bij autodelen: we moeten een machtsevenwicht met de operatoren vinden, ook al zeggen zij dat de activiteit niet rendabel is in een gebied dat, als bij toeval, steeds hetzelfde is.*

*Wat is het tarief voor deelsteps in Brussel?*

rechargement ? Comment savoir si les opérateurs ont vraiment un entrepôt ? Les contrôles doivent être beaucoup plus stricts. À partir du moment où l'on demande aux opérateurs de recharger leurs trottinettes à l'énergie verte, on doit s'assurer qu'ils le font effectivement. Actuellement, nous ne disposons d'aucun moyen de contrôle.

La question de l'identification lors des contrôles se pose également. Il est essentiel de veiller à ce que chaque trottinette soit bien identifiée. J'entends qu'il y a quinze agents contrôleurs, mais ils ne sont pas encore assermentés. Actuellement, il n'y a donc aucun contrôle effectif pour identifier ces véhicules.

La concertation avec les communes et l'ensemble des acteurs est une belle occasion de calmer les esprits et d'entrer dans une logique plus constructive.

Par ailleurs, Mme Emmery a évoqué une idée intéressante pour les zones de stationnement, à savoir utiliser les zones qui se trouvent devant les feux et passages pour piétons. Là où une voiture occulte la vue, une trottinette ou un scooter pose moins de problèmes.

Ensuite, je suis surpris que les trois gares principales de Bruxelles soient des zones interdites de parking. Je comprends qu'il soit interdit de déposer les trottinettes sur les quais mais dans une logique de multimodalité, il serait intéressant d'avoir des zones de stationnement devant les gares !

Il est aussi tout à fait surprenant qu'à ce jour, aucune amende n'ait été infligée pour une trottinette mal garée. Quel est le fondement du délai de 24h ? Est-il inscrit dans l'arrêté ? Quand une voiture est mal garée, elle n'a pas un délai de 24h pour mieux se garer... Je ne comprends pas pourquoi on accorde un délai aux trottinettes.

Ensuite, vous dites avoir enregistré peu de plaintes, mais y a-t-il des contrôles proactifs ? Faut-il attendre une plainte ? Des agents de police ou des agents communaux ne peuvent-ils pas infliger une amende lorsqu'un tel engin est mal garé ? Ce problème exacerbe l'énervement de certains riverains.

**Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- Volgens mij trekken de aanbieders van deelvoertuigen niet alleen om veiligheidsredenen uit Brussel weg. Volgens het bedrijf Lime valt het vandalisme in Brussel bijvoorbeeld best mee in vergelijking met andere Europese steden. Hun vertrek heeft ongetwijfeld ook met een gebrek aan rendabiliteit te maken. Niet alle aanbieders zijn start-ups. Sommige van die bedrijven werken op basis van een kapitalistisch model dat steunt op rendabiliteit.

*(Vrolijkheid)*

*Ik bedoel dat de bedrijven die op dat systeem gestoeld zijn, niet de enige op de markt zijn. Overheden moeten met ideale partners kunnen samenwerken. In Brussel biedt een ideale partner zijn deelvoertuigen in het hele gewest aan en doet hij dat bovendien aan een voor iedereen haalbare prijs.*

*Voorts heeft het gewest partners nodig die bereid zijn om hun gegevens te delen, zodat het mogelijk wordt om een mobiliteitsbeleid uit te werken dat echt aan de behoeften beantwoordt van de inwoners van deze door files geplaagde stad. Dat beleid moet dan ook gericht zijn op alternatieven voor de auto.*

Sur la dualisation, c'est comme pour l'autopartage : nous devons entrer dans un rapport de force avec les opérateurs, même s'ils disent que l'activité n'est pas rentable dans une zone qui, comme par hasard, est toujours la même.

Enfin, quel est le montant de la redevance pour les trottinettes à Bruxelles ?

**Mme Isabelle Emmery (PS).**- J'ai quelques commentaires à apporter quant à la gestion de ce problème à l'avenir. Je pense que l'absence ou le retrait des opérateurs n'est pas dû uniquement à des raisons de sécurité. Vous avez cité le cas de Lime qui concluait que Bruxelles était confrontée à moins de vandalisme que d'autres villes d'Europe. On me dit également qu'il n'y a pas eu de vandalisme à Koekelberg, alors que Jump a retiré ses véhicules de cette commune.

Je pense que le problème est également dû à des questions de rentabilité. Nous parlons ici clairement d'une offre récente, d'usagers évolutifs, d'une matière en mouvement, mais tous les opérateurs concernés ne sont pas des start-up. Certains d'entre eux fonctionnent selon un modèle capitaliste basé sur la rentabilité.

*(Sourires)*

Je veux dire par là que ces sociétés basées sur ce modèle capitaliste ne sont pas seules sur le marché. Quant à nous, en tant que pouvoir politique ou en tant que Région, nous devons pouvoir travailler avec des partenaires privés idéaux. Pour être idéal, un partenaire doit, selon moi, répondre à deux exigences minimales : ne pas faire de dualisation territoriale, comme le fait Jump actuellement, et offrir une accessibilité financière à tous, ce que Jump ne fait pas, en affichant des prix inaccessibles à une tranche importante de la population.

Nous devons également nous trouver des partenaires qui jouent le jeu du partage de données, autrement dit des partenaires avec lesquels nous pourrions mettre sur pied une véritable politique de mobilité qui réponde aux besoins de tous dans une ville congestionnée et qui repose sur un modèle de déplacement alternatif à la voiture.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Het is noodzakelijk dat uw kabinet, uw administratie, de gemeenten en de aanbieders regelmatig overleg plegen. De stad Parijs werkt aan een bestek ter voorbereiding van een aanbesteding met betrekking tot elektrische steps. Zou het ook niet wenselijk zijn om zo'n bestek voor te bereiden in het Brussels Gewest?*

*We kijken uit naar de conclusies van de vergadering in oktober.*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Ik denk dat we Brussel moeten zien als een laboratorium voor nieuwe vormen van mobiliteit en voor privéondernemingen die in nieuwe technologie investeren.

Het is natuurlijk de taak van het gewest om de nieuwe ontwikkelingen in goede banen te leiden en wangedrag en overlast tegen te gaan, maar dat mag de vooruitgang niet in de weg staan. Als we te hard op de rem gaan staan, gebeuren er immers ongelukken.

Ik denk dat het regelmatig samenbrengen van alle betrokkenen een stap in de goede richting is. Ik neem aan dat de goede praktijken uit andere gemeenten bij die gelegenheid aan bod komen.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik sta achter uw werkwijze en het overleg met de gemeenten. Op het gebied van mobiliteit was er vaak wantrouwen tussen het Brussels Gewest en de gemeenten. Het is goed dat u het vertrouwen probeert te herstellen.*

*Ik hoor sommigen onder u beweren dat de gemeente Molenbeek werd gestigmatiseerd. Volgens mij heeft de burgemeester van die gemeente dat probleem veroorzaakt met haar uitspraken. Jump had aanvankelijk beslist om deelfietsen terug te trekken uit vier gemeenten, waaronder Molenbeek. Ik had helemaal niet de bedoeling om die specifieke gemeente te*

**Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Les contacts établis sur une base régulière entre votre cabinet, votre administration, les communes et les différents opérateurs sont en effet nécessaires. Je voudrais également citer l'exemple de la Ville de Paris, qui s'apprête à publier un cahier des charges pour son futur appel d'offres visant à réglementer l'utilisation des trottinettes électriques. Un cahier des charges concernant le libre-service intégral ne serait-il pas aussi envisageable et souhaitable au sein de notre Région ?

Enfin, nous serons attentifs aux conclusions de la réunion prévue mi-octobre.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Nous devons voir Bruxelles comme un laboratoire pour de nouvelles formes de mobilité et pour des entreprises privées qui veulent investir dans des nouvelles technologies.*

*C'est évidemment à la Région de mener à bien les nouveaux développements et d'agir contre l'inconduite et les nuisances, mais trop de réticences n'apporteront rien de bon.*

*Des réunions régulières entre les acteurs du secteur est un pas dans la bonne direction. Je suppose qu'il y sera question des bonnes pratiques des autres communes.*

**M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Je vous remercie de ces réponses très complètes. J'encourage votre méthode et la concertation avec les communes. La confiance entre communes et Région a parfois pu être écornée dans le domaine de la mobilité. Il faut la restaurer et je vous félicite donc d'emprunter cette voie.

Certains d'entre vous estiment que Molenbeek-Saint-Jean a été stigmatisée. Je crois que c'est la déclaration de sa bourgmestre qui a entraîné cette stigmatisation. Au départ, Jump a tout simplement décidé de retirer ses vélos de quatre communes. Molenbeek-Saint-Jean n'était pas davantage mise en lumière que les trois autres. Ma question n'avait

*stigmatiseren en reageerde enkel op de uitspraken van de burgemeester.*

*Het is goed dat u micromobiliteit in het hele gewest wilt stimuleren, want dat heeft onmiskenbaar economische voordelen. Blijkbaar stellen er zich echter veiligheidsproblemen. In dat opzicht wordt het overleg van 17 oktober met de gemeenten een cruciaal moment. Als er dan oplossingen voor die problemen worden aangebracht, kunnen de betrokken bedrijven hun diensten aanbieden in het hele gewest.*

*(Rumoer)*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U hebt een aantal antwoorden nog wat opengelaten. Midden oktober zal er een grote mobiliteitsvergadering met alle spelers plaatsvinden, maar het is niet echt duidelijk welke richting u uit wilt gaan. Blijkbaar wilt u die kwestie op de vergadering met de gemeenten bespreken, onder meer wat parkeren betreft. Er is momenteel een lijst met locaties waar al dan niet mag worden geparkeerd, maar komt er een nieuwe visie met betrekking tot die drop-offzones?

Voorts vraag ik me af hoe u het vandalisme wilt aanpakken in samenspraak met de politiezones. Ik ben blij dat we vandaag een realistische visie hebben gehoord en dat u naar de feiten zult kijken. Het is inderdaad belangrijk dat we daarmee aan de slag gaan.

Mevrouw de voorzitter, het zou jammer zijn na de vergadering van oktober drie maanden te moeten wachten om een nieuwe interpellatie over dit onderwerp te behandelen. Dat lijkt mij bijzonder lang. Hopelijk aanvaardt het Uitgebreid Bureau de vergadering als een nieuw feit, zodat we sneller kunnen interpelleren en deze problematiek van nabij in deze commissie kunnen volgen.

**Mevrouw de voorzitter.**- Sinds enkele maanden is het inderdaad mogelijk om actualiteitsvragen in de commissies te stellen. Aangezien die niet

donc pas pour objectif de stigmatiser qui que ce soit. J'ai juste réagi aux propos d'une bourgmestre.

Je suis content d'entendre que votre objectif est d'étendre la micromobilité à l'ensemble de la Région bruxelloise. Il y a là des intérêts économiques incontestables. Il semblerait néanmoins que des problèmes de sécurité se posent. Dans ce cadre, la concertation du 17 octobre avec les communes sera un moment charnière. Les problèmes de sécurité dans chacune de ces communes doivent être traités un à un. Toutes les conditions seraient ainsi réunies pour que ces opérateurs puissent couvrir l'ensemble de la Région.

*(Rumeurs)*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Vous avez laissé plusieurs réponses ouvertes. À la mi-octobre, tous les acteurs de la mobilité seront réunis, mais la direction que vous voulez prendre n'est pas claire. Vous voulez manifestement y discuter de cette question avec les communes, notamment à propos du stationnement. Il existe une liste des lieux de stationnement autorisés, mais une nouvelle vision des zones de débarquement sera-t-elle élaborée ?*

*Par ailleurs, comment envisagez-vous de vous attaquer au vandalisme en concertation avec les zones de police ? Je suis contente d'avoir entendu une vision réaliste et que vous vous baserez sur les faits.*

*Mme la présidente, il serait dommage de devoir attendre trois mois pour traiter une nouvelle interpellation sur ce sujet. J'espère que le Bureau élargi considérera la réunion comme un nouvel élément afin que nous puissions interpellier et suivre cette problématique de près.*

**Mme la présidente.**- Il existe en effet, depuis quelques mois, la possibilité de poser des questions d'actualité au sein des commissions. Mais nous



diepgravend behandeld kunnen worden, dreigt dat echter een onvoldaan gevoel te veroorzaken.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Groen steunt u uiteraard wanneer u de deelmobiliteit verder wilt ontwikkelen en beter wilt omkaderen, zodat ze beter aansluit bij de doelstellingen van het gewest inzake mobiliteit. Het is positief dat u overleg met de gemeenten organiseert en ik begrijp dat u nog niet veel over concrete maatregelen kunt zeggen.

Eerder werd hier gesuggereerd om de deelmobiliteit in zones te organiseren, bijvoorbeeld bij verkeerslichten. Misschien is het een goed idee om de huidige fietsparkings op straathoeken en aan overstappunten voor het openbaar vervoer uit te breiden naar deelsteps en -fietsen. Dat heeft het voordeel dat iedereen weet waar die voertuigen te vinden zijn en waar ze mogen worden gestald. Tijdens het geplande overleg zou u dat voorstel ter sprake kunnen brengen.

**De heer Michaël Vossaert (DéFI)** (in het Frans).- *Mijnheer De Beukelaer, u moet zich geenszins geïnteresseerd voelen. Met mijn betoog wilde ik net wat rust brengen in het debat, het politieke spel rond vandalisme en veiligheid overstijgen en op zoek gaan naar constructieve oplossingen.*

*In eerste instantie moeten we overleggen met de politiezones en de gemeenten, want de visie mag niet verschillen van de ene tot de andere gemeente, afhankelijk van de meerderheid die bestuurt.*

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *De heer Uyttendaele zei dat het geen zin heeft om een verplichting in te voeren als daar geen sancties mee gepaard gaan. De betrokken bedrijven weten sinds 1 september op welke locaties er geen deervoertuigen mogen worden achtergelaten. Hoe zit het met de sancties? Zal Brussel Mobiliteit zich daarmee bezighouden, of*

*risquons de rester sur notre faim, faute de pouvoir traiter ces questions en profondeur.*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Groen soutient, bien sûr, votre volonté de continuer à développer la mobilité partagée tout en l'encadrant mieux. Il est positif que vous organisiez des consultations avec les communes, et je comprends que vous ne puissiez pas encore détailler de mesures concrètes.*

*Il a été suggéré d'organiser la mobilité partagée en zones, par exemple aux feux de signalisation. Peut-être serait-il judicieux d'étendre aux vélos et trottinettes partagées les parkings à vélos existants. Vous pourriez avancer cette proposition lors des consultations prévues.*

**M. Michaël Vossaert (DéFI).**- M. De Beukelaer, ne vous sentez en aucun cas visé. Vous avez évoqué les propos de la bourgmestre de Molenbeek-Saint-Jean, certes, mais je pense que mon intervention était plutôt liée à la nécessité de dépassionner le débat, de sortir d'un jeu politique autour de questions importantes telles que le vandalisme, le manque de sécurité et le partenariat qui devrait exister entre un opérateur privé et les pouvoirs publics, le but étant d'apporter des solutions.

La première proposition consistait à rencontrer à la fois les zones de police et les communes afin d'apporter des solutions constructives, car nous ne pouvons pas avoir une vision différente selon la commune et la majorité en place.

**Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je voudrais revenir à la formule régalienne de M. Uyttendaele : "Pas d'obligation sans sanction." Les zones d'interdiction de stationnement étant connues des opérateurs depuis le 1<sup>er</sup> septembre, comment seront appliquées les sanctions ? Relèveront-elles de Bruxelles Mobilité ou s'agira-t-il d'un partenariat

*wordt er samengewerkt met de gemeenten? Hoeveel zullen de boetes bedragen?*

*Als gemeenteraadslid van de stad Brussel heb ik het vandalisme probleem al met de burgemeester besproken in de politieraad. Hij stelde zich afwachtend op en legde geen contact met het bedrijf Jump over het terugtrekken van deelfietsen uit Laken. Mevrouw de minister, ik hoop dat u wel werk maakt van overleg met de gemeenten en politiezones.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We moeten de controles opvoeren. De vijftien nieuwe controleurs zijn weliswaar nog niet beëdigd, maar dat probleem zijn we aan het oplossen.*

*Mijnheer Uyttendaele, u verbaasde zich erover dat er geen parkeerzones voor deelvoertuigen komen in de treinstations. Ik vind het echter beter zo, want zulke zones horen thuis in de nabijheid van stations, maar niet op de perrons of in de gebouwen.*

*Voor de boetebedragen verwijs ik naar het uitvoeringsbesluit. Er is voorzien in een boetebedrag van 50 euro om een fiets weg te halen. Dat kan nog met 15 euro worden verhoogd. Een eerste administratieve boete kost 200 euro, een tweede 400 euro en een derde 800 euro. Vanaf de vierde administratieve boete ligt het bedrag vast op 2.000 euro.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik heb niet goed begrepen hoe het zit met de heffing per voertuig.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Die bedragen zullen allemaal in het besluit staan.*

*(verder in het Nederlands)*

avec les communes ? Quel sera le montant des amendes ?

En tant que conseillère communale de la Ville de Bruxelles, j'ai abordé la question du vandalisme avec le bourgmestre dans le cadre du conseil de la zone de police. En l'absence de tout contact avec l'opérateur Jump à Laeken, sa position était pour le moins attentiste, et je pèse mes mots. Je souhaite donc à la ministre beaucoup de détermination pour organiser cette nécessaire concertation avec les communes et les zones de police.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est de mon devoir de répondre aux questions des députés. Je serai aussi brève que possible. Le contrôle doit être plus sévère. Les quinze agents ne sont pas encore assermentés, mais nous sommes en train de régler ce problème.

Pour les zones de stationnement, plusieurs questions ont été posées. M. Uyttendaele, vous vous étonnez qu'il n'y ait pas de zone de parking dans les gares de la SNCB. Personnellement, je pense que c'est une bonne idée. Ces zones doivent se situer à proximité des gares, mais pas sur les quais ni à l'intérieur des stations.

L'arrêté qui met en œuvre l'ordonnance indique le montant des redevances et des amendes. Il prévoit une amende de 50 euros pour l'enlèvement d'un vélo, avec possibilité de majoration de 15 euros. La première amende administrative coûte 200 euros ; la deuxième monte à 400 euros et la troisième, à 800 euros. À partir de la quatrième, les infractions de même type coûtent chacune 2.000 euros. Ces amendes sont prévues et nous devons veiller à rendre les sanctions effectives. Je m'assurerai personnellement de la bonne application de l'ordonnance.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je n'ai pas bien saisi le montant de la redevance par véhicule.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les montants figurent tous dans l'arrêté.

*(poursuivant en néerlandais)*

We zijn wel degelijk van plan om drop-offzones in te voeren. Dat gebeurt in overleg met de gemeenten en de openbaarvervoerbedrijven. In eerste instantie wordt het niet verplicht om zulke drop-offzones te gebruiken, maar gebruikers zouden wel worden gestimuleerd om hun deeltweewieler daar achter te laten. Daarom moeten de drop-offzones op aantrekkelijke locaties komen, onder meer in de buurt van een zone waar je niet mag parkeren. De apps van de deelstepbedrijven moeten ook duidelijk aangeven waar de drop-offzones zich bevinden. Volgens mij is het belangrijk om de drop-offzones toegankelijk te maken voor alle soorten deeltweewielers.

*(verder in het Frans)*

*Om de combinatie van meerdere vervoersmethoden aantrekkelijk te maken, worden de parkeerzones voor deelvoertuigen aangelegd in de omgeving van trein- en metrostations.*

*Ik pleit voor overleg met de bedrijven, de gemeenten en andere betrokken instanties. Het debat mag niet uitsluitend in de media worden gevoerd. Daarom hebben we op 17 oktober een grote overlegvergadering gepland. Overigens heb ik in het verleden ook al overleg gepleegd met de gemeenten, bijvoorbeeld voor de organisatie van de Ronde van Frankrijk. Ik ben van plan om dat te blijven doen.*

*Uw vraag zal ik niet voor 18 oktober kunnen beantwoorden.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER  
CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**TOT MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

*Nous avons l'intention d'introduire des zones de débarquement. Elles seront déterminées en concertation avec les communes et les entreprises de travaux publics. Au début, leur usage ne sera pas obligatoire, mais conseillé aux utilisateurs. C'est pour cela que ces zones devront être situées dans des lieux attractifs, notamment à proximité d'endroits où le stationnement n'est pas permis. Les apps de ces entreprises doivent aussi mentionner clairement la localisation de ces zones. C'est primordial pour les rendre accessibles à tous les deux-roues partagés.*

*(poursuivant en français)*

Afin de renforcer l'intermodalité, des zones de stationnement seront aménagées à proximité des gares et des stations de métro.

Pour décloisonner le débat, il convient en effet d'organiser une concertation entre les opérateurs, les communes et les différents acteurs. Le débat ne doit pas se dérouler uniquement dans les médias. C'est pour cette raison que nous avons prévu une réunion le 17 octobre prochain, qui réunira tous les acteurs. Ce ne sera pas la dernière fois, ni la première, que les communes et les opérateurs se rencontrent. Comme je viens de l'expliquer, des rencontres similaires avaient eu lieu dans le cadre du Tour de France. Nous prévoyons d'en organiser régulièrement.

Je serai en mesure de répondre à votre question, peut-être pas le 18 octobre, mais quelques jours après. Il revient au parlement de fixer l'agenda de ses travaux.

*- Les incidents sont clos.*

**INTERPELLATION DE M. CHRISTOPHE  
DE BEUKELAER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DE LA  
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**betreffende "het gratis gebruik van de MIVB voor min 25-jarigen en plus 65-jarigen".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *In het regeerakkoord staat dat het openbaar vervoer van de MIVB vanaf 2020 gratis wordt voor Brusselaars onder de 25 jaar of boven de 65 jaar.*

*Ik ben niet principieel tegen gratis openbaar vervoer. Uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat dat vaak goed werkt. De resultaten van de enquêtes die de MIVB liet uitvoeren, wijzen er echter op dat passagiers vooral klachten hebben over overstappen, de regelmaat en de capaciteit van het openbaar vervoer tijdens de spitsuren.*

*Zou u daar niet beter eerst werk van maken? Het heeft geen zin om mensen gratis met het openbaar vervoer te laten rijden als er toch geen plaats is voor hen.*

*Kunt u de methode voor de invoering van gratis openbaar vervoer toelichten? Zult u geleidelijk te werk gaan of al het openbaar vervoer onmiddellijk gratis maken voor zowel jongeren als ouderen?*

*Kunt u de planning toelichten? Wanneer in 2020 komt dat gratis openbaar vervoer er precies? Is die deadline nog wel haalbaar?*

*Wat zijn de financiële gevolgen voor de MIVB? Volgens de pers zou deze maatregel 12 miljoen euro kosten. Hoe zal de MIVB dat opvangen?*

*Wat zijn de gevolgen voor de begroting van het Brussels Gewest? Zult u de toelage voor de MIVB verhogen? Worden de tarieven voor andere gebruikers duurder?*

*Welke gevolgen heeft de maatregel voor de regelmaat en het comfort? Hebt u dat laten bestuderen?*

*In het regeerakkoord staat dat openbaar vervoer gratis wordt voor Brusselaars onder de 25 of boven de 65 jaar. Betekent dit bijvoorbeeld dat Waalse of Vlaamse studenten in Brussel wel moeten betalen? Dat zou toch in strijd zijn met de Grondwet, die bepaalt dat alle Belgen gelijk zijn voor de wet?*

**concernant "la gratuité de la STIB aux moins de 25 ans et aux plus de 65 ans".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- 2020, c'est demain ! Ainsi, je fais référence à la volonté du gouvernement, inscrite dans sa déclaration de politique régionale (DPR), de "renforcer l'accessibilité des transports publics au moyen d'une tarification adaptée. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement assurera, dès 2020, la gratuité des transports publics pour les Bruxellois de moins de 25 ans et de plus de 65 ans."

Je l'ai déjà dit, je ne suis pas opposé, par principe, à des mesures de gratuité dans les transports en commun. Des exemples à l'étranger démontrent l'efficacité de ces mesures. Mais comparaison n'est pas raison ! Chez nous, les derniers baromètres de satisfaction de la STIB, entre autres, montrent que les correspondances, la fréquence et la capacité en heures de pointe sont les points noirs de l'utilisation des transports en commun.

Ne faudrait-il pas d'abord travailler sur ces questions ? Vous ne pouvez pas offrir un billet gratuit à quelqu'un sans lui en donner l'accès parce qu'il y a trop de monde. Sinon, il ne s'agira que d'un effet d'annonce, une communication dénuée de sens.

Je m'interroge sur la mise en œuvre concrète du projet de gratuité. Pouvez-vous expliquer la méthodologie qui sera appliquée ? S'agira-t-il d'une gratuité totale ? D'une gratuité progressive ? Concernera-t-elle tout le monde au même moment, jeunes et seniors ?

Quel sera le calendrier de mise en œuvre de cette mesure ? On évoque 2020, mais plutôt au début ou en fin d'année ? Ce délai est-il encore tenable ?

Quelles seront les conséquences de la gratuité sur les comptes de la STIB ? La presse a évoqué un coût de 12 millions d'euros. Comment sera intégrée la diminution de recettes liée à cette gratuité ?

Quel sera l'impact sur le budget régional ? Allez-vous augmenter la dotation de la STIB ? Va-t-on augmenter les tarifications pour les autres usagers

*Hoe zit het dan met toeristen die in de genoemde leeftijdscategorieën vallen?*

*Komen er specifieke maatregelen voor studenten boven de 25 jaar?*

*Zal de maatregel ook gelden voor het openbaar vervoer van de andere maatschappijen die actief zijn in Brussel, namelijk de NMBS, de TEC en De Lijn? Hebt u daar al overleg over gepleegd? Wat gebeurt er met de Metro-Tram-Bus-abonnementen (MTB) voor jongeren onder de 25 of ouderen boven de 65?*

*Wat bedoelt u met aangepaste tarieven? Wordt het openbaar vervoer duurder voor gebruikers van 25 tot 65 jaar?*

*Neemt u maatregelen om de te beperkte capaciteit van het openbaar vervoer tijdens de spitsuren te verbeteren?*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Het gratis gebruik van de MIVB voor Brusselaars onder de 25 en boven de 65 jaar is wel sociaal, maar niet ecologisch verantwoord. We hebben maatregelen nodig die beide zijn. We kunnen het niet over mobiliteit hebben zonder de rapporten van de Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering (IPPC) en de klimaatproblematiek in het achterhoofd te houden. 860 vroegtijdige overlijdens door de slechte*

ou gonfler la dette ? Comment allez-vous financer cette mesure ?

Quel sera l'impact d'une telle mesure sur la fréquentation et le confort des usagers ? Une projection a-t-elle été réalisée à cet égard ?

Qu'entendez-vous par gratuité des transports publics pour les Bruxellois ? Cela signifie-t-il qu'un Wallon ou un Flamand de moins de 25 ans qui fait ses études à Bruxelles devra payer son abonnement ? Cela ne constitue-t-il pas une violation des articles 10 et 11 de la Constitution, qui prévoient l'égalité de traitement entre tous les Belges ?

Qu'en sera-t-il pour les touristes entrant dans les tranches d'âge concernées ?

Des mesures plus spécifiques sont-elles prévues pour les étudiants de plus de 25 ans ? Sera-t-il tenu compte uniquement de l'âge, ou également du statut des usagers ?

Cette mesure sera-t-elle également appliquée aux autres opérateurs circulant en Région bruxelloise ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec la SNCB, les TEC, De Lijn ? Qu'en sera-t-il de l'abonnement MTB pour les moins de 25 ans et les plus de 25 ans ?

Parallèlement à la gratuité, qu'entendez-vous par "tarification adaptée" ? Une hausse des prix est-elle à prévoir pour les usagers de 25 à 65 ans ? Concrètement, faudra-t-il y voir un effet de vases communicants ?

J'ai également souligné la sous-capacité aux heures de pointe. Des mesures seront-elles prises à cet égard ?

**M. Youssef Handichi (PTB).**- La gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans se justifie d'un point de vue social mais pas d'un point de vue écologique. Nous avons besoin d'une vraie mesure sociale et écologique, Mme la ministre, et le débat d'aujourd'hui ne peut être dissocié de l'urgence écologique que nous connaissons. On ne peut pas parler de mobilité sans se référer aux rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur

*luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, files die België acht miljard kosten en het gewest één miljard ... We kunnen het ons inderdaad niet veroorloven om nog vijf jaar niets te doen.*

*Maar het zijn niet de vijftwintigminners en vijftenzestigplussers die zich met de auto verplaatsen. Ons doelpubliek zijn de automobilisten, die moeten we aanzetten om van vervoermiddel te veranderen.*

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

*Ik stel voor om een officieel bezoek te brengen aan Duinkerke, een stad van 200.000 inwoners, om te kijken hoe het gratis openbaar vervoer daar verloopt. In Frankrijk passen meer dan dertig steden die maatregel met succes toe.*

*In Duinkerke heeft dit geleid tot een belangrijke omslag: meer dan 48% van de nieuwe gebruikers van openbaar vervoer zijn ex-automobilisten, en 80% van de passagiers zegt dat het gratis openbaar vervoer daarvoor het doorslaggevende element was.*

*Wat is uw visie op gratis openbaar vervoer voor iedereen? Is het huidige voorstel een stap in die richting, zodat we de mobiliteit, de luchtkwaliteit en de milieuproblematiek in het Brussels Gewest werkelijk kunnen aanpakken?*

*Met een beetje tegenzin moet ik toegeven dat ik akkoord ga met mijnheer Briec de Meeûs, directeur-generaal van de MIVB, die zich zorgen maakt over de kostprijs van deze op twaalf miljoen euro geschatte maatregel. Zullen de tarieven verhoogd moeten worden, of gaat u twaalf miljoen extra uittrekken voor de MIVB? Dit mag in elk geval niet op de reizigers verhaald worden.*

l'évolution du climat (GIEC) et à l'urgence climatique.

Pour rappel, voici quelques chiffres : plus de 860 morts prématurées à cause de la mauvaise qualité de l'air en Région bruxelloise, des embouteillages qui coûtent huit milliards d'euros à la Belgique et un milliard à la Région... Ces chiffres nous poussent à agir. J'ai beaucoup aimé votre phrase : "Nous n'avons pas le luxe d'attendre cinq ans".

Mme la ministre, j'aimerais beaucoup vous entendre à propos de la gratuité totale. La gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans se justifie d'un point de vue social, mais ce ne sont pas eux qui utilisent la voiture. Notre public cible est formé des automobilistes, que nous devons inciter à réaliser un report modal.

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

Je voudrais remercier Mme la présidente qui nous a invités, au début de la séance, à lui faire des propositions de visites sur le terrain. J'ai été à Dunkerque l'année dernière pour voir comment la gratuité fonctionne dans cette ville de 200.000 habitants. Je voudrais donc vous proposer d'y aller, mais nous pourrions aussi nous rendre à Calais, Compiègne, Châteaudun, Vitry, Mayenne... Il y a plus de trente villes en France qui appliquent la gratuité. Et cela fonctionne, Mme la ministre.

Pour vous citer quelques chiffres, la gratuité à Dunkerque a engendré un transfert modal important de la voiture vers les transports en commun : plus de 48 % des nouveaux utilisateurs sont des anciens automobilistes et la gratuité a été l'élément déclencheur pour 80 % des voyageurs.

Je proposerai à la commission d'organiser une visite officielle à Dunkerque. Pourquoi ne pourrait-on pas s'inspirer de ce qui fonctionne ailleurs pour améliorer la situation en Région bruxelloise ?

Je souhaiterais donc vous entendre sur la gratuité totale, et pas seulement sur celle que vous proposez aujourd'hui. S'agit-il d'une première étape vers la gratuité totale ou pas ?

Par ailleurs, bien que cela me gêne de le reconnaître, je suis assez d'accord avec M. Briec

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Iedereen heeft het recht om zich vlot te kunnen verplaatsen. Dat is noodzakelijk om een job te vinden, naar school te gaan, te sporten en zich te ontspannen of van cultuur te genieten.*

*De MR bestuurt sinds 2004 niet meer mee in het Brussels Gewest. Al bijna vijftien jaar worden er geen voorstellen van de MR meer uitgevoerd. Hoeveel nieuwe metrostations en openbaarvervoerslijnen zijn de voorbije jaren in gebruik genomen? Verbeteren de mobiliteit en de mogelijkheden om op andere vervoermiddelen over te stappen?*

*Uit studies blijkt dat de MIVB vooral de kwaliteit van haar aanbod moet verbeteren. Daarvoor heeft de maatschappij de komende jaren meer geld nodig.*

*De MR is niet tegen een debat over het tariefbeleid van de MIVB gekant. Nu al wordt echter de helft van de prijs van een ticket gesubsidieerd. Wie jonger is dan 25 of ouder dan 65 betaalt 4 of 5 euro per maand, dat is 50 of 60 euro per jaar.*

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

*Dat zijn de hoogste tarieven, want 65-plussers die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming*

de Meeûs, le directeur général de la STIB, qui s'inquiète du coût de la mesure, estimé à douze millions d'euros, et se demande s'il ne faudrait pas augmenter les tarifs pour compenser ce manque à gagner. Qu'en pensez-vous ? Envisagez-vous une augmentation des autres tarifs pour compenser ce coût pour la STIB ? Allez-vous libérer douze millions d'euros pour que la STIB ne perde pas d'argent ?

Je serai également attentif à ce que ce budget ne soit pas répercuté sur le dos des travailleurs. Bref, je souhaiterais savoir si vous avez budgétisé ce montant et vous entendre sur un éventuel phasage vers la gratuité totale, afin de relever véritablement le défi de la mobilité, de la qualité de l'air et de l'écologie en Région bruxelloise.

**M. David Weytsman (MR).**- La mobilité est un droit pour chaque citoyen et la liberté de se mouvoir, un fondement de la vie en société. Elle est indispensable pour accéder au travail, aller à l'école, faire du sport, avoir des loisirs ou fréquenter des lieux culturels.

Le MR n'est plus aux responsabilités à la Région bruxelloise depuis 2004. Depuis près de quinze ans, les politiques menées notamment dans le domaine de la mobilité n'ont pu rejoindre nombre de nos propositions en la matière. Combien de stations de métro ont-elles été inaugurées ces dernières années ? Combien de nouvelles lignes ? Observe-t-on une amélioration de la mobilité, de l'intermodalité, des transferts modaux ?

Les études soulignent que la STIB doit travailler en priorité sur la qualité de son offre, ce qui nécessitera des financements de plus en plus importants dans les prochaines années. Le budget sera d'ailleurs le grand défi de cette législature.

Le MR n'a jamais été défavorable à un débat sur la politique tarifaire de la STIB. Rappelons néanmoins qu'un usager de la STIB voit déjà son billet subsidié en moyenne pour plus de la moitié. Un jeune de moins de 25 ans ou un senior de plus de 65 ans paient leur abonnement respectivement 4 et 5 euros par mois au plus, soit 50 et 60 euros par an.

*van het ziekenfonds en kinderen jonger dan elf, reizen gratis.*

*Binnenkort reizen ouderen en jongeren allemaal gratis. Een dergelijk tariefbeleid mag niet ten koste gaan van voor Brussel belangrijke investeringen. De MR is van mening dat het tariefbeleid voor iedereen correct moet zijn en de overstap van de auto naar andere vervoermiddelen moet bevorderen.*

*Nieuwe criteria voor gratis openbaar vervoer zullen gevolgen hebben voor de inkomsten van de MIVB. In het beheerscontract is overigens opgenomen dat het gewest jaarlijks het tekort van de MIVB aanvult.*

*Bent u van plan om het beheerscontract 2019-2023 van de MIVB te wijzigen? Zo ja, wanneer?*

*Wilt u het verlies dat de MIVB door deze maatregel lijdt, volledig of gedeeltelijk compenseren?*

*Als de dotatie het verlies aan inkomsten slechts gedeeltelijk compenseert, zie ik drie mogelijkheden. Om te beginnen kan de MIVB de prijs voor andere passagiers verhogen. Wie wordt er dan getroffen? Welke tarieven zullen voor de andere leeftijdscategorieën gelden? Vooral de werkende middenklasse zal meer betalen. Bovendien moeten de middenklassers hun toch al niet goedkope MIVB-abonnement in slecht bediende wijken combineren met andere vervoersuitgaven. Zij hoeven echter niet op steun te rekenen.*

*Een tweede mogelijkheid is dat de MIVB minder investeert. Welke projecten worden geschrapt? Het zou onrechtvaardig zijn als de kwaliteit van het aanbod door het nieuwe tarievenbeleid afneemt.*

*Een laatste mogelijkheid is dat er bij de MIVB zelf wordt bespaard. De vraag is op welke niveaus. De MR is van mening dat er meer begeleidend personeel in de metrostations nodig is. Waar wilt u besparen?*

*Het nieuwe tarievenbeleid moet niet alleen rechtvaardig, maar ook doeltreffend zijn. Het moet ertoe leiden dat meer mensen voor alternatieven voor de auto kiezen. Uit studies blijkt echter dat een dergelijk beleid niet bijdraagt aan de modal shift.*

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

C'est un prix maximum, car si un senior de plus de 65 ans est reconnu par sa mutuelle comme bénéficiaire de l'intervention majorée, ou si un jeune a moins de 11 ans, la gratuité est déjà de mise.

Demain, ce sera la gratuité complète. D'accord, mais pour quoi faire ? Cette politique tarifaire ne doit pas être un coup de com' ou de petits cadeaux au détriment d'investissements importants pour Bruxelles ; pour le MR, elle doit être juste pour tous et efficace face aux défis du transfert modal.

De nouveaux critères de gratuité auront des conséquences sur les recettes propres de la STIB. L'article 59 du contrat de gestion prévoit d'ailleurs que la Région compense annuellement le manque de recettes tarifaires de la STIB.

Sachant cela, allez-vous modifier le contrat de gestion 2019-2023 de la STIB, et quand ?

Comptez-vous compenser intégralement ou partiellement cette perte ? J'imagine que la décision de la gratuité a été prise sans avoir répondu à cette question.

Si votre dotation ne compense que partiellement ce manque à gagner, je ne vois que trois possibilités. Vous pouvez augmenter les prix des autres catégories, comme semblait le suggérer le directeur général. Qui sera touché par ces augmentations ? Quels seront les tarifs pratiqués pour les autres tranches d'âge ? Cela devrait concerner principalement les travailleurs et, donc, la classe moyenne. Vous devez nous dire clairement si telle est votre ambition, mais cela ne me semble pas juste. Pour certains travailleurs et indépendants, l'abonnement de la STIB reste cher, d'autant qu'ils doivent, compte tenu de la faiblesse de l'offre dans certains quartiers, combiner cela à d'autres dépenses de mobilité. Pour eux, rien n'est prévu : aucune aide extérieure, pas de gratuité partielle et encore moins de gratuité totale.

La deuxième possibilité est une diminution des investissements prévus par la STIB. Quels projets seraient donc mis de côté ? Si cette nouvelle politique tarifaire entraîne une baisse de la qualité



*Eerdere pogingen om gratis openbaar vervoer aan te bieden, werden stopgezet.*

*Enkele jaren geleden reden 65-plussers nog gratis met het openbaar vervoer. Sinds 2013 betalen ze 60 euro voor een jaarabonnement. Dat werd beslist door een minister van Groen. Welke nieuwe elementen deden u besluiten om opnieuw gratis openbaar vervoer aan te bieden? Hoeveel jongeren onder de 25 en ouderen boven de 65 zullen de auto voor het openbaar vervoer ruilen?*

*Over het tarievenbeleid van de MIVB moet een algemeen debat worden gevoerd. De werknemers, zelfstandigen, handelaars en ondernemers die de Brusselse economie overeind houden, hoeven niet op steun te rekenen. Voor hen is dit tarievenbeleid onrechtvaardig en ondoeltreffend. Bent u bereid om over een volledige hervorming van het tarievenbeleid na te denken?*

de l'offre de la STIB, cela me semble aussi injuste pour tous ses clients captifs.

La troisième possibilité est de réaliser des économies à l'intérieur même de la STIB. Lesquelles ? Nous en avons déjà débattu à plusieurs reprises. Pour le MR, il convient plutôt d'augmenter le nombre de personnels accompagnants dans les stations de métro. En définitive, à quels niveaux comptez-vous réaliser des économies ?

En plus d'être juste, cette politique tarifaire doit se révéler efficace en participant notamment aux objectifs de report modal, en augmentant la part modale de la mobilité douce et en décongestionnant ce faisant nos routes, tout en répondant aux objectifs de sécurité routière que vous avez très bien illustrés ici lors de la présentation de la démarche Good Move. Dans ce domaine, les études semblent montrer que cette politique n'impliquera pas de report modal et n'augmentera pas la part modale de la mobilité douce. Des projets similaires ont déjà vu le jour en Belgique et ailleurs en Europe pour être abandonnés par la suite.

D'ailleurs, il y a quelques années, les gens âgés de plus de 65 ans ne payaient pas les transports en commun. Le 1<sup>er</sup> mai 2013, cette gratuité s'est transformée en un abonnement à 60 euros. La décision fut d'ailleurs prise par un ministre Groen chargé de la mobilité. Quels nouveaux éléments vous ont fait faire marche arrière ? Grâce à cette gratuité totale, combien de citoyens de plus de 65 ans et de moins de 25 ans prendront les transports en commun, délaissant donc leur voiture ?

La politique tarifaire de la STIB mérite un débat global à la lumière des investissements futurs, de l'élasticité des prix, des politiques de soutien à celles et ceux qui éprouvent le plus de difficultés. Parmi ceux-ci, certains font tourner l'économie bruxelloise, paient des impôts et ont de faibles revenus. Ces travailleurs, indépendants, commerçants et entrepreneurs ne sont pas soutenus. Pour eux aussi, la politique tarifaire actuelle est injuste et inefficace. Seriez-vous disposée à réfléchir à une réforme plus complète de la politique tarifaire ?

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Het discours van de heer De Beukelaer verbaast mij wat, aangezien het cdH tijdens de vorige regeerperiode twee voorstellen van resolutie in verband met gratis openbaar vervoer indiende.*

*De PS verheugt zich over dit voorstel, waarmee de regering de aangevane verbintenissen nakomt.*

*Sociaal gezien is dit een belangrijke maatregel. De PS beschouwt dit als een belangrijke stap naar gratis openbaar vervoer voor iedereen. We weten echter allemaal dat dat financieel gezien momenteel niet mogelijk is.*

*De vorige en de huidige regering behouden al zes jaar de bestaande MIVB-tarieven, wat een belangrijke sociale maatregel is. Daarnaast zorgden ze ervoor dat een gezin voor de eerste twee schoolabonnementen 50 euro betaalt en de volgende abonnementen gratis krijgt.*

*Daarmee zet Brussel grote stappen in de goede richting. Klopt het dat de maatregel in juli 2020 van kracht zal worden?*

*Ik ben het niet met de directeur-generaal van de MIVB eens wanneer hij zegt dat tariefverhogingen nodig zijn om de uitgaven te compenseren. De kosten voor deze maatregel werden op 11 miljoen euro geraamd, een peulenschil in vergelijking met de inkomsten van de MIVB, die 220 miljoen euro bedragen en jaarlijks nog toenemen.*

*Ondanks alle klachten over de MIVB blijft de maatschappij extra reizigers aantrekken. De reizigers zijn bovendien redelijk tevreden, al blijft verbetering mogelijk.*

*Werkte u al doelstellingen uit voor de commerciële groei en de evolutie van de inkomsten van de MIVB? Met het busplan en het tramplan zullen de inkomsten stijgen, zodat de uitgaven voor het gratis vervoer kunnen worden opgevangen.*

*Voor de jaarabonnementen keurde het parlement een voorstel van de PS goed. Het hield in dat reizigers een jaarabonnement gespreid kunnen betalen. Valt die maatregel samen met het gratis openbaar vervoer voor jongeren tot 25 en ouderen vanaf 65 jaar?*

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- *Quand j'entends mon collègue du cdH parler d'effet d'annonce, je suis un peu surpris. À titre informatif, sous la précédente législature, le cdH a déposé deux propositions de résolution pour tendre vers la gratuité.*

*Au nom du parti socialiste, je me réjouis que cet engagement électoral, préélectoral dans un premier temps, soit devenu gouvernemental. Nous tendons en effet vers cette gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. Engagement tenu et respecté, donc.*

*Comme certains l'ont dit ici, cette mesure est importante pour les gens d'un point de vue social. Elle devra certainement en appeler d'autres. Pour mon groupe, c'est une étape importante vers la gratuité généralisée. Nous faisons néanmoins face aux réalités, notamment budgétaires, que nous connaissons bien.*

*Pour rappel, depuis six ans, ce gouvernement comme le précédent applique le gel des tarifs de la STIB, une mesure sociale essentielle. C'est aussi une partie de ce gouvernement et du gouvernement précédent qui a instauré le système des deux premiers abonnements scolaires à 50 euros et de la gratuité à partir du troisième abonnement.*

*Je constate que nous avançons progressivement dans la bonne direction. En l'espèce, l'avancée est majeure.*

*Confirmez-vous l'échéance de juillet 2020 pour la mise en œuvre de cette mesure ?*

*Contrairement à ce qui a été dit par certains, je ne suis pas du tout d'accord avec M. de Meeûs quand il dit qu'il faudra nécessairement reporter les dépenses sur des augmentations tarifaires. Je pense qu'une augmentation des tarifs n'est pas impérative. Si ma mémoire est bonne, le coût a été estimé à 11 millions d'euros sur 220 millions d'euros de recettes. Comme l'a dit le ministre-président, cela représente des cacahuètes par rapport à l'ensemble du budget de la STIB. Et ses recettes sont en augmentation d'année en année, tout comme la fréquentation.*

*Malgré les reproches formulés à l'encontre de la STIB, force est de constater qu'elle ne cesse d'attirer des voyageurs, et que le taux de*

*De PS staat sowieso achter deze maatregel, in afwachting van gratis openbaar vervoer voor iedereen.*

satisfaction des usagers est assez élevé, même s'il reste bien entendu des améliorations à apporter. Certains d'entre vous ont d'ailleurs cité des exemples.

S'agissant des recettes, avez-vous déjà pu ou comptez-vous fixer des objectifs de croissance commerciale et d'évolution des recettes ? Nous allons avoir un plan bus, un plan tram... Autant d'éléments qui feront que les recettes de la STIB augmenteront et, partant, combleront le trou creusé par la gratuité.

J'aimerais également vous poser une question en rapport avec les abonnements annuels. Une des propositions votées ici à l'initiative de mon collègue M. Chahid consistait à permettre aux usagers de payer leur abonnement annuel mensuellement. Cette mesure accompagnera-t-elle la gratuité pour les usagers de moins de 25 ans et de plus de 65 ans ?

Au nom du groupe socialiste, je me réjouis que ce gouvernement n'attende pas pour mettre en place cette mesure importante, qui représente selon nous un pas important vers la gratuité généralisée.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik vraag me af hoe de beslissing om het openbaar vervoer gratis te maken, tot stand is gekomen. Zijn de Brusselaars echt vragende partij?

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Je me demande comment la décision de la gratuité des transports en commun a été prise. Les Bruxellois sont-ils réellement demandeurs ?*

Wat we nodig hebben, is goed functionerend openbaar vervoer met optimale aansluitingen die een echt alternatief vormen voor de auto. Niet de verzadigde lijnen van vandaag, maar een hoogstaand aanbod dat mensen motiveert om het openbaar vervoer te gebruiken.

*Ce dont nous avons besoin, c'est de transports en commun qui fonctionnent bien, avec des correspondances optimales et qui constituent une véritable alternative à la voiture.*

Uiteraard zijn er altijd mensen voor wie een ticket erg duur is. Is het openbaar vervoer gratis maken voor iedereen daar het gepaste antwoord op? Mij dunkt van niet. Er bestaan immers sociale toeslagen voor mensen die het echt nodig hebben. Ik heb grote twijfels bij de efficiëntie van gratis openbaar vervoer voor alle Brusselaars onder en boven een bepaalde leeftijd.

*La gratuité des transports publics pour tous n'est pas la bonne réponse, car ceux qui en ont vraiment besoin perçoivent déjà des suppléments sociaux.*

*Il existe de nombreux exemples d'autres villes où la gratuité des transports publics n'a pas produit l'effet escompté. De nombreux piétons et cyclistes ont en effet opté pour le bus gratuit, ce qui a entraîné une sursaturation.*

Er zijn al een heleboel voorbeelden van andere steden die met gratis openbaar vervoer hebben geëxperimenteerd zonder dat dat het gewenste

*Du reste, la gratuité n'existe pas. En fin de compte, ce sont les contribuables bruxellois qui devront payer pour cette mesure.*

effect had. Heel wat voetgangers en fietsers bleken immers voor de gratis bus te kiezen, met oververzadiging tot gevolg.

Gratis bestaat bovendien niet. Uiteindelijk zullen de Brusselse belastingbetalers voor die maatregel moeten betalen. Alles wat je uitgeeft aan gratis openbare dienstverlening, kan je niet meer uitgeven aan andere behoeften. Wat wij bovenal in Brussel nodig hebben, zijn goede sociale toeslagen en een kwaliteitsvol aanbod van openbaar vervoer.

De voorstellen baren mij dus zorgen, want er zijn vandaag al lijnen die oververzadigd zijn, zoals tramlijn 7, die onder meer door Schaarbeek rijdt. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move staat nergens dat dat probleem op korte termijn opgelost zal worden door middel van een groter aanbod, een tunnel onder het Meiserplein of iets dergelijks. Brussel kent ook een enorme bevolkingsgroei. Er moet al heel fors in het openbaar vervoer geïnvesteerd worden om tegemoet te kunnen komen aan de huidige vraag, zelfs als je geen gratis openbaar vervoer aanbiedt.

Bovendien hebben we nog geen cijfers van u gehoord. Wat zal de budgettaire impact van dat gratisbeleid zijn? Wat zal het inkomensverlies op het vlak van ticketing bedragen? Welke impact zal het gratisbeleid hebben op het gebruik van het net? Moet het aanbod worden verhoogd? Wat was het probleem met de sociale toeslagen in dit kader? Is het gratisbeleid opgenomen in Good Move? Het gratisbeleid gaat veel verder dan een gratis vervoersbewijs. Er zijn nog tal van andere gevolgen waarmee rekening moet worden gehouden.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Met gratis openbaar vervoer moeten we opletten. Het klinkt mooi, maar gratis bestaat inderdaad niet. Als reizigers het openbaar vervoer gratis kunnen gebruiken, betaalt iemand anders voor hun verplaatsing. Investerings in gratis openbaar vervoer gaan met andere woorden ten koste van andere uitgaven van de MIVB.

Je moet er dan ook goed over nadenken wanneer en wie je gratis openbaar vervoer wilt aanbieden. Je moet er onder andere rekening mee houden dat er in Brussel veel bedrijven zijn en dat veel van de werknemers van die bedrijven zich echt wel een

*Le plan régional de mobilité (PRM) n'évoque aucune piste de solution pour la sursaturation actuelle de certaines lignes. Bruxelles connaît une croissance démographique énorme. Beaucoup d'investissements dans les transports publics sont déjà nécessaires pour répondre à la demande actuelle.*

*Quel sera l'impact budgétaire de cette politique de gratuité ? Quelle sera la perte de revenus en termes de billetterie ? Quel sera l'impact de la politique de gratuité sur l'utilisation du réseau ? L'offre doit-elle être augmentée ? Quel était le problème des suppléments sociaux dans ce contexte ? La politique de gratuité est-elle incluse dans Good Move ?*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Nous devons être prudents avec la gratuité des transports publics. Investir dans cette gratuité se fait au détriment d'autres dépenses de la STIB.*

*Il faut aussi bien réfléchir à quand et pour qui on veut offrir cette gratuité. Ainsi, beaucoup des employés des nombreuses entreprises présentes à Bruxelles peuvent se payer un abonnement aux transports en commun. Par ce biais, ils contribuent au financement des transports publics.*

*Si la STIB veut aménager de nouvelles lignes de tram, elle a besoin d'argent. Environ 50 % des*

abonnement voor het openbaar vervoer kunnen veroorloven. Zij maken de financiering van het openbaar vervoer deels mogelijk.

Als de MIVB nieuwe tramlijnen wil aanleggen, heeft ze daar geld voor nodig. Op het gebied van zelfredzaamheid doet de MIVB het vrij goed: ze haalt ongeveer 50% van haar middelen uit de eigen inkomsten. Dat neemt niet weg dat de gemeenschap nog steeds veel bijdraagt.

Daarnaast zouden veel gebruikers liever zien dat het aanbod uitbreidt. Zij willen ook in het weekend, op zondag, 's avonds en 's nachts openbaar vervoer kunnen nemen. Die groep zit niet noodzakelijk op een prijsdaling te wachten.

In Hasselt, waar een tijdlang algemeen gratis openbaar vervoer werd aangeboden, is trouwens gebleken dat vooral voetgangers en fietsers het openbaar vervoer vaker gingen gebruiken. Met algemeen gratis openbaar vervoer moeten we dus opletten.

Het is voor Groen echter wel belangrijk dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Niet alleen fysiek, waarbij ook personen met een beperkte mobiliteit er gebruik van kunnen maken, maar ook financieel gezien. Het openbaar vervoer moet betaalbaar blijven. Voor doelgroepen die het moeilijk hebben om hun verplaatsingen met het openbaar vervoer te betalen, moeten er oplossingen op maat uitgewerkt worden.

Ik heb de indruk dat de regering de gulden middenweg zoekt met een plan voor specifieke doelgroepen die hoe dan ook al grote kortingen kregen. Het is waarschijnlijk efficiënter om het openbaar vervoer voor hen gewoon gratis te maken.

Net als de andere parlementsleden was ik benieuwd hoe de maatregel in de praktijk wordt gebracht, want zoiets is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan. Ik vraag me ook af hoe groot de impact op de begroting is. Heeft de MIVB u al een concrete schatting bezorgd van de kostprijs en hoe zo'n maatregel in het financieringsplan voor de volgende jaren past?

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor iedereen, maar ook dat we in de verdere ontwikkeling ervan blijven investeren.

*moyens de la STIB proviennent de ses recettes propres, mais la collectivité contribue encore beaucoup.*

*Par ailleurs, de nombreux usagers préféreraient que l'offre de transports en commun se développe les dimanches, en soirée et de nuit et n'attendent pas forcément une diminution de prix.*

*À Hasselt, où des transports ont été gratuits pendant un certain temps, il s'est avéré que ce sont surtout les piétons et les cyclistes qui les utilisaient plus fréquemment. Nous devons donc faire attention avec la gratuité généralisée des transports en commun.*

*Pour Groen, il est important que les transports en commun soient accessibles à tout le monde, aussi bien physiquement que financièrement. Pour les personnes qui éprouvent des difficultés à payer leurs déplacements en transports en commun, il faut élaborer des solutions sur mesure.*

*J'ai l'impression que le gouvernement cherche un compromis avec un plan pour des groupes cibles spécifiques qui bénéficient déjà de réductions importantes. Il est peut-être plus efficace de leur rendre les transports publics gratuits.*

*Comme les autres parlementaires, j'étais curieux de savoir comment la mesure serait mise en pratique. Je me demande aussi quel est son impact sur le budget. La STIB a-t-elle déjà donné une estimation concrète du coût et de la manière dont cette mesure s'intègre dans le plan de financement des prochaines années ?*

*Il est important que les transports en commun soient accessibles à tout le monde, mais aussi que nous continuions à investir dans leur développement.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans)*.- *DéFI blijft bij zijn standpunt van voor de verkiezingen, maar we stellen ons loyaal op ten overstaan van onze partners in de meerderheid.*

*Voor DéFI is gratis openbaar vervoer voor vijftiengminners en vijfenzestigplussers geen prioriteit. Die maatregel zal niet meer mensen ertoe aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken. Niet de kostprijs (die bij autogebruik sowieso hoger ligt), maar wel het grotere comfort zorgt ervoor dat automobilisten hun auto kiezen. Om hen te overtuigen hun auto thuis te laten of hem helemaal niet meer te gebruiken, moeten we eerst en vooral het comfort en de kwaliteit van het openbaar vervoer verhogen.*

*We stellen ook voor om het voorkeurstarief van 50 euro voor studenten uit te breiden naar studenten boven de 25 jaar. Anders blijft deze categorie in de kou staan. Dit is evenwel geen pleidooi om gratis openbaar vervoer aan te bieden aan de studenten ouder dan 25, wij zijn daar immers in het algemeen geen voorstander van.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Ik wil toch even opmerken dat dit uitgebreide debat me wat voorbarig lijkt in dit stadium van de legislatuur.*

*(verder in het Nederlands)*

In het regeerakkoord staat inderdaad dat Brusselaars onder de 25 jaar of ouder dan 65 vanaf 2020 gratis het openbaar vervoer mogen nemen. Uiteraard zal de regering het regeerakkoord uitvoeren. Meerdere partners hebben al

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Nous resterons cohérents. Avant les élections, nous avons défendu une position que nous maintenons, mais nous serons loyaux vis-à-vis de nos partenaires de la majorité.

Selon nous, la gratuité pour les moins de 25 ans ou les plus de 65 ans n'est pas une priorité et elle n'incitera pas davantage de personnes à utiliser les transports publics. L'utilisation des transports en commun est déjà beaucoup moins chère que celle d'un véhicule privé. Pour inciter les automobilistes à emprunter davantage les transports publics, il faut améliorer en priorité le confort. Les automobilistes préfèrent leur voiture parce qu'elle est plus confortable et pas parce qu'elle est moins chère que les transports publics, bien entendu.

Au-delà de la mise en œuvre acquise de la gratuité pour ces deux catégories de personnes, la priorité doit être de poursuivre les investissements pour améliorer la qualité des transports publics à Bruxelles. En garantissant le confort et la qualité des services, nous inciterons les automobilistes, notamment, à laisser leur voiture à la maison ou à y renoncer.

Enfin, nous proposons d'élargir le tarif préférentiel de 50 euros prévu pour les étudiants aux étudiants de plus de 25 ans.

Il ne faut pas laisser cette catégorie de personnes de plus de 25 ans sur le carreau, en ne prévoyant la gratuité que pour les usagers de moins de 25 ans. Je ne préconise pas d'instaurer la gratuité pour les étudiants de plus de 25 ans, puisque nous ne la défendons pas dans l'absolu, mais il faut en tout cas veiller à ne pas les laisser sur le côté.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Permettez-moi de dire en préambule que ce vaste débat me semble prématuré à ce stade de la législation.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'accord de gouvernement mentionne en effet que les Bruxellois de moins de 25 ans et de plus de 65 ans pourront emprunter les transports en commun gratuitement. Et le gouvernement mettra cet accord en œuvre. Plusieurs partenaires ont déjà*

verduidelijkt waarom ze dat belangrijk vinden en welke evenwichten erin zitten. Op dit ogenblik kan ik echter nog niet zeggen wanneer de maatregel in werking zal treden of hoeveel hij zal kosten. Dat wordt momenteel nog onderzocht.

*(verder in het Frans)*

*Mijnheer Ikazban, u weet dat ik u op dit moment onmogelijk een datum kan geven. We zijn aan het onderhandelen over het budget. Zo staat het in het regeerakkoord, en die afspraak respecteren we. We vatten binnenkort de onderhandelingen met de MIVB aan en zullen de voorstellen bestuderen. Indien nodig zullen we tegenvoorstellen formuleren. Na deze overlegronde zal de regering de knoop doorhakken.*

*We zullen de impact van het gratis openbaar vervoer en de nieuwe randvoorwaarden in het regeerakkoord bestuderen, zoals bepaalde technische problemen die samenhangen met het domicilieadres. We zullen ook de mogelijkheid onderzoeken om met maandelijkse betalingen te werken en de tarieven aan te passen.*

*Ik had u liever resultaten voorgelegd, maar momenteel kan ik u alleen de intenties van de meerderheid overmaken. Zodra we de startdatum, de kostprijs en de impact van deze voor sommige mensen onrustwekkende maatregel kennen, geven we u die door.*

*Wat de hogere inkomsten betreft, mogen we niet vergeten dat met de uitbreiding van de diensten ook de kostprijs is gestegen. Als er nieuwe buslijnen bijkomen, moeten er ook meer chauffeurs betaald worden, nieuwe bussen aangekocht enzovoort. Al deze elementen moeten in een concreet plan opgenomen worden. Zodra dat klaar is, stel ik het met plezier aan u voor.*

*(verder in het Nederlands)*

Het waarom van de maatregel is intussen vermoedelijk wel duidelijk. Bij vijftieng-minners is het uitstel of het vermijden van de eerste aankoop van een voertuig een belangrijk argument. We willen jongeren van bij de start goede gewoontes bijbrengen en ervoor zorgen dat ze

*explicité pourquoi ils trouvaient cela important et les équilibres que cela impliquait. Je ne peux pas encore vous dire quand la mesure entrera en vigueur ni son coût. Il est encore à l'étude.*

*(poursuivant en français)*

M. Ikazban, vous me demandez une date, alors que vous savez pertinemment qu'il m'est impossible de vous en donner une pour le moment. Nous sommes en train de négocier le budget. C'est dans l'accord gouvernemental et nous le respecterons. Des négociations avec la STIB seront entamées. Nous étudions les propositions visant à garantir la gratuité aux moins de 25 ans ainsi qu'aux plus de 65 ans. Nous formulerons des contre-propositions, le cas échéant. Après cette concertation, c'est le gouvernement qui décidera en dernière instance. Nous ferons prochainement le point avec la STIB sur la question. Nous en avons déjà parlé et nous continuerons à le faire.

Nous évaluerons l'effet de la gratuité et des nouvelles modalités qui figurent dans l'accord de gouvernement, comme la domiciliation qui pose des problèmes d'ordre technique. Nous étudierons la possibilité de paiements mensuels et nous proposerons de nouveaux tarifs.

Je préférerais vous présenter des résultats, mais, pour l'instant, je ne peux que vous communiquer les intentions de la majorité. Dès que nous connaissons la date de mise en œuvre, le coût et l'influence de cette mesure, nous vous les communiquerons. Nous évaluerons et contrôlerons l'incidence de cette mesure qui suscite des craintes, mais je ne peux vous en dire plus à l'heure actuelle.

En réponse à votre remarque sur la hausse des recettes, M. Ikazban, il convient de ne pas oublier qu'avec l'augmentation de l'offre, le coût augmente également. En effet, l'ouverture de nouvelles lignes de bus implique des coûts supplémentaires : il faut payer les chauffeurs, acheter les bus... Il faudra intégrer tous ces éléments dans un plan concret. Je serai ravie de vous le présenter dès que nous en disposerons, mais nous n'en sommes encore qu'au stade des négociations.

*(poursuivant en néerlandais)*

positieve ervaringen hebben met het openbaar vervoer.

U stelde ook vragen over de budgettaire impact, de kostprijs, het tijdstip waarop de maatregel van start gaat en de praktische details, maar daar kan ik pas iets over zeggen wanneer de besprekingen zijn afgerond.

*(verder in het Frans)*

*Tien miljoen euro is geen peulenschil. Dat is een belangrijk budget, zeker gezien de financiële stand van zaken van ons gewest.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Hierover zullen tijdens de bespreking van de begroting zeker talloze vragen gesteld worden.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Het cdH betreurde bij de beleidsverklaring al dat de kosten voor het gratis openbaar vervoer niet werden berekend. Wij hadden graag gezien dat de regering bepaalde doelstellingen had vooropgesteld, zoals het behoud van de huidige tarieven voor de andere passagiers.*

*Het voorstel van het cdH was gebaseerd op studies. Het zou goed zijn als er een studie kwam over de precieze werking van de maatregel.*

*Wie 11 miljoen een peulenschil noemt, zegt dat de burger geen grote cadeaus moet verwachten. Iedereen bekijkt dat bedrag op zijn eigen manier.*

*Het volstaat niet om te beweren dat gratis vervoer elders werkt. Er moet worden onderzocht wat de gevolgen ervan zullen zijn.*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Ik blijf pleiten voor een studiereis naar Duinkerke*

*Le pourquoi de la mesure est clair. Le report ou le renoncement à l'achat d'un véhicule par les moins de 25 ans est un argument de poids. Nous voulons donner de bonnes habitudes aux jeunes et faire en sorte que leur expérience des transports en commun soit positive.*

*Je ne pourrai répondre à vos questions relatives à l'impact budgétaire, au coût, au moment où la mesure entrera en vigueur, etc., que quand les négociations seront achevées.*

*(poursuivant en français)*

Dix millions d'euros, ce ne sont pas des cacahuètes, mais des budgets significatifs, surtout dans le contexte budgétaire de notre Région.

**Mme la présidente.**- Nul doute qu'une salve de questions sera posée lors de la discussion budgétaire.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Nous avons déjà regretté, lors de la déclaration de politique régionale, le manque de chiffres et de budgétisation de cette gratuité, pourtant facilement chiffrable. Nous aurions aimé voir le gouvernement poser certaines balises, comme la non-augmentation des tarifs pour les autres utilisateurs. J'ai l'impression que personne ne sait où on va. C'est regrettable.

Par ailleurs, je voudrais préciser que les résolutions du cdH reposaient sur des études. Il serait judicieux de disposer d'une étude complète sur le fonctionnement précis de la mesure.

Quand j'entends dire que 11 millions d'euros, ce sont des cacahuètes, cela veut donc dire aussi qu'on ne fait pas un gros cadeau aux citoyens. À cet égard, chacun aura sa définition des 11 millions.

Enfin, il ne suffit pas de dire, comme mon collègue du PTB, que cela fonctionne dans les autres villes. Il faut analyser les effets collatéraux, les changements de comportement induits. L'analyse doit être beaucoup plus subtile.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- M. De Beukelaer a raison de nous encourager à organiser des voyages



*om te zien hoe het gratis openbaar vervoer daar werkt.*

*Tijdens de vorige regeerperiode vroeg het cdH om een studie. In haar programma van 2009 vroeg de partij echter nog om volledig gratis openbaar vervoer.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Het is 2019 nu.*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *U zat in 2009 nog op de schoolbanken.*

*(Glimlachjes)*

*Dat stond toen wel in het programma van het cdH, dat druk zette om de klimaatuitdagingen aan te gaan.*

*Om van gratis openbaar vervoer een succes te maken, zijn er investeringen in de infrastructuur nodig. Daar zegt u echter niets over, mevrouw de minister. U vraagt ons om geduld te oefenen, maar daar hebben we de tijd niet voor. De klimaatkwestie, de mobiliteitsproblemen en de slechte luchtkwaliteit vergen snelle oplossingen. Ik krijg de indruk dat u in de regering bent gestapt zonder dat u weet over hoe u uw plannen gerealiseerd moet krijgen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- *Tijd om af te ronden, mijnheer Handichi.*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *De klimaatproblemen dwingen ons om de beperkingen van de begroting achter ons te laten.*

**Mevrouw de voorzitter.**- *Mijnheer Handichi, uw spreektijd is om.*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Kunt u ons op zijn minst zeggen welke gevolgen dat*

de commission. J'insiste sur le fait qu'il serait utile de se rendre à Dunkerque pour inspiration.

Lors de la législature précédente, le cdH avait demandé une résolution pour faire une étude. Mais dans son programme de 2009, ce parti, tout comme le PS, demandait la gratuité totale des transports publics.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Nous sommes en 2019.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- En 2009, vous étiez encore à l'école secondaire...

*(Sourires)*

Mais c'était alors dans le programme du cdH, qui poussait le débat pour répondre au défi écologique.

Pour réussir le projet de la gratuité, il faut investir dans l'infrastructure. Nous sommes allés à Dunkerque où le maire, par sa vision, développe la mobilité. Or, ici - et c'est inquiétant -, nous n'avons reçu aucune réponse. La ministre développe dans la presse des points de la déclaration de politique régionale, il y a des négociations et des projets, mais aucun budget ni aucune étude des conséquences ! Elle nous demande d'attendre à ce sujet. Mais nous n'avons pas le luxe d'attendre ! Il y a une urgence, des défis écologiques, de mobilité, de qualité de l'air, auxquels nous allons devoir répondre. On dirait que vous avez été embarquée dans un gouvernement sans savoir comment réaliser vos projets, avec quels budgets...

**Mme la présidente.**- Concluez, M. Handichi.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- L'urgence écologique nous impose de sortir de la contrainte de réalité budgétaire que nous sommes censés respecter. À Dunkerque, ils ont été ambitieux et sont allés chercher l'argent là où il était.

**Mme la présidente.**- M. Handichi, vous avez déjà dépassé votre temps de parole.

**M. Youssef Handichi (PTB).**- Pourrions-nous au moins avoir une réponse sur les conséquences pour

*verlies van 12 miljoen euro aan inkomsten voor de MIVB zal hebben?*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Als minister bent u misschien niet verantwoordelijk, maar u onderhandelde wel mee over een belangrijke beslissing die gevolgen zal hebben voor de financiën van de MIVB, terwijl de doelstellingen inzake de modal shift niet duidelijk waren. U had er ook geen idee van hoe de verloren inkomsten moeten worden gecompenseerd.*

*Het verbaast mij vooral dat u geen van de drie mogelijkheden die ik noemde, uitsluit.*

*U verduidelijkte evenmin of u het debat wilt opentrekken naar het volledige tarievenbeleid. Bent u bereid om in deze commissie een algemenere hervorming voor te stellen?*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *We zullen hier tijdens de begrotingsbesprekingen zeker op terugkomen.*

*Ik stel vast dat u 2020 nog steeds als een haalbare deadline beschouwt.*

*Tot slot, en ik wil geen polemiek veroorzaken, mijnheer De Beukelaer ...*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Natuurlijk niet, maar dit punt staat wel in de gewestelijke beleidsverklaring (GBV).*

la STIB de ce manque à gagner de 12 millions d'euros ?

**M. David Weytsman (MR).**- Vous n'y pouvez peut-être rien en votre qualité de ministre, mais en tant que négociatrice, vous êtes coresponsable d'avoir pris une décision importante qui aurait un impact sur les finances de la STIB, sans connaître les objectifs en termes de transfert modal. Si ces objectifs répondaient à des enjeux environnementaux, favoriseraient la décongestion ou la mobilité douce, je ne serais pas opposé à y réfléchir. Or, vous avez pris cette décision sans savoir comment on compenserait le manque à gagner.

Je suis particulièrement surpris de ne vous voir exclure aucune des pistes suivantes : économies en interne, augmentations tarifaires à d'autres niveaux ou diminution des investissements.

Vous ne nous avez pas non plus dit si vous vouliez élargir le débat sans centrer uniquement la discussion sur la gratuité pour certaines personnes, mais ouvrir le champ à la politique tarifaire dans son ensemble, à la lumière des investissements futurs. Seriez-vous prête à revenir dans cette commission pour nous présenter une réforme un peu plus complète ?

**M. Jamal Ikazban (PS).**- La ministre a évoqué un point extrêmement important, et j'aurais pu le dire également, mais il est vrai que nous avons été plusieurs à vous interroger sur vos intentions. Vous êtes en pleine discussion sur le budget, de sorte que nous aurons l'occasion de revenir sur ce débat-là lors des discussions budgétaires.

J'entends dans vos propos que vous n'avez pas du tout écarté 2020. Pour rappel, juillet 2020 était la date potentielle évoquée par la STIB, si ma mémoire est bonne.

Pour terminer, et mon but n'est pas ici de faire de polémique, M. De Beukelaer...

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Pas du tout, c'est juste que ce point figure dans la déclaration de politique régionale (DPR).

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- *In de vorige voorstellen van het cdH ging het niet alleen over studies, maar ook voorstellen voor gratis openbaar vervoer. We willen dat allemaal en we rekenen erop dat de minister haar plan zo snel mogelijk voorstelt.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik stel met verbijstering vast dat het regeerakkoord niet meer dan een lijst van intenties is en dat er geen berekening van de financiële impact werd gemaakt. We mogen u niet vragen naar uw intenties, maar wat er in het regeerakkoord staat, zou toch iets meer dan een intentie mogen zijn. Mijn enige hoop is dat u dit idee nu grondig zult bestuderen op basis van de bestaande voorbeelden en de reële impact, en dat dit u ertoe zal aanzetten om van uw onzalige idee af te stappen, want dit is niet wat Brussel nodig heeft.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Mevrouw de voorzitter, de regeerperiode is nog maar net begonnen. U zei al dat het belangrijk is dat de werkzaamheden van de commissie stipt verlopen. Volgens mij moeten we er ook op letten dat het reglement wordt nageleefd. De spreektijden respecteren is een vorm van respect voor de parlementsleden en voor de regering.

De intenties zijn in de regeerverklaring opgenomen, enkel de besluiten kunnen in de commissie worden besproken. Het lijkt mij logisch dat we tijdens de begrotingsbesprekingen volgende maand meer zullen vernemen over deze kwestie. Ik ben er zeker van dat dit debat dan zal worden voortgezet.

**Mevrouw de voorzitter**.- Ik wil mij flexibel opstellen, maar u moet niet overdrijven!

*(Opmerkingen van de heer Handichi)*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Ik weet hoe groot de budgettaire impact zal zijn, maar ik onderhandel nog over het budget met de MIVB. Daarom wil ik nog geen bedrag of compensatiemaatregelen noemen.*

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- Dans les propositions précédentes du cdH, il n'y avait pas que des études, il y avait également des propositions de gratuité. Nous avons tous le souhait de mettre en place cette gratuité, et nous comptons sur la ministre pour venir nous présenter son projet le plus rapidement possible ici en commission.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Je constate avec stupéfaction que l'accord de majorité n'est qu'une liste d'intentions et qu'aucun calcul de l'impact financier n'a été effectué. Mon seul espoir est que vous examinerez cette idée désastreuse en profondeur, sur la base des exemples existants et de l'impact réel, et que cela vous encouragera à y renoncer.*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*.- *En ce début de législature, il importe de veiller au respect du règlement et notamment au respect du temps de parole, qui est une forme de respect pour les députés et le gouvernement.*

*Les intentions sont reprises dans la déclaration gouvernementale, seules les décisions peuvent être discutées en commission. Il me semble logique que nous en apprenions davantage sur cette question lors des discussions budgétaires du mois prochain.*

**Mme la présidente**.- J'aime présider de façon assez souple mais n'exagérez pas !

*(Remarques de M. Handichi)*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous avons une idée des impacts budgétaires mais nous sommes en train de négocier le budget avec la STIB. C'est pourquoi je ne vous communique pas un budget précis et les compensations envisagées. Il faut d'abord parler avec les acteurs concernés et

- *Het incident is gesloten.*

*(De heer Christophe De Beukelaer, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**TOT MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg".**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In een van uw eerste interviews als minister had u het over het schrappen van 65.000 parkeerplaatsen op de openbare weg.*

*(Opmerkingen van mevrouw Van den Brandt)*

*Daarmee volgt u perfect het gewestelijk parkeerplan, Good Move, waarvan u de krachtlijnen vorige week hebt uiteengezet. Het plan beoogt een drastische vermindering van de parkeerplaatsen op de openbare weg, namelijk van 265.000 naar 200.000, tussen 2020 en 2030.*

*Sinds het opstarten van Good Move verontrust het gebrek aan actuele cijfers mij. Een deel van de gegevens dateert van 2010 en komt uit de Beldam-enquête. U bent het blijkbaar met me eens dat dat problematisch kan zijn, want er zijn aanpassingen en evaluaties gepland.*

*De 265.000 parkeerplaatsen uit Good Move komen uit een overzicht dat Brussel Mobiliteit in 2014*

opérer une réforme tarifaire complète dans le cadre du budget. Je ne vous donnerai aucun chiffre, aucune date tant que je n'ai pas un accord du gouvernement sur tous ces aspects.

- *L'incident est clos.*

*(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

#### **INTERPELLATION 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 compensation des emplacements de stationnement supprimés en voirie".**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Mme la ministre, l'un de vos premiers entretiens journalistiques en tant que ministre a porté, entre autres, sur votre volonté de supprimer 65.000 places de stationnement en voirie.

*(Remarques de Mme Van den Brandt)*

On peut dire que ces articles ont fait parler d'eux. Vous êtes donc parfaitement en phase avec le plan régional de politique de stationnement, Good Move, dont vous avez présenté les contours la semaine dernière. Celui-ci ambitionne donc aussi de réduire drastiquement le stationnement en voirie entre 2020 et 2030, passant de 265.000 à 200.000 places en voirie sur la totalité des places que compte la Région bruxelloise.

Depuis le début du processus Good Move, je suis interpellée par le manque d'actualité des chiffres utilisés. Une partie des données date de 2010 et de l'enquête Belgian Daily Mobility (Beldam). Nous avons pourtant affaire à un plan portant sur un terme qui a lieu vingt ans plus tard. Il est vrai que des actualisations, adaptations et autres évaluations

*heeft opgesteld en dat terug te vinden is in de katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit.*

*Is het verstandig om een tienjarenplan te baseren op verouderde cijfers? Elk jaar moeten er al heel wat parkeerplaatsen plaats ruimen voor fietspaden, eigen beddingen voor het openbaar vervoer, taxistandplaatsen, parkeerplaatsen voor deelwagens, Villostations enzovoort.*

*Uit het antwoord op een schriftelijke vraag van 31 december 2018 bleek dat er 232.310 parkeerplaatsen op de openbare weg beschikbaar zijn. Dat zijn er dus 30.000 minder dan in Good Move wordt vermeld. Werden er in vijf jaar tijd zoveel parkeerplaatsen geschrapt of gaat het hier om een rekenfout? Bevestigt u de cijfers? Zult u de cijfers in het parkeerplan aanpassen?*

*Is het de bedoeling om tot 200.000 parkeerplaatsen te komen of moeten er ook van die 232.310 parkeerplaatsen nog 65.000 geschrapt worden?*

*Welk percentage beoogt u? U wilt het aandeel van de auto in het verkeer van 33% naar 25% terugbrengen. Hoe zult u echter concreet te werk gaan om de parkeerplaatsen te verminderen?*

*In het Iris 2-plan, dat door de ordonnantie van 26 juli 2013 een verplichtend karakter heeft gekregen, staat dat in overleg met de gemeenten een vermindering van 16% parkeerplaatsen op de openbare weg bestudeerd wordt tegen 2018 en dat dat bevestigd zou kunnen worden in het parkeerplan. De geschrapte parkeerplaatsen zouden gecompenseerd kunnen worden door parkeerplaatsen van kantoren open te stellen. De precieze voorwaarden voor de vermindering zouden ook vastgelegd worden bij de uitwerking van het parkeerplan. Die doelstellingen zijn terug te vinden in Good Move.*

*Het regeringsbesluit van 18 juli 2013 legde de overheden de verplichting op om de geschrapte parkeerplaatsen te compenseren. Het is trouwens het parkeeragentschap dat die opdracht met de ordonnantie van 22 januari 2009 toevertrouwd kreeg. Het agentschap moet op de hoogte gebracht worden van elke schrapping van een parkeerplaats op de openbare weg en een compensatiemethode uitwerken.*

sont prévues. Vous conviendrez toutefois que cela puisse poser question.

Intéressons-nous de plus près aux données relatives au stationnement. Le chiffre de 265.000 avancé par le plan Good Move semble en réalité provenir d'un relevé de stationnement réalisé par Bruxelles Mobilité en 2014, que l'on retrouve dans les cahiers de l'Observatoire de la mobilité.

Est-il raisonnable de baser un plan de dix ans sur des chiffres qui semblent très éloignés de la réalité d'aujourd'hui ? Nous voyons tous que de nombreuses places sont supprimées chaque année pour ériger une piste cyclable, placer un site propre de tram ou de bus, poser des emplacements de taxis, de voitures partagées, une station Villo, pour créer des oreilles de trottoirs ou rendre une place plus confortable.

Une récente question écrite rapporte qu'au 31 décembre 2018, il y avait 232.310 places de stationnement en voirie hors emplacements devant accès carrossables, soit 30.000 places de moins que les chiffres utilisés officiellement dans le cadre de Good Move. Serait-ce une erreur de calcul ou 30.000 places de parking ont-elles été supprimées en cinq ans ? Confirmez-vous ces chiffres ? Si oui, peut-on vous demander de corriger les chiffres du plan régional de stationnement ?

Sont-ce 65.000 places que vous souhaitez supprimer sur les 232.000 ou souhaitez-vous en enlever 32.000 pour en obtenir 200.000 ?

Quel pourcentage visez-vous exactement ? Nous avons bien compris que vous souhaitiez réduire la part modale de la voiture de 33 % à 25 %. Néanmoins, pour ce qui concerne les places de stationnement en voirie, comment allez-vous procéder ? Il est effectivement intéressant de savoir sur quoi on s'appuie véritablement et quelle est la méthodologie poursuivie. C'est la méthodologie qui m'intéresse dans cette interpellation.

Le plan Iris 2, rendu contraignant par l'ordonnance du 26 juillet 2013, disposait ce qui suit : "En concertation avec les communes, une réduction de 16 % du stationnement en voirie à l'horizon 2018 sera étudiée et pourrait être confirmée dans le plan régional de stationnement, sachant que le stationnement hors voirie contribuera

*De regering moest in principe de berekeningswijze voor de compensatie vastleggen op voorstel van parking.brussels, dat drie basisscenario's had uitgewerkt die rekening houden met de parkeerdruk, de capaciteit en het behoud van gereserveerde parkeerplaatsen.*

*Die compensatieberekening is natuurlijk interessant! Hoeveel plaatsen zullen de geschrapte plaatsen compenseren, in welke zone en wanneer? Het blijkt vaak te gaan over plaatsen die er 's nachts bijkomen omwille van bijkomende bestaande parkeerplaatsen. Dat is goed, maar die plaatsen zijn slechts op bepaalde tijdstippen beschikbaar!*

*Sinds 2013 wachten we op verduidelijking en oplossingen, maar die blijven uit.*

*Parking.brussels heeft via de bevoegde minister overigens te kennen gegeven dat het niet systematisch op de hoogte werd gebracht wanneer gemeenten parkeerplaatsen schraptten.*

*Het resultaat spreekt voor zich: sinds 2013 is er geen sprake meer van compensatie. En als die er wel zou zijn, zou ze volledig willekeurig en zonder visie zijn gebeurd in het kader van diverse vastgoedprojecten.*

*In de media zei u dat we mensen ervan moeten overtuigen om zich anders te verplaatsen door ze alternatieven te bieden. Ik moet toegeven dat ik uw parkeerambities niet begrijp. U weet dat studies uitwijzen dat 30% van de avondspits in het centrum te wijten is aan mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats.*

*Zonder compensatie leeft het gewest niet alleen zijn eigen regels niet na, het gijzelt met zijn tegengestelde aanpak ook nog eens de burger! Er worden parkeerplaatsen op de openbare weg geschrapd zonder gewestelijk mobiliteitsplan dat een beeld van de huidige toestand schetst. Er is sprake van stijgende parkeertarieven, zonder garantie dat er overal in het gewest voldoende plaats is.*

*De compensatie blijft bij holle woorden. Automobilisten worden naar onbestaande P+R's geleid of naar P+R's met onvoldoende capaciteit.*

significativement à compenser la suppression des places de stationnement en voirie. Les modalités précises de la réduction seront également arrêtées dans le cadre de l'élaboration du plan régional de stationnement."

Nous retrouvons effectivement ces objectifs de réduction des places dans la démarche Good Move.

L'arrêté du gouvernement bruxellois du 18 juillet 2013 fixait, lui aussi, sans aucune ambiguïté, l'obligation pour les pouvoirs publics de compenser hors voirie les emplacements de stationnement supprimés en voirie. Cette mission revenait d'ailleurs à l'agence de stationnement, établie par l'ordonnance du 22 janvier 2009, qui devait à la fois être notifiée pour chaque suppression de place en voirie et déterminer une méthode de compensation desdits emplacements.

Le gouvernement devait, en principe, décider d'un mode de calcul des compensations sur proposition de parking.brussels. Cette agence donnait comme base trois scénarios basés sur les demandes de stationnement, la capacité d'absorption et la conservation du stationnement réservé.

C'est bien entendu le calcul de compensation qui est intéressant ! Il se base sur le nombre de stationnements qui sont en réalité poursuivis en fonction du scénario choisi. Combien de places vont-elles remplacer les places supprimées ? Est-ce une place, une demi-place ou un quart de place pour une place ? C'est important d'avoir des réponses à ces questions quand on annonce que l'on veut supprimer des milliers de places de stationnement !

Il serait aussi intéressant de connaître le périmètre dans lequel on va retrouver une place compensatrice et dans quel délai. On lit beaucoup que des places seront créées la nuit par une mutualisation de places existantes. Fort bien, mais il s'agit de places que l'on retrouve seulement à certaines heures ! L'ordonnance et l'arrêté demandaient des réponses à ces questions.

Néanmoins, depuis 2013, rien ou presque rien n'a été entrepris en ce sens, malgré les questions que nous avons posées, tout comme d'autres députés, pour mieux comprendre la clé de compensation. On nous promettait des clarifications à son sujet, qui n'arrivaient jamais. Pourtant, depuis 2013, nous

*Ik maak me zorgen om de duizenden Brusselaars die plots met deze vage en niet becijferde maatregelen zullen worden geconfronteerd.*

*In de gewestelijke regeerverklaring staat dat het gewest in overleg met de gemeenten een nieuw gewestelijk parkeerplan zal opstellen en dat de regering de regels ter compensatie van parkeerplaatsen op de openbare weg zal herbekijken. Wanneer zal dat gebeuren? Welke regels zal de regering wijzigen? Blijft een compensatie aan de orde?*

*Vindt u het niet tegenstrijdig dat u uitpakt met een becijferde schrapping van parkeerplaatsen, nog voor er een gewestelijk parkeerplan is? Moet dat schappen niet gebeuren op basis van een plan dat rekening houdt met de concrete lokale omstandigheden, behoeften en voorzieningen?*

*Uw voorganger kondigde aan dat er in de loop van 2019 een overzicht zou komen van het aantal parkeerplekken op de openbare weg. Waar kunnen we dat beloofde overzicht raadplegen?*

sommes toujours dans l'attente d'une véritable réponse à cette question.

D'ailleurs, parking.brussels a indiqué, par l'intermédiaire de son ministre de tutelle, ne pas avoir été systématiquement informée des suppressions de places de parking, notamment par les communes.

Le résultat est évident : depuis 2013, presque aucune compensation n'a été véritablement effectuée, et, dans le cas contraire, ce fut fait de manière arbitraire ou sans vision systémique lors de la réalisation de projets immobiliers divers.

Mme la ministre, vous évoquiez, dans la presse, la nécessité de convaincre les gens de se déplacer autrement, non pas en les privant de quelque chose, mais en leur proposant des solutions de rechange. Je dois confesser mon manque de compréhension de vos ambitions en matière de stationnement. Or vous savez que des études montrent que 30 % de la congestion au centre-ville aux heures de pointe est due à des personnes qui cherchent à garer leur voiture.

Sans mécanisme de compensation, non seulement la Région ne respecte pas les règles qu'elle s'est elle-même imposées, mais elle prend les citoyens en otage en abordant la problématique à l'envers ! On prévoit un certain nombre de suppressions de place en voirie sans même avoir finalisé un plan régional de mobilité qui reflète la situation actuelle. On parle d'augmenter encore le prix du stationnement en voirie, sans pour autant garantir au citoyen une offre accessible suffisante et correctement répartie sur le territoire de la Région bruxelloise.

On parle donc de compensation sans la mettre en œuvre. On parle de déporter des navetteurs vers des parkings de transit qui n'existent pas encore ou dont les places sont insuffisantes aujourd'hui. La situation manque de clarté.

Vous comprendrez, dès lors, que je m'inquiète pour ces milliers de Bruxellois qui seront touchés de plein fouet par des mesures qui, pour l'instant, me paraissent encore floues car non budgétées. Il n'y a pas de calendrier année par année, pas de

compensation effective ni d'alternative satisfaisante.

La déclaration de politique régionale du présent gouvernement indique : "La Région définira un nouveau plan régional de stationnement en concertation avec les communes. Le gouvernement réévaluera les règles de compensation du stationnement en voirie". Mais si ces règles sont inexistantes, il sera difficile de les réévaluer.

Quel est le calendrier décidé pour ce faire ? Quelles règles le gouvernement a-t-il décidé de modifier ? Pouvez-vous confirmer qu'une compensation est néanmoins toujours d'actualité ?

Ne pensez-vous pas qu'annoncer une suppression chiffrée de places de stationnement avant même d'avoir élaboré un nouveau plan régional de stationnement est pour le moins contradictoire ? La réalité d'une suppression ne devrait-elle pas, selon vous, s'appuyer sur un plan qui prendrait en compte ces fameuses réalités des quartiers, les besoins différents de chaque zone, ainsi que les différentes infrastructures et solutions de rechange selon les quartiers ?

Votre prédécesseur avait annoncé qu'un relevé de l'offre d'emplacements de stationnement sur la voie publique serait disponible au plus tard dans le courant de l'année 2019. Pouvez-vous me confirmer que c'est chose faite ? Peut-on se procurer ce relevé et, dans l'affirmative, où cela ?

**De heer Marc Loewenstein (DÉFI)** *(in het Frans).*- *In afwachting van Good Move blijven de bepalingen uit het Iris 2-plan van kracht. Volgens dat plan moest tegen 2018 een daling met 16% van het aantal parkeerplaatsen worden bestudeerd en mogelijk in het gewestelijk parkeerplan worden opgenomen. De verdwenen plaatsen naast de weg zouden door plaatsen elders worden gecompenseerd.*

*Tot er een gewestelijk mobiliteitsplan is, doet het Iris 2-plan dienst als mobiliteitsplan.*

*Bovendien is in het regeringsbesluit van 18 juli 2013 opgenomen dat de langs de weg verdwenen*

**M. Marc Loewenstein (DÉFI).**- *Voilà plusieurs années que j'interroge le gouvernement sur la compensation hors voirie du stationnement supprimé en voirie.*

Dans l'attente du plan Good Move actuellement soumis à enquête publique, les dispositions du plan Iris 2 restent d'actualité. Selon ce plan, en concertation avec les communes, une réduction de 16 % du stationnement en voirie à l'horizon 2018 sera étudiée et pourrait être confirmée dans le plan régional de stationnement, sachant que le stationnement hors voirie contribuera significativement à compenser la suppression de places de stationnement en voirie. Les modalités précises de la réduction seront également arrêtées



*plaatsen elders moeten worden gecompenseerd. Daar moet parking.brussels voor zorgen.*

*De kwestie houdt mij al jaren bezig, en de minister voor Mobiliteit antwoordt al jaren dat parking.brussels de berekeningswijze voor de compensaties aan de regering moet voorstellen. Bij gebrek aan overeenstemming laat dat voorstel echter op zich wachten. Ondertussen wordt er vastgoed gebouwd en wegen heraangelegd. Op een enkele uitzondering na verdwijnen daarbij altijd parkeerplaatsen, die niet worden gecompenseerd.*

*En zelfs als er besloten wordt dat er parkeerplaatsen ter compensatie komen, is het nog de vraag waar het geld voor die compensatie vandaan zal komen en wie de nodige werken zal uitvoeren.*

*Ik vraag mij af of het echt de bedoeling is dat dit ooit wordt uitgevoerd. Het beleid draait al jaren rondjes, terwijl de Brusselaars in hun auto letterlijk hetzelfde doen als ze 's avonds van hun werk thuiskomen.*

*DéFI streeft naar een hogere levenskwaliteit in de Brusselse wijken en is voorstander van het schrappen van parkeerplaatsen langs de openbare weg, op voorwaarde dat die elders worden gecompenseerd. Iedereen moet immers kunnen kiezen hoe hij zich verplaatst.*

*De overheid moet voor positieve alternatieven zorgen, het openbaar vervoer en autodelen ontwikkelen en alternatieve parkeerplaatsen aanbieden, in plaats van louter het gebruik van de wagen te ontmoedigen. In de gewestelijke beleidsverklaring (GBV) meen ik hetzelfde te lezen.*

*De compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen door nieuwbouwparkings blijkt echter een utopie te zijn. Financieel en stedenbouwkundige ligt dat moeilijk. Hoewel een dergelijke compensatie noodzakelijk is, zal ze beperkt blijven.*

*Daarom moeten er andere oplossingen komen. De deeleconomie biedt vandaag heel wat mogelijkheden.*

*In alle Brusselse wijken blijven parkeerplaatsen onderbenut. Het gewest moet de eigenaars ervan*

dans le cadre de l'élaboration du plan régional de stationnement.

Le plan Iris 2 a été rendu contraignant via l'ordonnance du 26 juillet 2013 instaurant un cadre en matière de planification de la mobilité. L'article 40 prévoit ainsi que le plan Iris 2 tel qu'approuvé par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010 fait fonction de plan régional de mobilité jusqu'à l'adoption d'un plan régional de mobilité, conformément à la présente ordonnance.

Par ailleurs, l'arrêté du gouvernement bruxellois du 18 juillet 2013 consacre le principe de compensation significative hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie. Cette compensation est, par ailleurs, une mission de parking.brussels.

Si cela fait plusieurs années que je me penche sur cette question, cela fait aussi plusieurs années que le ministre de la mobilité me répond que parking.brussels doit proposer au gouvernement le mode de calcul des compensations, proposition qui n'arrive pas, dans la mesure où l'on n'arrive pas à se mettre d'accord. Et - nous le savons tous -, depuis l'entrée en vigueur de cet arrêté, des projets immobiliers sont sortis de terre, des réaménagements de voirie ont été réalisés avec, à l'exception de l'un ou l'autre projet comme le réaménagement de la place Reine Astrid à Jette, des suppressions de places de stationnement non compensées.

Entre l'arrêté de 2013 et 2019, il ne se sera donc rien passé de concret en termes de compensations, mis à part la construction du parking Miroir sous la place Reine Astrid, qui ne s'est, entre parenthèses, pas fondée sur un modèle défini de calcul.

Par ailleurs, quand bien même une méthode de calcul des compensations sortirait des cartons de parking.brussels et du gouvernement, quand bien même elle conclurait que vu les x places supprimées dans la rue y, il y a lieu de compenser par la création de z places de stationnement dans un périmètre à définir, la question de savoir qui financera cette compensation et qui l'exécutera se pose.

*aansporen om ze beter te gebruiken en de overheden moeten het voorbeeld geven.*

*Anderhalf jaar geleden bleek dat bij de 10.618 parkeerplaatsen bij sociale woningen de bezettingsgraad amper 60% bedroeg. Dat betekent dat 4.000 openbare parkeerplaatsen niet worden gebruikt. Ik stelde voor om omwonenden toestemming te geven om ze te gebruiken. Andere overheden moeten dat voorbeeld volgen.*

*Daarnaast werd meermaals voorgesteld om parkeerplaatsen bij bedrijven en supermarkten voor wijkbewoners open te stellen.*

*In 2014 telde het gewest 665.800 parkeerplaatsen die niet langs de openbare weg lagen. Veel van die plaatsen staan 's avonds en in het weekend echter leeg. Als parkings van bedrijven en supermarkten toegankelijk worden, krijgen dichtbevolkte wijken wat meer ademruimte. Er zijn meerdere manieren om dat te regelen: via de toepassing van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE), via contracten met de bedrijven of met medewerking van privéspelers.*

*Parking.brussels staat in voor de uitvoering van het BWLKE. Hebt u informatie over het door het agentschap verrichte werk? Het rekruteerde een ambtenaar speciaal voor die opdracht. Wat heeft die bereikt?*

*Minister Smet verklaarde dat hij met privé-operatoren die al in de sector actief zijn, wilde samenwerken. Deze regering stelt in haar beleidsverklaring eveneens dat ze met openbare en private spelers wil samenwerken om privéparkings open te stellen voor omwonenden.*

*Ik verwacht bij het begin van de regeerperiode nog geen resultaten van u, maar ik hoop wel dat u hier snel werk van maakt.*

On peut légitimement se demander s'il y a une réelle volonté d'aboutir. J'ai d'ailleurs posé cette question sous l'ancienne législature. On a plutôt l'impression de subir la politique du fait accompli, c'est ce que je ressens depuis plusieurs années. On tourne en rond depuis des années et, pendant ce temps, les riverains font de même autour de leur domicile afin de trouver une place de stationnement lorsqu'ils rentrent le soir.

Dans un souci d'amélioration du cadre de vie des quartiers, DéFI est favorable à la suppression de places de stationnement en voirie, à condition que ces mêmes places soient compensées hors voirie. Chacun doit pouvoir choisir librement son mode de transport.

Les pouvoirs publics, dont la Région, doivent intervenir pour apporter des solutions alternatives positives, développer les transports publics et le covoiturage, apporter des solutions de stationnement alternatives et ne pas uniquement freiner l'utilisation de la voiture. D'ailleurs, il me semble que la déclaration de politique régionale (DPR) partage cette philosophie.

Vu les constats dressés, il serait utopique de croire que les places de stationnement supprimées en voirie seront compensées par la construction de parkings hors voiries. C'est compliqué d'un point de vue financier et urbanistique. L'effet de ce type de compensation restera limité, même s'il est nécessaire.

Nous devons travailler au-delà de la solution de construction. Nous sommes aujourd'hui à l'ère de l'économie collaborative, de la mutualisation des biens et des services. J'ai eu l'occasion d'aborder le sujet à de multiples reprises par le passé. Aujourd'hui, nous devons travailler sur ce qui existe.

Dans tous les quartiers de Bruxelles, des places de stationnement demeurent inutilisées ou sont trop peu utilisées. La Région doit pouvoir inciter les propriétaires à mieux les utiliser et les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple.

Si le projet du parking du Centre de communication Nord (CCN) ne se fait pas, d'autres possibilités existent. Il y a un an et demi, j'ai appris, en réponse à une question écrite sur l'état de l'occupation des

emplacements de stationnement dans les logements sociaux, que, sur ces 10.618 places de stationnement, le taux d'occupation moyen était d'à peine 60 %, soit plus de 4.000 emplacements publics vides. J'avais suggéré de développer la mise à disposition de ces emplacements pour les riverains des logements sociaux. La même dynamique doit être adoptée par les autres pouvoirs publics, propriétaires de parkings.

La mise à disposition de parkings d'entreprises et de supermarchés au bénéfice des riverains a été avancée comme solution à maintes reprises.

En 2014, 665.800 places de stationnement hors voirie ont été comptabilisées. Or, de nombreuses places restent vides en soirée et le week-end. Dynamiser ces places de parkings d'entreprises et de supermarchés pourrait apporter une bulle d'oxygène dans certains quartiers très denses. Cette mise à disposition peut s'effectuer de plusieurs manières : via l'application du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), les contacts avec les entreprises ou le concours d'acteurs privés.

Parking.brussels est l'opérateur chargé de la mise en œuvre du Cobrace. Avez-vous des informations quant au travail réalisé par parking.brussels sur le sujet ? Un agent a été recruté pour cette mission spécifique. Quel est son bilan ?

Votre prédécesseur avait annoncé vouloir travailler en partenariat avec les acteurs privés opérant déjà dans ce secteur et soutenir le développement des initiatives. Dans le même sens, selon la déclaration de politique régionale, le gouvernement entend développer une même approche partenariale avec les acteurs publics et privés en vue de mutualiser le stationnement hors voirie, en particulier au bénéfice des riverains. La priorité ira à la mutualisation de l'espace de stationnement des bureaux, des surfaces commerciales, des logements et des établissements scolaires.

Je sais que nous sommes en début de législature et je n'attends donc pas de votre part des réponses précises et des résultats concrets. J'espère néanmoins que ceux-ci viendront assez rapidement, tant les options proposées relèvent du bon sens et n'exigent aucune procédure lourde et coûteuse.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (*in het Frans*).- *Ik sluit mij bij mevrouw d'Ursel aan.*

*Daarnaast vraag ik mij af hoe de perimeter waarvan in de ordonnantie van 2014 sprake is, zal worden vastgelegd.*

*U moet er rekening mee houden dat bepaalde wijken in Brussel zeer dichtbevolkt zijn. In de Noordwijk is parkeren een ramp. Het zal heel wat eenvoudiger zijn om in de tweede kroon parkeerplaatsen te schrappen. Tegelijkertijd mag u niet uit het oog verliezen dat de maatregel bedoeld is om de openbare ruimte te verbeteren.*

*Bent u van plan om bij de keuze voor de te schrappen plaatsen rekening te houden met de zeer dichtbevolkte wijken?*

*Zult u die parameter ook een rol laten spelen bij de creatie van parkeerplaatsen op andere plekken?*

*U zult nooit volledig de verdwenen parkeerplaatsen kunnen compenseren, wat aansluit op het streven naar minder wagens in de Brusselse straten en naar rustigere wijken.*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- *Parkeren is inderdaad een belangrijk onderwerp dat de gemoederen sterk beroert. Er heerst momenteel duidelijk verwarring over de huidige regelgeving.*

*In Brussel bestaat er heel veel 'zoekverkeer': automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats en eindeloos rondjes blijven rijden.*

**M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- *Je remercie Mme d'Ursel pour cette interpellation très importante, qu'elle a abordée de manière très complète, et je me joins à tous ses questionnements.*

*Je voudrais y ajouter la manière dont la diminution de 65.000 places de stationnement en voirie a été évoquée, ainsi que l'ordonnance de 2014 sur la création d'un certain périmètre. La question est de savoir comment sera modulé ce périmètre.*

*Il est important de souligner, par rapport au plan Good Move et aux maillages que vous nous avez présentés, que Bruxelles compte des quartiers hyperdenses. Je pense au quartier Nord, où la situation du stationnement est catastrophique. À l'inverse, il sera un peu plus facile de diminuer le nombre d'emplacements dans certaines communes de la deuxième ceinture. Sans oublier que ce projet de suppression de 65.000 places vise surtout à améliorer l'espace urbain, à favoriser des quartiers plus apaisés et à créer des pistes cyclables et autres aménagements.*

*Le paramètre de l'hyperdensité des quartiers sera-t-il pris en considération dans la décision de supprimer des emplacements ? Cela me paraît essentiel.*

*Quant à la création d'emplacements hors voirie, ce même paramètre entrera-t-il en jeu ? Il faut concevoir cette diminution et cette compensation en fonction de la densité des quartiers et des problématiques différentes de certains maillons, comme vous l'avez montré lors de votre présentation du plan Good Move.*

*De manière générale, on ne pourra jamais compenser l'ensemble de ce qui sera supprimé, ce qui s'accorde avec notre objectif de diminuer le nombre de voitures et de créer des quartiers plus apaisés.*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** (*en néerlandais*).- *Le stationnement est en effet un sujet important qui suscite beaucoup d'émotion. La réglementation actuelle prête à confusion.*

*À Bruxelles, de nombreux automobilistes roulent indéfiniment à la recherche d'une place de stationnement. C'est absurde, car le nombre de*

Dat is absurd, want er zijn meer dan genoeg parkeerplaatsen. Alleen bevinden de meeste daarvan zich niet naast de openbare weg en worden die plaatsen onvoldoende benut. Dat moet dus beter worden afgestemd.

Dat was volgens mij ook de oorspronkelijke insteek van het parkeerplan dat in 2014 werd goedgekeurd en vervolgens in een besluit werd omgezet. Daar staat letterlijk in dat het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg verminderd moet worden. Er werd ook gewag gemaakt van compensaties, maar er staat nergens dat die één op één moeten zijn. Er staat dus niet dat één geschrapte parkeerplaats vervangen moet worden door één andere. Er staat ook nergens dat er geen parkeerplaatsen op de openbare weg geschrapt zouden mogen worden als er geen compensatie is.

Het enige dat er staat, is dat de compensatiemogelijkheden verplicht bestudeerd en vermeld moeten worden in een parkeeractieplan. Volgens mij werd er in het verleden al dan niet bewust verwarring gezaaid over de precieze betekenis van die regels. Daardoor lagen de zaken te lang stil. De afgelopen jaren was het parkeerbeleid in Brussel dan ook verre van daadkrachtig.

Sommige collega's wezen er terecht op waarom het zo belangrijk is om de parkeerregels te veranderen. Daarbij verwijst ik naar het STOP-principe, dat inhoudt dat stappers voor trappers komen, die op hun beurt voorrang moet krijgen op het openbaar vervoer. Het persoonlijk gemotoriseerd vervoer komt pas op de laatste plaats. Dat principe is niet zomaar uit de lucht gegrepen, maar gebaseerd op de rationele vaststelling dat de auto het minst efficiënte vervoermiddel is. Auto's verbruiken immers niet alleen veel energie, maar nemen ook veel ruimte in beslag.

Uit studies blijkt dat auto's in Brussel 96% van de tijd niet worden gebruikt, maar ergens geparkeerd staan en dus openbare ruimte innemen die beter zou kunnen worden besteed, bijvoorbeeld voor fiets- en voetgangersinfrastructuur of om openbaar vervoer in eigen beddingen te laten rijden. Dat is veel efficiënter. Om die manier kan je immers meer mensen verplaatsen.

We moeten de openbare ruimte dus nog meer vrijmaken en tegelijk degenen die toch de auto

*places de stationnement est largement suffisant. Seulement, la plupart ne se trouvent pas à proximité de la voirie et sont donc sous-utilisées.*

*Le plan de stationnement approuvé en 2014 stipule noir sur blanc que le nombre de places de stationnement en voirie doit être réduit, en prévoyant des compensations, mais sans obligation de compenser chaque place supprimée.*

*Il dispose uniquement que des possibilités de compensation doivent être étudiées et mentionnées dans un plan d'action de stationnement. Une certaine confusion, délibérée ou non, entourait jusqu'ici la signification exacte de ces règles, qui ont trop longtemps paralysé la politique bruxelloise de stationnement.*

*Certains collègues ont souligné à juste titre pourquoi il importe tellement de modifier les règles de stationnement. Je fais ici référence au principe STOP, qui se base sur le constat rationnel que la voiture est le moyen de transport le moins efficace.*

*Des études révèlent qu'à Bruxelles les voitures ne circulent pas 96 % du temps et occupent des espaces publics qui pourraient être dédiés aux infrastructures cyclables et piétonnes, ou aux sites propres pour les transports en commun.*

*Il faut libérer davantage d'espace public et, en même temps, offrir à ceux qui en ont besoin une place de stationnement hors voirie. Cela a toujours été l'approche préconisée, mais les règles ont malheureusement été mal comprises et le mécanisme de compensation est utilisé à tort et à travers pour empêcher la suppression de places de stationnement en voirie.*

*Votre principal défi sera d'apporter des éclaircissements. Pouvez-vous confirmer qu'il n'y a aucune obligation de compenser chaque place de stationnement supprimée par une autre, et que rien n'empêche les pouvoirs locaux de continuer à libérer l'espace public à d'autres fins ?*

*Dans quel délai le mécanisme de compensation sera-t-il revu et le plan Good Move, dont il dépend, sera-t-il prêt ?*

nodig hebben, een parkeerplaats buiten de openbare weg aanbieden. Dat is altijd de insteek geweest, maar we stellen vast dat de regels helaas tot nu toe fout zijn begrepen en dat het compensatiemechanisme te pas en te onpas is gebruikt om te zeggen dat er geen parkeerplaatsen op de openbare weg mogen worden geschrapt omdat er niet evenveel plaatsen buiten de openbare weg bij komen.

Mevrouw de minister, de grote uitdaging voor u zal erin bestaan om voor verduidelijking te zorgen. Kunt u bevestigen dat er geen verplichting is om elke geschrapte parkeerplaats met een andere te compenseren? Klopt het dat niets de lokale besturen in de weg staat om de openbare ruimte verder vrij te maken voor andere bestemmingen?

Voorts ben ik benieuwd naar de herziening van het compensatiemechanisme. Kunt u daarover al een timing geven? Ik neem aan dat die hervorming gelinkt is aan Good Move, maar het zou interessant zijn om een algemeen tijdschema te ontvangen, zodat we een beter idee krijgen wanneer Good Move klaar zal zijn, wanneer het gewestelijk parkeerbeleidsplan voltooid zal zijn en wanneer dat in lokale plannen zal worden vertaald.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb me in augustus niet beperkt tot het aankondigen van het schrappen van 65.000 parkeerplaatsen. Ik heb in de pers opgemerkt dat de journalisten de cijfers in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en in Good Move, waarin deze ingreep aangehaald wordt, goed bestudeerd hadden.*

*Het gaat niet om de afschaffing van die plaatsen op zich, maar vooral om een betere benutting van de huidige middelen. Parkeerplaatsen van supermarkten of andere bedrijven kunnen in het weekend of 's avonds beter worden gebruikt. Ook ondergrondse parkeergarages worden momenteel duidelijk onderbenut. Uit berekeningen weten we dat deze zeker kunnen bijdragen tot oplossingen. We moeten dus niet noodzakelijk nieuwe parkeerplaatsen creëren, maar het tekort opvangen door de beschikbare plaatsen beter in te zetten.*

*De uitdaging is om parkeren buiten de openbare weg aantrekkelijker te maken met gunstigere*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si cela peut vous rassurer, au mois d'août, je ne me suis pas contentée d'annoncer la suppression de 65.000 places. J'ai aussi lu les journaux et force m'est de constater que les journalistes ont fait leur travail en prenant connaissance des chiffres mentionnés dans le plan régional de développement durable (PRDD) et dans le plan Good Move. Ces 65.000 places sont en effet mentionnées dans ce plan dont nous avons discuté la semaine passée.

Il n'est pas uniquement question de supprimer ces places - c'est important de le souligner -, il s'agit plutôt de mieux utiliser les ressources existantes, sous-utilisées à l'heure actuelle. Je ne parle pas uniquement de faire une meilleure utilisation des places de parking des supermarchés ou entreprises les soirs et week-ends. Je pense aussi aux parkings souterrains qui, à l'heure actuelle, sont clairement sous-utilisés. Des calculs nous montrent qu'ils offrent une solution tout à fait viable. Il ne faut donc pas nécessairement créer de nouvelles places : on

*tarieven en een duidelijke bewegwijzering naar die beschikbare plaatsen.*

*Stelt u zich even voor wat we allemaal met die vrijgemaakte parkeerplaatsen zouden kunnen doen. Ik wil meer plaats maken voor de Brusselse burgers, voor fietsers en voetgangers. Openbare ruimte is duur in Brussel. Laten we onze middelen efficiënter inzetten en het parkeren rationaliseren.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik wil nog een opmerking maken. Ik geloof dat de heer Verstraete het al zei, maar het autogebruik in Brussel is aan het veranderen. Privéauto's staan een hallucinante 95% van de tijd stil. We zien dat steeds meer Brusselaars weliswaar een auto willen gebruiken, maar er daarom zelf geen hoeven te hebben, en kiezen voor autodelen.

Uit de cijfers van Good Move blijkt dat een deelauto vijftien gezinsauto's vervangt. Door de mobiliteit anders aan te pakken, kunnen we dus ook openbare ruimte vrijmaken.

*(verder in het Frans)*

*Brussel Mobiliteit zal een openbare uitbesteding lanceren om een nieuw Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) uit te werken. Dat zal deel uitmaken van het Good Move-plan.*

*Het doel blijft om de impact van geparkeerde auto's op de openbare ruimte te verkleinen. Dit verlies aan parkeerplaatsen zal worden gecompenseerd met het aanpassen en samenvoegen van bestaande parkings en het huren van parkeerplaatsen door het gewest.*

*Voor eind 2019 komt er een openbare uitbesteding voor een nieuw beheerscontract tussen het gewest en parking.brussels. De taken van perspective.brussels, Brussel Mobiliteit, parking.brussels en Leefmilieu Brussel zullen in dit verband worden herbekeken.*

*Parking.brussels kent het totale aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en werkt die gegevens regelmatig bij. Deze gegevens kunnen vrij worden geraadpleegd op het opendataplatform (<https://data.parking.brussels/mapviewer>).*

peut compenser le manque en utilisant mieux les ressources à notre disposition.

L'enjeu est de rendre le stationnement hors voirie plus attractif en pratiquant des tarifs concurrentiels et en créant une signalétique claire pour indiquer leur emplacement.

Imaginez tout ce que l'on pourrait faire avec ces places libérées ! Pour moi, il n'est pas juste question de supprimer des places, je veux en créer pour les Bruxellois, ainsi que des pistes cyclables et des espaces dédiés aux piétons. En définitive, je veux créer davantage d'espace libre en voirie, dans l'espace public, à destination des citoyens. L'espace public a un coût à Bruxelles. Utilisons donc mieux nos ressources et rationalisons le stationnement.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Comme l'a indiqué M. Verstraete, les Bruxellois sont de plus en plus nombreux à opter pour les voitures partagées.*

*Selon les chiffres de Good Move, une voiture partagée remplace quinze voitures familiales. Une autre approche de la mobilité permet donc aussi de libérer de l'espace public.*

*(poursuivant en français)*

Dès lors, que va-t-on faire ? Le but n'est évidemment pas d'envoyer simplement un courrier aux communes pour leur demander de supprimer des places. Bruxelles Mobilité va lancer un marché afin d'élaborer un nouveau plan régional de politique du stationnement (PRPS) réglementaire, qui s'inscrira dans le cadre de Good Move. Je rappelle que Good Move en est actuellement au stade de l'enquête publique.

L'objectif (auquel nous nous attellerons rapidement, car il est impératif de faire bouger les choses dans les plus brefs délais) sera toujours de réduire l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public en favorisant un report vers les parkings hors voirie. Mais la compensation, toujours d'actualité, passera par une nouvelle approche axée davantage vers la transformation et la mutualisation de parkings hors voirie existants et

*In de komende maanden staat er overigens een nieuwe gewestelijke telling op til. Daar wordt een nieuwe kracht voor aangeworven.*

*Het Mobigis-portaal <https://data-mobility.brussels/mobigis/> biedt een gedetailleerd overzicht van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg. In het hele gewest zijn er ten minste 500.000 plaatsen beschikbaar. De grootste voorzichtigheid is echter geboden bij de interpretatie van de cijfers, want het gaat om verouderde gegevens en methodes.*

*We willen vooral parkeerplaatsen vaker laten gebruiken om het schrappen van parkeergelegenheid op de openbare weg te compenseren.*

*Een studie van begin 2019 toont aan dat er in 2017 en 2018 zo'n 1.400 parkeerplaatsen werden geschrapt.*

*Het opendataplatform van [parking.brussels](https://data.parking.brussels/) biedt gebruikers en gemeenten de mogelijkheid om eventuele wijzigingen te melden.*

*Parking.brussels kan de gemeenten echter niet dwingen om het platform te gebruiken. We moeten nog bekijken welke mogelijke sancties de regering kan nemen, maar in de eerste plaats moeten we achterhalen wat de gemeenten er precies van weerhoudt om het te gebruiken.*

la location d'emplacements de stationnement par la Région.

Deuxièmement, un marché va être lancé avant fin 2019 pour établir le nouveau contrat de gestion entre la Région et l'agence du stationnement. C'est dans ce cadre que seront redéfinies les missions de perspective.brussels, de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels, sans oublier Bruxelles Environnement, qui a également son rôle à jouer en matière de stationnement.

Telles sont les mesures que nous allons prendre dans un avenir proche.

En ce qui concerne les chiffres et le relevé de l'offre d'emplacements de stationnement sur la voie publique, parking.brussels dispose de données relatives à l'offre en voirie, régulièrement mises à jour selon les informations disponibles et mises à disposition du public via la plate-forme open data (<https://data.parking.brussels/mapviewer>).

Une nouvelle campagne de recensement en voirie est, par ailleurs, programmée à l'échelle de la Région dans les mois qui viennent. Le recrutement du prestataire qui sera chargé de cette mission est prévu.

Concernant le stationnement hors voirie, le portail mobigis [https://data-mobility.brussels/mobigis](https://data-mobility.brussels/mobigis/) fournit un détail de l'offre de stationnement hors voirie par bloc. Ceci permet d'avoir une vue claire des stocks disponibles, qui se chiffreraient globalement à au moins 500.000 places, tous secteurs confondus, à l'échelle régionale. Cela dit, même si elles nous donnent une idée de l'ampleur des places hors voirie, vu l'ancienneté des données et les méthodologies utilisées, la plus grande prudence est de mise quant à leur interprétation.

La mesure préconisée est de permettre la mutualisation des emplacements de stationnement pour compenser la suppression en voirie.

J'en viens aux emplacements de stationnement supprimés en voirie. Selon une analyse réalisée début 2019 par mon prédécesseur sur la base des notifications reçues par parking.brussels et de sources connexes non exhaustives (relevés ponctuels, études localisées, photo-interprétation...), l'Observatoire du stationnement



**Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Op de belangrijkste vraag antwoordde u niet. Uit het antwoord op een schriftelijke vraag maak ik op dat er momenteel in het gewest 232.000 parkeerplaatsen langs de openbare weg zijn, en geen 265.000. Betekent dat dat er sinds 2014 32.000 parkeerplaatsen verdwenen zijn?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat heb ik niet gezegd, dat staat daar geschreven. Er komt een tweede lezing van Good Move. Mogelijk moeten de cijfers geüpdatet worden voor we voortwerken. Dat zal blijken uit het openbaar onderzoek en de update in tweede lezing.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Dat is verbijsterend! Had ik er hier vandaag niets over gezegd, dan hadden we ons op wel heel andere cijfers gebaseerd!*

*Uit datzelfde antwoord blijkt dat er tussen 2016 en 2017 weliswaar 1.600 parkeerplaatsen verdwenen zijn. Ik vind het verontrustend dat er binnen Good Move zo'n verschillen zijn. En dan heb ik nog maar louter het thema van de parkeerplaatsen onderzocht!*

*Wie een tienjarenplan opstelt, moet bij de les blijven. De MR stelde enkele jaren geleden voor om een planner te ontwikkelen die realtime gegevens*

a identifié la suppression d’ environ 1.400 places au cours des années 2017 et 2018.

La plateforme open data développée par parking.brussels propose un module permettant très facilement à tout utilisateur, en ce compris les communes, de signaler à l’agence du stationnement toute modification relative à l’offre en stationnement, et donc toute suppression.

Parking.brussels n'a toutefois pas le pouvoir de contraindre les communes à utiliser cet outil. Les possibles sanctions que pourrait prendre le gouvernement à cet égard doivent encore être étudiées, mais il faudra d'abord passer par une concertation avec les communes pour identifier les obstacles à son usage.

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)**.- Vous n'avez pas répondu à la question principale. Selon une réponse à une question écrite, la Région dispose aujourd'hui de 232.000 places en voirie, et non 265.000 comme annoncé dans les chiffres du plan Good Move. Sont-ce donc bien 32.000 places qui ont été supprimées depuis 2014 ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Ce n'est pas ce que j'ai dit, mais c'est écrit. Une deuxième lecture du plan Good Move est prévue. Nous avons travaillé avec les anciens chiffres et peut-être ceux-ci doivent-ils être actualisés avant de poursuivre notre tâche. Cela fera partie de l'enquête publique et de l'actualisation en deuxième lecture.

**Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)**.- C'est un peu affolant ! Si je ne vous en parlais pas aujourd'hui, nous nous serions basés sur des chiffres à ce point différents !

Dans la même question écrite, en effet, les chiffres dont vous venez de parler sont communiqués : entre 2016 et 2017, il y a eu 1600 places en moins. Par contre, il est inquiétant d'avoir dans Good Move des différentiels comme ceux-là ! Je me suis intéressée au stationnement sans approfondir d'autres questions sur lesquelles des problèmes similaires se posent peut-être !

Si l'on fixe un cap à dix ans, on veut coller à la réalité. Il y a quelques années, le MR a proposé un

*zou opleveren en waarmee haalbare doelstellingen kunnen worden ontwikkeld.*

*Ik blijf op mijn honger zitten. Zijn die 32.000 plaatsen verdwenen? In dat geval klopt het cijfer van 65.000 te schrappen plaatsen toch niet meer?*

*U geeft bovendien een andere definitie aan de compensatie, die gericht is op het beter gebruiken van plaatsen. Dat gebeurt echter al. Dat aspect is jaren geleden al in het BWLKE opgenomen. Het stoort mij dat u compensatie verwacht met gedeeld gebruik.*

*Tot slot is er een berekening nodig om de geschrapte parkeerplaatsen te compenseren, maar ook daarover zegt u niets.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Parking.brussels werkt eraan. Ook het delen van plaatsen is een vorm van compensatie. Ik vind dat we bestaande parkeerplaatsen beter moeten gebruiken in plaats van elke verdwenen plaats te compenseren met precies één andere.*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- *Mevrouw de minister, uit uw antwoord blijkt gelukkig dat de regering werkelijk achter de besluiten over de compensatie van parkeerplaatsen staat. Er staat dus niet dat compensatie een voorwaarde is om parkeerplaatsen te kunnen schrappen.*

*Dat misverstand is dus uit de wereld. Het is goed dat dat gebeurde, want in het verleden stond zelfs in het besluit dat het verlies van parkeerplaatsen op de openbare weg moet worden gecompenseerd door voorzieningen in de openbare ruimte aan te leggen, zoals ruimte voor de MIVB, fietspaden, bredere stoepen enzovoort.*

*Zelfs in het oorspronkelijke besluit was het woord 'compensatie' veel ruimer opgevat dan een parkeerplaats. Het kon immers ook gaan over een eigen bedding voor het openbaar vervoer, een fietspad enzovoort. Dat is weliswaar verwarrend, maar het is goed dat de kwestie nu is verduidelijkt.*

*planificateur pour avoir des données en temps réel et fixer des caps et des objectifs accessibles.*

*Je reste sur ma faim. Confirmez-vous la suppression de 32.000 places ? Les 65.000 places amenées à disparaître doivent être actualisées aussi, n'est-ce pas ?*

*Par ailleurs, vous donnez une autre définition de la compensation qui vise à mieux utiliser les places. Mais la mutualisation existe déjà ! Nous avons déjà une série de places, de supermarchés ou de bureaux. Le Cobrace traite de cet aspect depuis plusieurs années. Je suis un peu gênée que vous transformiez la définition de la compensation en mutualisation.*

*Enfin, pour compenser, il faut une clé et vous ne m'avez pas répondu à ce sujet.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Le conseil d'administration de parking.brussels est en train de réaliser la clé de compensation. Comme le disait M. Verstraete, une compensation devrait être vue comme une mutualisation. Pour nous, la mutualisation c'est veiller à mieux utiliser les places au lieu de les compenser une par une.*

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).*- *Votre réponse dissipe heureusement le malentendu selon lequel la compensation serait une condition pour supprimer des places de stationnement.*

*Dans l'arrêté initial, le mot "compensation" avait un sens beaucoup plus large qu'une place de stationnement, puisqu'il pouvait aussi s'agir d'un site propre pour les transports publics, d'une piste cyclable, d'un trottoir plus large, etc.*

*- L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW  
CIELTJE VAN ACHTER**

**TOT MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de stand van zaken in de  
ontwikkeling van een internationaal  
busstation".**

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Gedurende de vorige regeerperiode ondervroeg ik uw voorganger Pascal Smet meermaals over het regeerbeleid inzake reisbussen en de bouw van een internationaal busstation. Het is ronduit beschamend dat de hoofdstad van Europa vandaag nog altijd geen degelijke businfrastructuur heeft voor bussen die middellange of lange afstanden afleggen. De vraag naar zo'n gebouw is groot, zoals bleek uit een studie van 2017.

Vandaag zijn er meerdere opstapplaatsen voor zulke bussen in Brussel, waaronder de opstapplaats aan het Noordstation, maar die voldoet niet en is een ware nachtmerrie op het gebied van verkeersveiligheid. Bovendien is de veiligheid van de reizigers onvoldoende gegarandeerd. De problematiek sleept al jaren aan en maakte deze zomer opnieuw het voorwerp van uit van meerdere reportages. Het is een situatie die we moeten aanpakken.

Het is verontrustend dat er in het regeerakkoord geen aandacht aan die problematiek wordt geschonken en dat er geen concreet stappenplan in staat. Is het internationale busstation niet aan bod gekomen tijdens de onderhandelingen? Heeft de regering daar geen plannen meer voor?

Ook in de vorige regeerperiode werd dit dossier al stiefmoederlijk behandeld. Pas op het einde werd er werk van gemaakt en werd de Erasmussite als locatie naar voren geschoven. Dat was echter niet een van de locaties die de sector eerder al had

**INTERPELLATION 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'état d'avancement du  
développement d'une gare routière  
internationale".**

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Durant la précédente législature, j'ai interrogé à plusieurs reprises votre prédécesseur, M. Pascal Smet, sur la politique du gouvernement concernant les bus touristiques - qui parcourent de moyenne à longue distance - et la construction d'une gare routière internationale. Celle-ci fait l'objet d'une demande importante, comme l'a montré une étude réalisée en 2017.*

*Nous manquons d'arrêts pour ces bus et c'est un véritable cauchemar sur le plan de la sécurité routière, sans compter que la sécurité des passagers n'est pas suffisamment garantie.*

*Cette problématique est totalement absente de l'accord de gouvernement. La gare routière internationale a-t-elle été oubliée au moment des négociations ?*

*Ce dossier a déjà été négligé durant la précédente législature. Le site Érasme a été proposé en dernière minute, à la grande insatisfaction du secteur et de la commune d'Anderlecht.*

*Depuis c'est le calme plat, alors que nous avons un besoin urgent d'une véritable gare routière.*

*L'accord de gouvernement ne prévoit pas non plus de gares routières provisoires à la gare du Nord et à la gare du Midi. Heureusement, Good Move fait mention des gares routières et prévoit un agenda très ambitieux, puisque la situation à la gare du Nord et à la gare du Midi devrait s'améliorer d'ici*

voorgesteld, en er is dan ook al gebleken dat die sector niet onverdeeld gelukkig is over dat idee. Ik geloof ook dat de gemeente Anderlecht niet achter het voorstel stond, maar dat weet ik niet zeker.

Ondertussen is het muisstil geworden rond dit dossier, terwijl we dringend een behoorlijk busstation nodig hebben. Dat zou ook de mogelijkheid bieden om controles uit te voeren, bijvoorbeeld op het vlak van overlading of smokkel. We kunnen het ons niet veroorloven om overal in de stad haltes voor reisbussen te behouden.

Bovendien staat in het regeerakkoord niets over tijdelijke busstations aan het Noord- en het Zuidstation om de situatie daar te verbeteren. Gelukkig hebben we Good Move, waarin wel sprake is van busstations. Bovendien staat daar een heel ambitieuze timing in, want tegen 2020 zou de situatie aan het Noord- en het Zuidstation worden verbeterd en tegen 2022 zou het internationale busstation klaar moeten zijn.

De maatregelen van Good Move staan echter niet in het regeerakkoord.

Hoe zit het met de bouw van een volwaardig internationaal busstation? Klopt het dat er definitief voor de Erasmussite is gekozen? Hebt u die locatie al met de busmaatschappijen en de gemeente Anderlecht besproken? Wat zijn de volgende stappen voor de bouw van het nieuwe busstation? Wanneer zal het worden opgeleverd? Volgens Good Move zal dat in 2020 gebeuren. Klopt dat nog?

De onveiligheid aan het Noordstation vormt een probleem voor de gebruikers. Welke maatregelen neemt u om daar iets aan te doen? Hebt u daarover contact gehad met de busmaatschappijen? Hoe zit het met de tijdelijke organisatie van een internationaal busstation aan het Noordstation? Hoe ziet u dat? Hoe zit het met het Zuidstation en de actiepunten op het gebied van communicatie? Er zou een zogenaamde 'coach manager' komen. Is die er al?

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Mevrouw de minister, mijn fractie interpelleerde uw voorganger meermaals over de*

*2020 et la gare routière internationale devrait être une réalité d'ici 2022.*

*Les mesures de Good Move ne figurent toutefois pas dans l'accord de gouvernement.*

*Qu'en est-il de la construction d'une gare routière internationale à part entière ? Le site Érasme a-t-il été définitivement choisi ? En avez-vous discuté avec les compagnies de bus et la commune d'Anderlecht ? Quelles sont les prochaines étapes de la construction de la nouvelle gare routière ? Sera-t-elle prête en 2020, comme le prévoit Good Move ?*

*Quelles mesures prenez-vous pour remédier à l'insécurité qui règne à la gare du Nord ? Avez-vous consulté les compagnies de bus à ce sujet ? Qu'en est-il de l'organisation temporaire d'une gare routière internationale à la gare du Nord ? Qu'en est-il de la gare du Midi et des points d'action en matière de communication ? Le "coach manager" a-t-il été engagé ?*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Mme la ministre, mon groupe a interpellé de nombreuses fois votre prédécesseur au sujet de l'installation*

*bouw van een of meerdere busstations die naam waardig. Er komt echter maar geen schot in de zaak.*

*De MR-fractie bezocht zelfs het busstation van Hamburg om zich ervan te vergewissen wat een geschikte locatie is en welke services er nodig zijn. Aansluitend bij dat bezoek dienden we in 2015 een voorstel van ordonnantie in betreffende een Brussels wettelijk kader voor het busvervoer. Helaas werd de voorkeur gegeven aan politiek gekonkel, waardoor er van een snelle en gecoördineerde aanpak van de problemen geen sprake kon zijn.*

*Erger nog, de vorige minister van Mobiliteit erkende zelfs drie jaar na ons voorstel de noodzaak van een globale gewestelijke strategie en concrete verbeteringsprojecten met resultaten op korte en middellange termijn. Uiteindelijk begon het te dagen dat het zo niet verder kon en daarom keurde de regering op 20 april 2017 tien strategische acties in verband met het busstation goed.*

*Volgens visit.brussels, zijn er 77 parkeerplaatsen voor toeristenbussen, die allemaal op het grondgebied van Brussel-stad liggen. Het gaat om elf plaatsen voor kort parkeren, elf voor lang parkeren (langer dan vijf uur) en de overige voor middellang parkeren. Om hoeveel parkeerplaatsen gaat het werkelijk? Liggen ze allemaal bij het Zuid- en het Noordstation?*

*In de context van Good Move hebt u er blijkbaar voor gekozen om een busstation te bouwen in de Erasmuswijk, die een aantal voordelen biedt: er is al een metrohalte, de locatie ligt dicht bij de Ring en er komt in de toekomst een station van het gewestelijk expresnet (GEN).*

*Dat neemt niet weg dat busstations in het merendeel van de Europese steden in het centrum liggen en als een positieve aanvulling op het dienstenaanbod worden ervaren. Gaat dat laatste niet verloren als het busstation zo ver van het centrum ligt? Onderschrijft u de keuze of meent u dat er meer dan een busstation moet komen?*

*U had het over een overgangperiode waarin de toestand aan het Zuid- en het Noordstation zou*

d'une ou de plusieurs gare(s) routière(s) dignes de ce nom à Bruxelles, c'est-à-dire, a minima, des quais d'embarquement avec une signalétique moderne, un bâtiment et des services aux passagers tels que des lieux d'attente, des commerces, des guichets et des sanitaires. Nous en sommes loin.

Souhaitant approfondir la question, le groupe MR avait même réalisé une visite de la gare routière d'Hamburg en Allemagne pour comprendre le choix de son emplacement et des services. Dans la foulée, nous avons déposé, en 2015, une proposition d'ordonnance que j'avais eu le plaisir de cosigner. Celle-ci visait notamment à donner un cadre légal aux transports en autocar dans notre Région, qu'il s'agisse de leur itinéraire, de leur stationnement ou de leur contrôle. Malheureusement, privilégiant le jeu politicien au détriment d'une amélioration rapide et coordonnée de cette problématique, la précédente majorité avait décidé, deux ans après son dépôt, de rejeter notre proposition en attendant les résultats d'une étude qui allait exactement confirmer tous les constats posés auparavant par notre groupe ainsi que la plupart des solutions que nous proposons. Que de temps perdu !

Plus grave encore, lors de la législature précédente, le ministre de la mobilité reconnaissait lui-même la nécessité de mettre en place une stratégie régionale globale ainsi que des projets d'amélioration concrets avec un impact à moyen et court termes, ce trois ans après notre proposition. Finalement, tout le monde a reconnu que ce retard était terriblement préjudiciable à la Région. C'est pourquoi, le 20 avril 2017, le gouvernement a finalement approuvé dix actions stratégiques concernant cette gare routière.

C'est l'occasion de faire le point. D'après visit.brussels, nous disposons de 77 emplacements de stationnement pour les autocars touristiques, tous situés sur le territoire de Bruxelles-Ville, dont onze de courte durée, onze de longue durée, donc pour plus de cinq heures, et le reste de moyenne durée. De combien d'espaces prêts à accueillir le stationnement des cars touristiques disposez-vous en réalité ? S'agit-il uniquement d'emplacements situés à la gare du Midi et à la gare du Nord ?

Dans le cadre du plan Good Move, vous semblez avoir choisi le quartier Érasme pour accueillir une

*worden verbeterd. Betekent dat dat de busstations daar behouden blijven?*

*Het busstation wordt voor 2022 aangekondigd, maar parkeerterrein Lennik is pas in 2023 beschikbaar. Het zou goed zijn om dat aspect van Good Move opnieuw te bekijken.*

*Op welke manier zult u de toestand aan het Zuid- en het Noordstation verbeteren? Wat is de stand van zaken? Voor het Noordstation is er bijvoorbeeld al een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd.*

*Er was sprake van verplichte gps-routes voor toeristenbussen, zodat ze niet in drukke buurten terechtkomen en daar de vervuiling en het fileprobleem nog erger maken.*

*Bovendien moesten de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof) en de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) worden geraadpleegd over specifieke parkeerplaatsen voor school- en bedrijfsbussen. Hoe zit het met dat overleg?*

*Er was ook sprake van een nieuwe website: autocars.brussels. Wanneer mogen we die verwachten?*

*Aan welke financieringsoplossingen geeft u de voorkeur voor de bouw van een internationaal busstation? Bent u van plan om de privésector daarbij te betrekken? Welke tarieven zullen de busbedrijven moeten betalen voor het gebruik van het busstation? Hoe worden die vastgelegd?*

gare routière. Cet emplacement présente les qualités suivantes : le métro s'y arrête, une future gare du réseau express régional (RER) y est prévue, et la liaison au ring de Bruxelles permet de moins polluer la ville par les passages des bus.

En attendant, on voit que les gares routières sont généralement au centre de la plupart des villes européennes et remplissent des fonctions qui y sont accueillies très positivement. L'idée d'installer cette gare routière aussi loin de certains pôles importants de la Région bruxelloise n'induit-elle pas une perte de qualité ? Adhérez-vous totalement à ce choix ou estimez-vous qu'il faut plusieurs gares routières ?

Vous parlez de période transitoire, avec la gare du Midi et la gare du Nord, dont la fonction actuelle va être améliorée. Est-ce pour les conserver ou les voir disparaître à terme ?

Autre détail : la gare routière est annoncée pour 2022, alors que le parking Lennik ne sera disponible qu'à partir de 2023. Il serait bon de revoir cet aspect dans le plan Good Move.

Par ailleurs, quelles seront les améliorations apportées et quel est l'état d'avancement du dossier au niveau des gares du Nord et du Midi ? On sait, par exemple, qu'un permis d'urbanisme a été introduit à la gare du Nord.

En ce qui concerne les itinéraires obligatoires au sein de la ville, il était question de communiquer des itinéraires gps aux bus touristiques afin d'éviter leur présence dans des zones où ils ne feraient qu'aggraver la congestion et la pollution.

En outre, la Commission communautaire française (Cocof) et la Commission communautaire flamande (Vlaamse Gemeenschapscommissie, VGC) devaient être consultées pour prévoir des emplacements de stationnement plus spécifiques pour les bus scolaires et les bus d'entreprise. Quels sont les résultats de cette concertation ?

Il était également question de lancer la plate-forme autocars.brussels. Qu'en est-il ?

Enfin, quelles modalités de financement remportent votre préférence pour la construction d'une gare routière internationale ? Avez-vous décidé d'y associer le secteur privé ? Quelles seront

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het regeerakkoord bepaalt heel duidelijk dat de regering achter Good Move staat. Er loopt natuurlijk een openbaar onderzoek waarop een tweede lezing en aanpassingen zullen volgen, maar we blijven wel degelijk achter het idee van Good Move staan. In dat plan staat inderdaad dat we een internationaal busstation nodig hebben.

Ik deel uw mening dat zo'n station nodig is, want de huidige situatie aan zowel het Noordstation als het Zuidstation confronteert ons met een aantal uitdagingen.

Het terrein van parkeergarage Lennik ter hoogte van metrostation Erasmus in Anderlecht is eigendom van het Brussels Gewest en werd tot 2023 in concessie gegeven na een inplantingsstudie voor een of meerdere internationale busstations. De conclusie van de studie was inderdaad dat het parkeerterrein bij metrostation Erasmus daarvoor geschikt is. De busbedrijven werden hiervan op de hoogte gebracht en waren overigens vertegenwoordigd in de begeleidingscomités.

Perspective.brussels heeft in opdracht van de regering een ontwikkelingsstrategie en een programmatische en stedenbouwkundige planning van de strategische zones in Brussel opgesteld en de geformuleerde voorstellen geanalyseerd. Daaruit blijkt dat de meest geschikte plek voor een nieuw busstation bij Erasmus ligt, op het terrein van parkeergarage Lennik.

Ik merk dat u bezorgd bent over de toegankelijkheid van die locatie vanuit het centrum, maar Erasmus is zeer vlot bereikbaar met de metro. Op het terrein staat bovendien nog geen zware infrastructuur en het grenst aan de Ring. De keuze voor die locatie werd al door de vorige regering gemaakt, op grond van het onderzoek van perspective.brussels.

De regering moet nu een architectuurwedstrijd organiseren om het project te realiseren. Als we de wedstrijd snel uitschrijven, kan het gewest het project nog tijdens deze regeerperiode en voor

les modalités tarifaires appliquées aux sociétés utilisant cet espace nouvellement créé ? Comment seront-elles définies ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *L'accord de gouvernement énonce clairement le soutien du gouvernement à Good Move, qui souligne la nécessité de créer une gare routière internationale.*

*La situation actuelle à la gare du Nord et à la gare du Midi nous confronte effectivement à un certain nombre de défis.*

*Une étude d'implantation a conclu que le parking Lennik, situé à la hauteur de la station de métro Érasme à Anderlecht, était adapté à l'implantation d'une ou de plusieurs gares routières internationales. Les compagnies d'autobus en ont été informées et étaient également représentées dans les comités de pilotage.*

*Le gouvernement a chargé perspective.brussels d'élaborer une stratégie de développement et un calendrier programmatique et urbanistique des zones stratégiques à Bruxelles et d'analyser les propositions qui avaient été formulées. Le site Érasme est apparu comme le plus approprié pour une nouvelle gare routière.*

*Le site est facilement accessible en métro, ne dispose encore d'aucune infrastructure lourde et est proche du ring de Bruxelles.*

*Le gouvernement doit maintenant organiser rapidement un concours d'architecture pour que le projet aboutisse avant 2023, date d'expiration de la concession sur le site.*

*Bruxelles Mobilité (BM) a commandé des bancs et des auvents qui seront bientôt installés dans la rue du Progrès afin d'améliorer le confort des passagers des bus. Le réaménagement complet de la gare du Nord a été interrompu en raison de la vente du Centre de communication Nord (CCN).*

*BM a apporté un certain nombre d'améliorations à la gare du Midi, comme une zone d'accueil pour ceux qui viennent de l'autoroute et un point*

2023 realiseren, wanneer de concessie op het terrein afloopt. Dat zal ook zo in de tweede lezing van Good Move staan.

Brussel Mobiliteit heeft banken en luifels besteld die op korte termijn in de Vooruitgangsstraat bij het Noordstation worden geplaatst om het busreizigerscomfort te verbeteren. De volledige aanpassing van het Noordstation, die in samenwerking met busmaatschappijen, de MIVB en De Lijn wordt uitgevoerd om het reizigerscomfort te verbeteren, is onderbroken als gevolg van de verkoop van het CCN-gebouw. Alle projecten zijn afgevoerd naar aanleiding van die verkoop. De nieuwe eigenaar wil het gebouw slopen en door middel van winkelruimtes beter op het wegennet aansluiten. Er werd nog geen stedenbouwkundige vergunning toegekend voor die plannen. De besprekingen lopen nog.

Voor het Zuidstation heeft Brussel Mobiliteit een aantal verbeteringen aangebracht. Zo is er in de Frankrijkstraat ter hoogte van het station een nieuwe kiss-and-ridezone voor wie van de snelweg komt en in Brussel arriveert. Daarnaast is er op ongeveer twintig meter van dezelfde locatie een wacht- en opstaphalte aangelegd voor wie de stad wil verlaten. Enkel bussen, taxi's en fietsers zullen op die locatie de richting weg van de stad kunnen nemen.

*(verder in het Frans)*

*Mevrouw d'Ursel, ik ben het natuurlijk met u eens dat internationale busreizigers op een aangename plek moeten aankomen en vertrekken. Met de metro kunnen ze vlot naar de belangrijkste plaatsen in de stad, ook al ligt metrostation Erasmus niet in het centrum.*

*Betekent dat dat er meerdere busstations moeten komen? Die mogelijkheid komt ter sprake in de haalbaarheidsstudie.*

*Uw vragen over de trajecten die school- en bedrijfsbussen afleggen, de financiering enzovoort zijn nieuw. Ik stel voor dat u ze nogmaals schriftelijk of mondeling stelt, zodat ik u een gedetailleerd antwoord kan geven.*

*d'attente et d'embarquement réservé aux bus, aux taxis et aux cyclistes qui quittent la ville.*

*(poursuivant en français)*

Mme d'Ursel, je suis évidemment d'accord avec vous : il faut accueillir positivement les opérateurs et surtout les usagers de bus internationaux qui arrivent dans notre ville. Nous devons faire en sorte que ces usagers rejoignent facilement tous les principaux pôles de la ville. Tel est l'objectif des lignes de métro, dont celle à partir de la station Érasme offre une accessibilité aisée, même si cette station n'est pas véritablement située dans le centre-ville.

Devons-nous pour autant avoir plusieurs gares routières ? Cette possibilité est un point évoqué dans l'étude de faisabilité.

Vos questions supplémentaires sur les itinéraires des bus scolaires, les bus d'entreprises, le financement et autres, sont des questions qui ne nous avaient pas été communiquées en amont. Je vous invite à me les transmettre par écrit ou en question orale, et je demanderai à mes services de vous fournir une réponse détaillée.



**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het verheugt me dat u dit dossier ter harte wilt nemen en dat deze vergetelheid in het regeerakkoord rechtgezet zal worden door middel van uw beleidsbrieven, die er hopelijk binnenkort zullen komen. Ik hoop dat er ook bij de begrotingsbesprekingen middelen uitgetrokken zullen worden om de plannen te realiseren.

Ik vind het echter wel verontrustend dat de verkoop van het CCN-gebouw aan het Noordstation alle plannen overschaduwet en dat er daardoor geen vooruitgang mogelijk is op het vlak van mobiliteit. Er wordt steeds weer gewezen op het feit dat het gebouw nog niet verkocht is. Als overheid moeten de regering of Brussel Mobiliteit echter toch kunnen uitmaken en vastleggen hoe ze die bijzonder belangrijke mobiliteitshub precies vorm willen geven. Ik kan werkelijk niet aanvaarden dat die nieuwe eigenaars van het CCN-gebouw gaan bepalen hoe de overheid de mobiliteit op zo'n belangrijke plaats voor de stad moet regelen.

Ik vind het een zwakgebod dat u steeds weer verwijst naar de situatie met betrekking tot het CCN-gebouw. Ik hoop dat de regering op dat vlak een echte visie zal ontwikkelen en zal bepalen hoe de mobiliteit er op die plek moet uitzien.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik steun uw plannen voor een echt busstation. Wat reizigers nu te zien krijgen als ze uitstappen, is de hoofdstad van Europa onwaardig.*

*Misschien zal één busstation niet volstaan. U hebt me trouwens niet kunnen geruststellen over de manier waarop het nieuwe busstation wordt gebouwd. Het kan niet de bedoeling zijn dat de woningen en kantoren die in de buurt worden gebouwd, in een soort voorstedelijk niemandsland terechtkomen. Er moet goed worden nagedacht over collectieve en andere voorzieningen om de buurt aantrekkelijk te maken.*

- *Het incident is gesloten.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je me réjouis de votre volonté de prendre ce dossier à cœur et de rectifier cette omission dans l'accord de gouvernement. J'espère que les discussions budgétaires permettront de libérer des moyens pour concrétiser ces plans.*

*Il est toutefois préoccupant que la vente du bâtiment CCN éclipse tous les plans et hypothèque toute avancée en matière de mobilité.*

*J'espère que le gouvernement élaborera une véritable vision et déterminera à quoi doit ressembler la mobilité dans un lieu aussi stratégique.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je soutiens votre démarche de mise en place d'une véritable gare routière. La façon dont sont accueillis les voyageurs aujourd'hui est proprement indigne de la capitale de l'Europe.

Peut-être, effectivement, une seule gare routière n'est-elle pas suffisante. S'il y a dans le quartier choisi un espace utilisable, peut-être y a-t-il aussi une magie à créer entre les nouvelles fonctions du quartier Érasme à Anderlecht. Or, nous n'avons pas reçu d'apaisements sur la façon dont sera construite cette gare routière. Les logements et bureaux qui seront construits aux alentours ne devraient pas se trouver, comme c'est le cas actuellement, dans une espèce de banlieue sans âme. Les équipements collectifs et autres doivent être pensés pour insuffler à ce quartier l'envie d'y vivre.

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de te nemen maatregelen tegen  
de voortdurende agressies tegen MIVB-  
personeelsleden".**

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams  
Belang).**- Het personeel van de MIVB wordt zowat  
dagelijks geconfronteerd met agressie, wat naast  
ergernis en frustratie vooral angst veroorzaakt. Een  
MIVB-controleur vertelde anoniem zijn verhaal  
aan Bruzz en merkte op dat het beleid van de MIVB  
zich laat samenvatten als 'too little too late'.  
Volgens hem zullen op die manier dodelijke  
ongevallen niet lang meer uitblijven.

In het verleden werd inderdaad al meermaals aan  
de alarmbel getrokken. Ik pleitte er zelf al  
meermaals voor om personeel van de MIVB uit te  
rusten met pepperspray en een wapenstok. Die  
vraag werd steeds door u en uw voorgangers  
afgewimpeld, maar wordt nu luid en duidelijk  
herhaald door de MIVB-personeelsleden zelf.

Eind juli werd tijdens een controle op een  
Noctisbus aan het metrostation Louiza opnieuw een  
MIVB-agent mishandeld zodat hij naar het  
ziekenhuis moest. De agressor was in orde met zijn  
vervoersbewijs, maar toch ontstond er een  
vechtpartij. Voor hij het wist, was de controleur  
omringd door een volledige bende die hem zwaar  
toetakelde. Hij hield er een schedelbreuk aan over  
en behoort nu tot de vele personeelsleden die  
kampen met een allesoverheersend angstgevoel.

Enige tijd later belandde een technische  
medewerker na het vervangen van een lichtbak aan  
het station Hallepoort in het ziekenhuis en liepen  
twee MIVB-personeelsleden tijdens een  
ticketcontrole in Simonis lichte verwondingen op.

In april 2018 werd na rellen in de Peterboswijk in  
Anderlecht beslist om extra personeel in dienst te

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK  
LOOTENS-STAEL**

**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 mesures à prendre contre  
les agressions continues à l'égard du  
personnel de la STIB".**

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en  
néerlandais).**- *Le personnel de la STIB est  
confronté quotidiennement à l'agressivité, ce qui  
provoque frustration et peur. Un inspecteur de la  
STIB a raconté son histoire à Bruzz de manière  
anonyme et a fait remarquer que la politique de la  
STIB peut être résumée comme "trop peu, trop  
tard". Selon lui, de cette façon, des accidents  
mortels ne tarderont pas à se produire.*

*Dans le passé, l'alarme a en effet été tirée à  
plusieurs reprises. J'ai moi-même plaidé à  
plusieurs reprises pour équiper le personnel de la  
STIB de spray au poivre et de matraques.*

*En avril 2018, à la suite des émeutes dans le  
quartier du Peterbos à Anderlecht, il a été décidé  
d'embaucher du personnel supplémentaire, de  
renforcer les patrouilles de police, de distribuer  
des radios aux employés et des sprays au poivre. Le  
personnel supplémentaire a été engagé, mais ce  
n'est pas suffisant, car entre-temps la charge de  
travail a augmenté, entraînant une nouvelle  
pénurie de personnel. Et le personnel attend  
toujours le spray au poivre.*

*En plus de la matraque et du spray au poivre, la  
STIB peut prendre d'autres mesures pour mettre fin  
aux agressions. Par exemple, la STIB pourrait  
remplacer le nom par un numéro d'identification  
unique sur les badges des contrôleurs, pour éviter  
des représailles au domicile de ceux-ci.*

*Quand les membres du personnel recevront-ils un  
spray au poivre ?*

nemen, de politiepatrouilles te versterken, radio's uit te delen aan de werknemers en hun pepperspray te geven. Dat extra personeel is er gekomen, maar het volstaat niet, want ondertussen steeg de werklast waardoor er opnieuw een personeelstekort is. En ook op de pepperspray wacht het personeel nog altijd, zoals een personeelslid van de MIVB in Bruzz verklaarde.

Naast de wapenstok en pepperspray kan de MIVB nog meer maatregelen nemen om de agressie een halt toe te roepen. Bij het uitschrijven van een boete ziet een zwartrijder bijvoorbeeld steeds de naam van de controleur verschijnen. Via sociale media en het internet is het vandaag niet moeilijk meer om te weten te komen waar iemand woont. Meerdere controleurs werden thuis al opgezocht door hardleerse zwartrijders of vonden een dreigbrief onder de ruitenwisher van hun auto. De MIVB kan perfect de naam op de badges vervangen door een uniek identificatienummer.

Wanneer krijgen de personeelsleden pepperspray?

Wordt de mogelijkheid onderzocht om de personeelsleden wapenstokken te geven? Hoe zit het met de vervanging van de namen op de badges door nummers? Welke andere maatregelen zullen er genomen worden?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er lopen gesprekken tussen het senior management en personeelsvertegenwoordigers over welke middelen onder welke voorwaarden kunnen worden gebruikt. Momenteel kan ik u dus niet meer zeggen.

Het is wettelijk verplicht om de naam van het personeelslid van de MIVB op zijn badge te vermelden.

De MIVB neemt meerdere maatregelen om de veiligheid van haar personeel te waarborgen. Hoogwaardig openbaar vervoer betekent ook dat het aangenaam en comfortabel vervoer is waarop het MIVB-personeel zich veilig voelt en werkelijk veilig is. Daarom wordt het personeelbestand uitgebreid, worden er opleidingen inzake zelfverdediging en interventietechnieken gegeven, wordt de samenwerking met de politie verbeterd enzovoort. Elke aanval wordt als een

*La possibilité de distribuer des matraques au personnel est-elle examinée ? Qu'en est-il du remplacement des noms par des numéros sur les badges ? Quelles autres mesures seront-elles prises ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Des discussions sont en cours entre le comité de direction et les représentants des employés au sujet des ressources qui peuvent être utilisées et dans quelles conditions. Je ne peux donc pas vous en dire plus pour l'instant.*

*La loi impose d'inscrire le nom du collaborateur de la STIB sur son badge.*

*La STIB prend plusieurs mesures pour assurer la sécurité de son personnel. Des transports publics de qualité, c'est aussi un transport agréable et confortable dans lequel le personnel de la STIB se sent en sécurité et est vraiment en sécurité. C'est la raison pour laquelle le nombre d'agents a été augmenté, une formation à l'autodéfense et aux techniques d'intervention a été dispensée, la coopération avec la police a été améliorée, etc. Chaque attaque est considérée comme un accident du travail et est analysée par le service interne pour*

arbeidsongeval beschouwd en geanalyseerd door de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDPBW) om na te gaan of bijkomende maatregelen nodig zijn.

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

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Er wordt niet erg zwaar aan het veiligheidsprobleem getild. Nagenoeg dagelijks worden MIVB-personeelsleden het slachtoffer van geweld. Naar verluidt neemt het aantal gevallen van agressie weliswaar af, maar neemt de ernst van de feiten toe. Daar mogen we niet zomaar aan voorbijgaan.

Ik weet dat een aantal zaken, zoals het verschaffen van pepperspray, het weglaten van de namen op de badges of in de processen-verbaal, juridisch niet mogelijk zijn. Er worden echter al maandenlang wetswijzigingen op dat vlak aangekondigd. Hoe ver staat het daarmee? Zal de Brusselse regering daarin proactief optreden?

Dient de regering stelselmatig klachten in? Stelt zij zich steeds burgerlijke partij wanneer een van de personeelsleden het slachtoffer is van geweld? Het is immers belangrijk dat de regering laat zien dat zij achter het personeel staat, zeker als het om geweld gaat. Er moet op dat vlak een bocht gemaakt worden. Het is dan ook tekenend dat het Uitgebreid Bureau dit thema kennelijk niet belangrijk genoeg vond om een interpellatie aan bod te laten komen. Het is ook tekenend dat mijn fractie blijkbaar de enige is die deze kwestie ter sprake wil brengen. Men probeert zich er snel en gemakkelijk van af te maken door het onderwerp als mondelinge vraag te behandelen.

Ik kan alleen maar hopen dat deze regering een signaal wil geven. Ik zal deze kwestie nauwlettend blijven volgen en zal de regering daarover blijven interpelleren tot er vooruitgang wordt geboekt. De vaststelling dat de zaken nu eenmaal wettelijk zo geregeld zijn en dat de regering er verder niets aan kan doen, zal niet volstaan. Als de situatie wettelijk niet goed geregeld is, moeten er wetswijzigingen doorgevoerd worden. Ik verwacht dat de regering

*la prévention et la protection au travail (SIPPT) afin de déterminer si des mesures supplémentaires sont nécessaires.*

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

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** *(en néerlandais).*- *Le problème de la sécurité n'est pas abordé très sérieusement. Presque chaque jour, le personnel de la STIB est victime de violence. Bien que le nombre de cas d'agressions diminue, la gravité des faits augmente. Nous ne pouvons l'ignorer.*

*Où en sont les modifications législatives qui permettraient de doter les agents de sprays au poivre et de ne pas faire apparaître leur nom sur les badges ? Le gouvernement bruxellois adoptera-t-il une approche proactive ?*

*Le gouvernement dépose-t-il systématiquement une plainte ? Engage-t-il toujours une action civile si l'un des membres de son personnel est victime de violence ? Il est significatif que le Bureau élargi n'ait apparemment pas considéré cette question comme suffisamment importante pour faire l'objet d'une interpellation. Il est également révélateur que mon groupe semble être le seul à vouloir soulever cette question.*

*Je ne peux qu'espérer que ce gouvernement enverra un signal. Je continuerai de suivre cette question de près et d'en discuter avec le gouvernement jusqu'à ce que des progrès soient réalisés, y compris d'éventuelles modifications législatives, en vue de protéger l'intégrité mentale et physique du personnel de la STIB.*

*- L'incident est clos.*

daadkrachtiger optreedt om de mentale en fysieke integriteit van het MIVB-personeel te beschermen.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de impact van de werken van Infrabel op de Noord-Zuidas".**

*De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Infrabel is van plan om tussen half oktober en half november een heleboel piekurtreinen door de noord-zuidverbinding te schrappen om deze herfst een aantal installaties ten zuiden van het Zuidstation te moderniseren. De NMBS vreest dat daardoor dagelijks zo'n 68.000 forenzen hun vertrouwde trein moeten missen.*

*We weten allemaal hoe belangrijk de noord-zuidverbinding is en hoe moeilijk het is om tijdens de spits van en naar Brussel te pendelen. Ik begrijp natuurlijk dat het nodig is om het zenuwcentrum van het spoornet te moderniseren, maar het gebrek aan gecoördineerde communicatie en alternatieven slaat me met verstomming.*

*Werd het Brussels Gewest geraadpleegd tijdens de planning van de werken? Zijn er nog contacten en met wie?*

*Overweegt uw administratie alternatieven voor de getroffen treinreizigers?*

*Federaal minister Bellot heeft een werkgroep opgericht die momenteel bekijkt hoe ze de verkeershinder binnen de perken kan houden. Is het Brussels Gewest vertegenwoordigd in de werkgroep?*

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

**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'impact des travaux menés sur la jonction Nord-Midi par Infrabel".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- C'est sous le titre "Infrabel veut étrangler le trafic ferroviaire bruxellois un mois" que s'ouvrait la une de l'édition du 30 juillet dernier du journal L'Écho. Faisant l'effet d'une bombe, il rendait publique la suppression, chaque jour, d'une centaine de trains devant traverser l'axe Nord-Midi entre la mi-octobre et la mi-novembre 2019.

Le gestionnaire de l'infrastructure propose de ne pas faire rouler tous les trains circulant aux heures de pointe (les "trains P") au départ et à destination de Bruxelles. Infrabel doit moderniser, cet automne, les équipements au sud de la gare du Midi. De quoi causer de sérieuses perturbations. En effet, la SNCB craint la suppression des trains pour 68.000 navetteurs par jour pendant les travaux.

Connaissant l'importance de cet axe et les difficultés à entrer dans la capitale, en heure de pointe, par un autre moyen que le rail, des embarras sont à prévoir. Il s'agit pour le moins d'une situation problématique.

Conscient de la nécessité de moderniser cet axe névralgique de notre réseau ferroviaire, je reste cependant sans voix devant l'absence d'une communication coordonnée et de solutions alternatives.

*Heeft de regering het onderwerp op de agenda van het Overlegcomité gezet?*

*Volgens mij hebben de 68.000 pendelaars die met de trein naar Brussel komen, recht op informatie en alternatieven.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Misschien is het een detail, maar het Brussels Gewest was via de MIVB en niet via zijn eigen administratie betrokken bij de planning van de werken. De MIVB en de NMBS vergaderen er intussen al zo'n twee maanden over.*

*Samen hebben ze alternatieven bekeken. De MIVB laat weten dat ze haar aanbod niet gaat uitbreiden. Ze kan immers niet meer voertuigen inzetten tijdens de spits. De strategie bestaat er daarom in om zo weinig mogelijk treinen te schrappen, onder andere door ze om te leiden via lijn 26 in het oosten en lijn 28 in het westen.*

*Dagelijks worden er twaalf piekurtreinen geschrapt en 35 omgeleid of ingekort. De MIVB laat weten dat ze de grootste instroom van treinreizigers op haar netwerk bij de start van de ochtendspits verwacht en dan wordt de capaciteit nog niet ten volle benut.*

*De maatregelen betreffen dus de kaartjes, de bewegwijzering en het personeel ter plaatse. Reizigers van de getroffen treinen kunnen gratis overstappen op het MIVB-net en MIVB-personeel zal hen wegwijs maken in de knooppunten Brussel-West en Merode. In Bockstael, Jette en Brussel-*

La Région bruxelloise a-t-elle été consultée lors de la planification de ces travaux ? Des contacts sont-ils en cours ? Quels sont les interlocuteurs ?

Des alternatives sont-elles à l'étude au sein de vos administrations afin de proposer une solution à ces navetteurs ?

Un groupe de travail initié par le ministre François Bellot étudie actuellement les options visant à réduire l'impact des travaux sur le trafic. La région bruxelloise y est-elle représentée ?

Le gouvernement a-t-il porté le sujet au Comité de concertation ? Si non, pourquoi ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses qui seront très précieuses aux 68.000 navetteurs légitimement en attente d'informations et de solutions alternatives. Vous ne pouvez pas décourager les travailleurs ayant l'excellent réflexe de circuler en train.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour répondre à votre première question, c'est peut-être un détail, mais la Région a été impliquée dans la planification des travaux à travers la STIB et non pas son administration. Des échanges à ce sujet se tiennent entre la STIB et la SNCB depuis deux mois environ. La direction Sales, Marketing & Network de la STIB gère cette collaboration.

Pour répondre à votre deuxième question, la STIB et la SNCB ont conjointement étudié des solutions alternatives. La direction Sales, Marketing & Network de la STIB nous a informés qu'aucune offre supplémentaire n'est prévue. En effet, il est impossible pour la STIB d'injecter plus de véhicules aux heures de pointe. Dès lors, la stratégie adoptée consiste à ce que l'opérateur ferroviaire limite au maximum le nombre de trains supprimés, entre autres en déviant ces trains grâce à deux autres jonctions de la Région, à savoir la ligne 26 à l'est et la ligne 28 à l'ouest.

Douze trains (d'heures de pointe) P seront quotidiennement supprimés et 35 autres seront limités ou déviés. Toutefois, pour l'heure de pointe matinale, la STIB précise que l'essentiel du report du trafic sur son réseau devrait intervenir en début

*Schuman kunnen reizigers overstappen op een andere trein.*

*Brussel Mobiliteit is niet betrokken bij de werkgroep van federaal minister Bellot. De MIVB stuurt wel een vertegenwoordiger naar de vergaderingen.*

*Het komt er in de eerste plaats op aan om samen oplossingen te vinden, niet alleen via het Overlegcomité, maar ook met de NMBS en de andere maatschappijen. Het is de bedoeling om de gevolgen en de overlast in de mate van het mogelijke te beperken.*

*- Het incident is gesloten.*

de période, moment où elle possède encore des marges pour accueillir des voyageurs.

Ses mesures concerneront donc la billettique, la signalisation pour les voyageurs et leur accompagnement. Pratiquement, les voyageurs provenant des trains concernés pourront avoir gratuitement accès au réseau de la STIB (moyennant une demande à effectuer préalablement aux déplacements), et des agents seront présents pour aiguiller les voyageurs au sein des pôles d'échange de Bruxelles-Ouest et de Mérode. À Bockstael, Jette et Bruxelles-Schuman, les voyageurs seront davantage conviés par la SNCB à effectuer une correspondance avec d'autres trains.

Quant au groupe de travail initié par le ministre François Bellot, actuellement, Bruxelles Mobilité n'y est pas conviée. C'est la STIB qui s'en occupe.

Vous me demandez aussi si le gouvernement a porté le sujet au Comité de concertation. L'essentiel, c'est de trouver des solutions ensemble, pas uniquement via le Comité de concertation, mais aussi avec la SNCB et tous les opérateurs, car on sait qu'à Bruxelles, de nombreux navetteurs arrivent chaque matin et repartent chaque soir. Nous voulons encourager les déplacements en transports en commun. Les mesures prises dans le cadre du chantier d'Infrabel sur la jonction Nord-Midi auront un effet considérable et entrave la volonté traduite dans le plan Good Move d'offrir des solutions alternatives aux navetteurs. Je comprends toutefois que, s'il y a des travaux à faire, il faut les réaliser. L'idée est d'en réduire l'impact et les désagréments qu'ils pourraient engendrer.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN  
BRANDT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN  
VERKEERSVEILIGHEID,**

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

**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 komst van de elektrische Villo's".**

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *In juli 2018 kondigde uw voorganger aan dat er een akkoord met JCDecaux was om een deel van de Villofietsen te moderniseren. Een derde van de huidige fietsen zou door een elektrisch exemplaar worden vervangen.*

*Om de ingreep te financieren, kreeg JCDecaux de toestemming om een derde van zijn reclamepanelen te vervangen door digitale borden, maar die verbruiken veel elektriciteit, brengen de verkeersveiligheid in het gedrang, bederven het landschap enzovoort.*

*Het is nu herfst en we wachten nog steeds op de eerste elektrische Villo!*

*Blijft de nieuwe regering bij het principe van digitale schermen in ruil voor elektrische fietsen? Wat gebeurt er in de zes Brusselse gemeenten die geen digitale schermen willen?*

*Wanneer mogen we de elektrische Villo's tegemoet zien? In augustus tweette JCDecaux dat ze in september beschikbaar zouden zijn. Vanwaar de vertraging? Hoeveel reclamepanelen heeft JCDecaux al vervangen door digitale schermen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Enkele weken geleden heb ik bij JCDecaux nagevraagd hoe het met die elektrische fietsen zit. Technische problemen hebben vertraging veroorzaakt, maar ze komen eraan.*

*De panelen worden momenteel vervangen. Dat kan vanzelfsprekend alleen in gemeenten die geen*

**concernant "l'arrivée des Villo électriques".**

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il y a un peu plus d'un an, en juillet 2018, votre prédécesseur annonçait un accord avec la société JCDecaux concernant la modernisation et l'électrification d'une partie de la flotte des véhicules Villo.

Répondant à une demande croissante de la population d'utiliser des moyens de transport alternatifs, l'accord prévoyait le remplacement d'au moins un tiers de la flotte au profit de vélos électriques.

Pour financer cette mesure, JCDecaux a reçu, en contrepartie, l'autorisation de transformer un tiers de ses panneaux publicitaires traditionnels en panneaux numériques. Or, ces panneaux numériques posent problème en termes de consommation énergétique, de sécurité routière, de pollution visuelle, etc.

L'automne est là, et force est de constater qu'aucun Villo électrique n'est apparu dans notre Région !

Le nouveau gouvernement confirme-t-il cette stratégie de négocier la mise à disposition de vélos électriques contre la promesse de pouvoir installer des panneaux numériques ? Si oui, comment allez-vous aborder le problème des six communes bruxelloises qui ont refusé l'installation des panneaux numériques sur leur territoire ?

Quand peut-on espérer voir arriver des vélos électriques dans la flotte de Villo ? En août dernier, l'opérateur JCDecaux envoyait un tweet, annonçant leur arrivée pour septembre. Quelle est la cause du retard ? Où en est la transformation des panneaux publicitaires gérés par JCDecaux ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Injecter des vélos électriques dans la flotte de Villo est une des bonnes réponses que l'on peut apporter aux difficultés présentées par la configuration de la Région bruxelloise.

Il y a quelques semaines, j'ai pris contact avec JCDecaux pour savoir où en était ce projet. Les vélos électriques devraient arriver assez vite, mais



*bezwaar maken. In de andere gemeenten lopen nog beroepsprocedures.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *De eerste vraag is of de regering de vervanging van klassieke panelen door digitale schermen onderschrijft. Kunt u ons zeggen hoever het met de vervanging staat? In welke gemeenten zijn er problemen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb het overzicht niet bij de hand, maar kan het u bezorgen. De vorige regering heeft beslist om JCDecaux toestemming te geven om de klassieke panelen te vervangen.*

*Elektrische Villo's zijn een belangrijk onderdeel van een globale strategie.*

*- Het incident is gesloten.*

quelques difficultés techniques leur ont fait prendre du retard. Il n'y a pas de problème politique.

La transformation des panneaux est en cours. Il n'est évidemment possible d'implanter les dispositifs nécessaires que dans les communes qui ne s'y opposent pas. Dans les communes qui s'y opposent, des procédures de recours ont été lancées.

**M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La première question est de savoir si le gouvernement soutient la stratégie de transformation des panneaux publicitaires classiques en panneaux numériques. Nous avons débattu de l'utilité et de l'opportunité d'installer des panneaux numériques dans l'espace public. Est-il possible d'obtenir un état des lieux de la transformation de ces panneaux ? Dans quelles communes observe-t-on des blocages ? J'aurais aimé avoir un peu plus de détails sur l'inventaire.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas l'inventaire avec moi, mais je peux vous le faire parvenir. Les panneaux sont en cours de transformation, comme le prévoit l'accord avec l'opérateur JCDecaux. C'est le gouvernement précédent qui a décidé de poursuivre dans cette voie.

Les vélos électriques de Villo ont un intérêt réel dans le cadre d'une stratégie plus globale.

*- L'incident est clos.*