



**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 15 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 15 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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. 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

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

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Aurélie Czekalski 7

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

betreffende "de plaats van de vrouw in de openbare ruimte".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer 14

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

betreffende "de overstapparkings".

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Aurélie Czekalski 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 place de la femme dans l'espace public".

Discussion – Orateurs :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Ibrahim Dönmez (PS)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Interpellation de M. Christophe De Beukelaer 14

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 parkings de dissuasion".

Discussion – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele	27	Interpellation de M. Julien Uyttendaele	27
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 beheer van de informatie over incidenten op het MIVB-net".		concernant "la gestion de l'information relative aux incidents sur le réseau de la STIB".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer Julien Uyttendaele (PS)		M. Julien Uyttendaele (PS)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)		Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellatie van mevrouw Ingrid Parmentier	32	Interpellation de Mme Ingrid Parmentier	32
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 evaluatie van de autoloze dag 2019 en de uitbreiding van het aantal edities".		concernant "l'évaluation de la journée sans voiture 2019 et la multiplication du nombre d'éditions".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellatie van mevrouw Véronique Jamoulle	45	Interpellation de Mme Véronique Jamoulle	45
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 vrij te houden zones in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 52

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

betreffende "het geschil tussen het Brussels Gewest en Sibelga inzake de werkzaamheden voor de verlenging van tramlijn 8".

Mondelinge vraag van mevrouw Alexia Bertrand 55

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

betreffende "de ticketrevolutie op het MIVB-net".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 58

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

betreffende "de termijn voor de bouw van de MIVB-stelplaats op de Erasmussite".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 60

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

concernant "les zones de recul à respecter aux abords des passages pour piétons".

Discussion – Orateurs :

Mme Véronique Jamoulle (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 52

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

concernant "le litige entre la Région bruxelloise et Sibelga pour les travaux du prolongement de la ligne de tram 8".

Question orale de Mme Alexia Bertrand 55

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 révolution billettique dans les réseaux de la STIB".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 58

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 délais de réalisation du dépôt de la STIB à Érasme".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 60

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

Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het gebrek aan ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod in het gebied van het Biestebroekdok te Anderlecht".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 65

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

betreffende "de praktijkexamens voor het rijbewijs".

Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "l'absence de développement de l'offre de transports en commun dans la zone du bassin de Biestebroeck à Anderlecht".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 65

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 examens pratiques du permis de conduire".

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende "de plaats van de vrouw in de
openbare ruimte".**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Mevrouw de minister, als dagelijkse gebruikster van het openbaar vervoer voelde ik me sterk aangesproken door uw opmerking dat de Brusselse openbare ruimte door en voor mannen is aangelegd.*

Wie zich in het openbaar vervoer veilig voelt, zal het ook vaker nemen en op die manier bijdragen tot het oplossen van de files.

Aangezien vrouwen andere verplaatsingsbehoeften hebben dan mannen, moeten we de openbare ruimte vrouwvriendelijker maken met eenvoudige maatregelen, zoals een betere verlichting, schone haltes en voertuigen, frequentere patrouilles, meer surveillancecamera's en een vlakke vloerbedekking.

Welke maatregelen neemt u zodat vrouwen zich veiliger voelen in het openbaar vervoer?

Welke gendergeïntegreerde benadering past u in mobiliteitskwesties toe? Staan daar specifieke middelen tegenover? Wordt er rekening mee gehouden bij de investeringen in de openbare ruimte?

**INTERPELLATION DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

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

**concernant "la place de la femme dans
l'espace public".**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *Mme la ministre, votre intervention au sujet d'un espace public bruxellois pensé par les hommes et pour les hommes m'a fortement interpellée en tant que femme qui prend les transports en commun tous les jours.*

Même si les problèmes de harcèlement de rue et de sentiment d'insécurité sont bien réels, le fait de se sentir en sécurité dans les transports en commun aidera aussi les Bruxellois et Bruxelloises de tout âge à les emprunter davantage. Cela permettra de désengorger Bruxelles.

Les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes besoins en matière de déplacements. Ils n'effectuent pas les mêmes déplacements et c'est pour cela qu'il y a lieu de prendre des mesures simples pour adapter l'espace public aux besoins des femmes, comme un meilleur éclairage, plus présent et plus performant, des arrêts et des transports propres, des patrouilles plus fréquentes, des caméras de surveillance supplémentaires et des revêtements de sol plats.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans les transports en commun ?

Quelle approche intégrée de la dimension de genre allez-vous mettre en place en matière de mobilité ? Des moyens budgétaires spécifiques sont-ils prévus à cet égard ? Ces aspects sont-ils pris en compte

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Een aantal jaren geleden organiseerde ik samen met de Vrije Universiteit Brussel (VUB) een enquête over het onveiligheidsgevoel in de metro. Daaruit bleek dat vrouwen zich vaak iets onveiliger voelen. De voornaamste oorzaken daarvan waren volgens de enquête de aanwezigheid van hangjongeren, het algemene onveiligheidsgevoel en inderdaad ook de elementen die mevrouw Czekalski aanhaalt, namelijk zien en gezien worden, horen en gehoord worden.

We hebben toen ook gemerkt dat zeer eenvoudige oplossingen soms al volstaan om daar iets aan te doen, bijvoorbeeld het snoeien of verwijderen van ongelukkig geplaatste struiken of het plaatsen van doorzichtige roltrappen die een groter veiligheidsgevoel geven, zoals in sommige buitenlandse metrostations al gebeurt.

Ook de aankoop van langere metrostellen lijkt me nuttig, omdat die meer sociale controle mogelijk maken. Voorts zorgen de metropoortjes ervoor dat niet zomaar iedereen toegang krijgt tot de metro. Er zijn dus al interessante maatregelen genomen.

Wat ik vooral wil beklemtonen, is dat een oplossing niet altijd vergezocht moet zijn en dat er met kleine ingrepen soms al heel veel kan worden gedaan.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Tijdens de vorige regeerperiode diende mijn fractie een voorstel van resolutie in om het openbaar vervoer veiliger te maken door, zeker 's avonds, haltes op verzoek mogelijk te maken.*

Mevrouw de voorzitter.- Ik neem aan dat u wilt weten wat de minister van dat voorstel van resolutie vindt?

(Instemming van de heer Dönmez)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Uit een verslag dat de Femmes prévoyantes socialistes op 18 september*

dans la politique d'investissement dans l'espace public ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Une enquête que j'ai organisée il y a plusieurs années en collaboration avec la VUB sur le sentiment d'insécurité dans le métro a démontré que les femmes s'y sentent souvent un peu moins en sécurité que les hommes. Les causes principales en sont la présence de jeunes désœuvrés, un sentiment général d'insécurité et la crainte de ne pas voir ni être vu, de ne pas entendre et de ne pas être entendu.*

Nous avons constaté à l'époque que, souvent, des solutions simples suffisent pour améliorer la situation, comme par exemple l'élagage de buissons mal placés ou l'installation de tapis roulants transparents et de portiques d'accès. L'achat de rames plus longues est également une bonne idée, car elles permettent un meilleur contrôle social.

Il n'est pas toujours nécessaire d'aller loin pour trouver une solution, de petites interventions peuvent déjà être salutaires.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Sous la précédente législature, nous avons déposé une proposition de résolution sur les arrêts à la demande, visant à sécuriser les transports en commun, notamment en soirée.

Mme la présidente.- Je suppose que vous souhaitez connaître l'avis de la ministre sur ladite proposition de résolution.

(Assentiment de M. Dönmez)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je suis très heureuse également que la question de l'égalité entre les femmes et les hommes devienne un vrai sujet de société, en particulier la question de la

publiceerde, blijkt dat vrouwen zich om diverse redenen vaak anders verplaatsen dan mannen.

Het Adviescomité voor Gelijke Kansen voor Vrouwen en Mannen van het Brussels Parlement deed veertig voorstellen om de plaats van de vrouw in de openbare ruimte te verbeteren. Ze hadden betrekking op ruimtelijke ordening, juridische procedures, slachtofferhulp en de strijd tegen seksistische reclames. Tijdens de eerste vergadering van het comité van deze regeerperiode vestigde collega Teitelbaum onze aandacht op dat advies. Hebt u er kennis van genomen?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Namens Groen wil ik uiting geven aan mijn enthousiasme over dit onderwerp. Wij vinden het erg belangrijk dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk is. Er is inderdaad nog werk aan de winkel. Niet alleen vrouwen, maar ook kinderen en andere bevolkingsgroepen voelen zich op verschillende momenten onveilig in de openbare ruimte. Veiligheid is echter een belangrijke voorwaarde om je thuis te kunnen voelen in de stad.

Mevrouw de minister, Groen is voorstander van meer veiligheid. Wij willen dan ook graag horen wat u van plan bent. Ik verwijs naar het advies dat de commissie Gelijke Kansen tijdens de vorige regeerperiode verstreekte. Mevrouw Dejonghe wees erop dat het niet zozeer de bedoeling is om aparte budgetten te begroten op grond van gender, maar veeleer om de planning verstandig aan te pakken. Het kan bijvoorbeeld gaan om een goede mix van functies, zodat een winkelstraat 's avonds en 's nachts niet volledig doods en verlaten is. Het gaat dus ook om ruimtelijke planning.

Ook goede verlichting is een manier om deze kwestie aan te pakken. Er zijn zeer veel ingrepen

place des femmes dans l'espace public, dans la ville en général, et dans les transports publics en particulier.

Dans le rapport publié le 18 septembre par les Femmes prévoyantes socialistes, Fanny Collard explique que les femmes ne se déplacent pas nécessairement de la même manière que les hommes, pour toute une série de raisons.

Le comité d'avis pour l'égalité des chances entre les femmes et les hommes du Parlement bruxellois, présidé par Mme Magali Plovie et porté par huit formations politiques, s'interroge précisément sur la place des femmes dans l'espace public. Ce comité a formulé 40 propositions pour améliorer la place des femmes au sein de l'espace public, qui vont de l'aménagement du territoire - avec la proposition de construction d'indicateurs genrés - aux procédures judiciaires, en passant par l'accueil des victimes et la lutte contre la publicité sexiste. Lors de la première réunion du comité sous cette législature, Mme Teitelbaum a attiré notre attention sur cet avis. En avez-vous pris connaissance ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Groen trouve très important que l'espace public soit accessible à tout le monde. Non seulement les femmes, mais aussi les enfants et d'autres groupes de population peuvent se sentir en insécurité dans l'espace public.*

Mme Dejonghe a indiqué que l'essentiel était d'avoir une approche intelligente de la planification urbaine plutôt que de prévoir des budgets en fonction du genre. Il peut s'agir en la matière d'une bonne mixité des fonctions, comme d'avoir des rues commerçantes qui ne sont pas complètement désertées le soir et durant la nuit. Un éclairage correct constitue aussi une manière de prendre le problème à bras-le-corps.

Beaucoup de petites initiatives pas forcément coûteuses peuvent être insérées dans un projet dès son lancement, qui peuvent faire une grande différence.

op het gebied van planning waarmee van bij het begin rekening kan worden gehouden. Ze kosten niet per se extra geld, maar kunnen soms een groot verschil maken. Ik kijk uit naar uw antwoorden en wil u voluit steunen om werk te maken van deze kwestie.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Het verheugt me dat alle commissieleden de problematiek ter harte nemen.*

Vorige week beantwoordde ik al een soortgelijke vraag van mevrouw Barzin.

(verder in het Nederlands)

Vorige week antwoordde ik al aan mevrouw Barzin dat de essentie van Good Move, ons mobiliteitsplan, net is om uit te gaan van de gebruikers en ervoor te zorgen dat iedere verplaatsing die zij doen, als een apart moment wordt beschouwd. De gebruikers zijn natuurlijk geen aseksuele wezens, maar echte personen met uiteenlopende identiteiten. Ook daarmee moet je dus rekening houden wanneer je nagaat met welke obstakels mannen en vrouwen, gehandicapten, oudere en jongere mensen worden geconfronteerd in het verkeer en welke keuzes ze maken. Die keuzes kunnen gebaseerd zijn op een subjectief of reëel onveiligheidsgevoel, naast een hele waaier aan andere mogelijkheden. Zo kan het een verschil maken of je al dan niet hoge hakken draagt, kinderen of bagage bij je hebt, of het al dan niet regent enzovoort. Er zijn allerlei aspecten die verplaatsingen beïnvloeden. De essentie van Good Move bestaat er net in dat we met al die aspecten rekening proberen te houden.

(verder in het Frans)

Alle huidige en toekomstige maatregelen onder het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) moeten een gendertoets doorstaan. Die moet ervoor zorgen dat iedereen, ongeacht zijn verplaatsingscapaciteiten, overal heen kan.

Voorts moet de toets verkeersveilige verplaatsingen en verplaatsingen zonder gevaar voor de fysieke integriteit mogelijk maken. De vrouwelijke mobiliteit wordt immers sterk

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis étonnée de constater qu'il ne s'agit pas de questions de l'opposition à la majorité, mais bien de questions qui nous concernent tous au sein de cette commission, ce dont je me réjouis.

La semaine dernière en commission, j'ai également répondu à une question de Mme Barzin qui allait dans le même sens.

(poursuivant en néerlandais)

Je lui ai précisé que l'essence de notre plan de mobilité, Good Move, était de tenir compte des spécificités des utilisateurs. Nous ne sommes pas confrontés à des êtres asexués, mais à des individus différents, dont les réactions vont varier selon qu'il s'agisse d'hommes ou de femmes, de personnes handicapées ou non, de jeunes ou de moins jeunes. Leurs choix peuvent être basés sur un sentiment réel ou subjectif d'insécurité, à côté d'une série d'autres éléments, tels que le fait de porter des hauts talons, d'être ou non accompagné(e) d'enfants ou encombré(e) de bagages, etc. Good Move essaie de tenir compte de tous ces éléments.

(poursuivant en français)

Dans l'esprit de ma réponse de la semaine passée, je tiens à répéter que toutes les mesures présentes et futures du plan régional de mobilité (PRM) feront l'objet d'une analyse genrée.

L'objectif de cet indice sera de favoriser l'accessibilité des services, et par là, l'accès au travail, à l'école, aux commerces, aux loisirs ou encore aux services publics, pour toutes et tous, quelles que soient leurs capacités de déplacement : personnes à mobilité réduite (PMR), en chaise roulante, avec une poussette...

Un deuxième objectif de cette analyse est de favoriser des déplacements sûrs, non seulement sur le plan de la sécurité routière, mais aussi sur celui

ingeperkt door vermijdingsgedrag dat ingegeven is door een gevoel van onveiligheid.

Ook de begroting zal in verschillende fasen aan een gendertoets worden onderworpen. Budgetten zijn immers niet genderneutraal.

Tijdens de plenaire vergadering van vorige week is mevrouw Ben Hamou uitgebreider ingegaan op de kwestie van de vrouw in de openbare ruimte.

Mevrouw Pauthier, ik zal de aanbevelingen van het adviescomité en de ingediende resoluties zo goed mogelijk toepassen. Dat laatste is trouwens een verplichting!

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, u wijst er terecht op dat kleine ingrepen een groot verschil kunnen maken. De MIVB hanteert die insteek om een aantal maatregelen te nemen. Ik denk dat we zeker nog meer mogelijkheden kunnen overwegen. Het werk is nog lang niet klaar, maar de MIVB heeft al een aantal maatregelen genomen. U haalde er zelf al een aantal aan.

(verder in het Frans)

De MIVB heeft de volgende maatregelen genomen om de veiligheidsbeleving van de reizigers te verbeteren:

- het jaarlijkse tevredenheidsonderzoek, met specifieke aandacht voor vrouwen, biedt de MIVB inzicht in de evolutie van het veiligheidsgevoel van de reiziger;

- er is meer personeel in de stations aanwezig. Ook technische ingrepen, de verbeterde netheid en de aanwezigheid van camera's komen de subjectieve en objectieve veiligheidsbeleving ten goede;

- de frequentie tijdens de daluren is verhoogd, waardoor lange wachttijden in de stations tot het verleden behoren;

- de MIVB voert geregeld campagnes om het publiek te wijzen op het belang van respect voor de medereizigers;

du sentiment de sécurité physique. Ce dernier est le frein le plus important à la libre mobilité des femmes. Les stratégies d'évitement de certains lieux jugés dangereux ou des déplacements à certaines heures sont soulignées par la commission. D'après plusieurs études, elles affectent fortement la mobilité des femmes.

Comme les mesures, nos budgets feront l'objet d'une analyse genrée. La budgétisation liée au genre sera donc appliquée également à la mobilité. Ce n'est pas un détail. On pense parfois que les budgets sont neutres, mais ils ont un impact genré. Cette analyse se fera en plusieurs étapes, en examinant, chaque année, 20 % de notre budget tout au long de la législature. J'imagine que vous serez curieux d'en connaître les résultats.

Lors de la séance plénière du Parlement bruxellois de la semaine passée, Mme Ben Hamou a répondu un peu plus largement à la question de la place de la femme dans l'espace public. Elle a notamment fourni des éléments sur les points de vue et mesures du gouvernement pour les années à venir.

Pour répondre à Mme Pauthier, je lirai et appliquerai autant que possible les recommandations du comité d'avis pour l'égalité des chances entre les femmes et les hommes, mais aussi les résolutions déposées. Je suis d'ailleurs obligée d'appliquer ces dernières !

J'en viens maintenant à la STIB.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, vous avez raison, de petites interventions peuvent faire une grande différence. La STIB tient compte de ce paramètre lorsqu'elle prend des mesures et il y a encore beaucoup de possibilités en la matière.

(poursuivant en français)

Voici une liste de ce que la STIB fait, à différents niveaux, afin de renforcer le sentiment de sécurité de l'ensemble de ses voyageurs, femmes y compris :

- le baromètre de satisfaction, réalisé chaque année, permet à la STIB de suivre l'évolution du sentiment

- in 2011, 2012 en 2017 steunde de MIVB de campagne 'Handen Af! Stop seksisme';

- in 2015 steunde de MIVB het proefproject van vzw Amazone dat de plaats van de vrouw in het openbaar vervoer onderzocht;

- in 2016 werkte de MIVB mee aan de renovatie van station Madou volgens het thema 'Madouce';

- in 2018 werkten de MIVB en de niet-gouvernementele organisatie Plan International België samen in het kader van de actie Girls Takeover;

- jonge activistes van het project BruxElles hebben daarna met de MIVB strijd geleverd tegen intimidatie op het net. Naar aanleiding daarvan kwam er in mei een bewustmakingscampagne in stations, voertuigen en op sociale media.

Intimidatie in het openbaar vervoer werd opgenomen in de workshops die de MIVB ten behoeve van scholen organiseert. De MIVB engageert zich ook via de doelstellingen van de gendergeïntegreerde benadering die ze zichzelf voor deze regeerperiode oplegt. Die houdt in dat ze:

- inzet op veilige en schone infrastructuur;

- personeel en passagiers bewust maakt van intimidatie.

We gaan met de MIVB verder op de ingeslagen weg.

de sécurité de ses voyageurs. Celui-ci met un accent sur les femmes ;

- le nombre d'agents présents en station est augmenté. Le travail des agents et leur présence dissuasive contribue à lutter contre les agressions dans l'environnement de la STIB. Outre une présence d'agents de terrain sur le réseau, un travail de prévention est également réalisé aux niveaux technique et des infrastructures, notamment au moyen d'aménagements - comme l'a dit Mme Dejonghe -, mais aussi grâce à un effort de propreté ou à la présence de caméras. Tous ces éléments améliorent le sentiment de sécurité et la sécurité proprement dite ;

- les fréquences et la qualité du service en soirée et pendant les heures creuses sont renforcées. Cela évite de devoir attendre trop longtemps dans les stations ;

- la STIB mène régulièrement des campagnes sur le thème du respect pour sensibiliser le public au vivre ensemble dans les transports publics.

En 2011, 2012 et 2017, la STIB a soutenu la campagne Touche pas à ma pote, lancée par le magazine Elle contre le sexisme et le harcèlement.

En 2015, la STIB a soutenu le projet pilote de l'asbl Amazone, qui étudiait spécifiquement la place de la femme dans les transports publics.

En 2016, la STIB a collaboré à la rénovation de la station Madou sur le thème de "Ma douce".

En 2018, la STIB et l'organisation non gouvernementale Plan international Belgique ont collaboré dans le cadre de l'action Girls Take Over, soit la prise de pouvoir symbolique de Romane, jeune Bruxelloise, à la tête du comité exécutif de la STIB.

De jeunes activistes du projet BruxElles ont ensuite collaboré pendant plusieurs mois avec la STIB dans le but de renforcer la lutte contre le harcèlement sur le réseau. Cela a abouti au lancement, en mai 2019, d'une campagne de sensibilisation pour lutter contre le harcèlement sexuel dans les transports publics. L'objectif de la campagne était d'informer et de sensibiliser victimes et témoins de faits de harcèlement, en les invitant à agir ou à réagir. La

campagne a été affichée en stations, dans les véhicules de la STIB et relayée sur les réseaux sociaux. Un fascicule informatif a également été distribué. Des saynètes ont en outre été organisées en station pour sensibiliser les voyageurs.

La problématique du harcèlement dans les transports a été intégrée dans les ateliers de sensibilisation déjà organisés par la STIB au sein des établissements scolaires. La STIB a également pris un engagement sur ce sujet via les objectifs de l'approche intégrée de la dimension de genre (gender mainstreaming) qu'elle s'est fixés pour la législation en cours, à savoir :

- proposer une infrastructure sécurisée et propre et tenir compte de la perspective de l'utilisateur lors de la rénovation des stations, ainsi que lors de l'entretien et de l'aménagement des arrêts et des stations de métro ;
- mener des actions de sensibilisation sur le harcèlement auprès du personnel et des usagers.

Nous allons poursuivre ce travail avec la STIB, mais il est également important de souligner le travail accompli par celle-ci et les instances régionales, sans oublier l'engagement que j'ai pris de procéder dorénavant à une analyse genrée de chaque mesure qui sera prise.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Enkele eenvoudige maatregelen kunnen het veiligheidsgevoel van vrouwen in het openbaar vervoer al verbeteren. Wanneer wordt de verlichting aan de haltes bijvoorbeeld verbeterd?*

Ik neem akte van uw antwoord over de genderbudgettering. Als vrouw hoop ik dat u aandachtig zult zijn voor de problematiek. We moeten dit dagelijkse gevecht voortzetten, net als de informatie- en bewustmakingscampagnes.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- De petites mesures simples peuvent être prises pour renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans les transports en commun.

Qu'en est-il de l'amélioration de l'éclairage à proximité des arrêts ?

Le sentiment de sécurité des femmes est un sujet transversal. Nous suivrons ce dossier tout au long de la législation.

Je prends acte de votre réponse sur la budgétisation liée au genre dans les politiques que vous comptez mener au sein de votre département. En tant que femme, j'espère que vous serez attentive à cette problématique. C'est un combat de tous les jours qu'il faut poursuivre, tout comme les campagnes d'information et de sensibilisation.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (*in het Frans*).- *Ik heb geen antwoord gekregen over het voorstel van resolutie en de eventuele testfase voor de haltes op verzoek.*

De resolutie dateert van 1 april 2019 en bevat veel goede ideeën. Misschien kunt u een voorstel doen aan de MIVB en beginnen met enkele vrijwillige chauffeurs op bepaalde Noctis-lijnen.

Mevrouw de voorzitter.- Het voorstel van resolutie was inderdaad algemener en werd op het einde van de vorige regeerperiode unaniem goedgekeurd. Ik veronderstel dat de regering het nu als leidraad gebruikt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Ik beschouw een resolutie van het parlement als een verplichting en ik zal dan ook zo spoedig mogelijk met de uitvoering ervan beginnen.*

- Het incident is gesloten.

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

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,

betreffende "de overstapparkings".

Notre groupe reviendra régulièrement sur ce sujet.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Mme la ministre, je n'ai pas vraiment obtenu de réponse concernant la proposition de résolution et l'éventuelle phase de test que nous pourrions mettre en œuvre quant aux arrêts à la demande.

Il s'agit d'une proposition de résolution datant du 1^{er} avril 2019, qui contient pas mal de bonnes idées dont il serait bénéfique de s'inspirer. Peut-être pourrions-nous formuler une proposition à la STIB et commencer par certains chauffeurs qui se porteraient volontaires pour assurer le service de certaines lignes Noctis. Je pense que cela pourrait livrer de bons résultats.

Mme la présidente.- Il est vrai que cette proposition de résolution était plus globale. J'imagine qu'elle sert aujourd'hui de fil conducteur au gouvernement. Elle avait effectivement été votée à la fin de la législature précédente et avait fait l'unanimité parmi les partis.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je pensais vous avoir répondu à ce sujet, en disant qu'une résolution du parlement n'était pas pour moi une opportunité, mais une obligation. Je lirai tous les documents déposés à ce sujet, afin d'entamer la mise en œuvre dès que possible.

- L'incident est clos.

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

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,

concernant "les parkings de dissuasion".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *In september 2019 meldde parking.brussels dat de parking van het Centrum voor Onderricht en Opzoeken der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi) gemiddeld slechts voor 20% gebruikt wordt (260 voertuigen op 1.300 plaatsen). De parking werd enkele maanden geleden geopend en kostte 14 miljoen euro. De pendelaars zijn duidelijk niet overtuigd, ook al is de toegang tot januari 2020 gratis.*

Hoe verklaart u dat er geen communicatie-campagne was rond de opening van de parking? Komt er nog een campagne? Zo ja, wanneer en hoeveel kost die?

Parking.brussels meldde ook dat er onderhandelingen lopen met Vlaanderen over wegwijzers op de Ring. Schieten die wat op?

Met die nieuwe parking aan het Coovi beschikt het gewest nu over 2.700 plaatsen op ontradingsparkings binnen het gewest. Dat is ver onder het doel van de vorige regering: 8.000 plaatsen tegen 2020.

Zal de park-and-ride (P+R) Stalle, gepland voor dit jaar, op tijd klaar zijn en zullen de werkzaamheden daarvoor binnen het budget blijven? Hebt u een communicatieplan voor die parking? Wanneer zal dat van start gaan en waar wordt de campagne gevoerd? Wat is het budget?

Lopen er ook meer globale onderhandelingen met Vlaanderen over wegwijzers op de Ring?

Hoever staan de werken aan de overstapparkings Esplanade en Craainem? Liggen ze op schema?

Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van de 2.700 beschikbare plaatsen in het Brussels Gewest? Wat is uw doelstelling op dat vlak?

Hoewel de ontradingsparkings binnen het gewest zeker nuttig zijn, moet er toch vooral werk gemaakt worden van zulke parkings buiten het gewest. Daarvoor moet u natuurlijk onderhandelen met de andere gewesten. Welke projecten zijn er en hoever staan die?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *Au mois de septembre dernier, parking.brussels nous apprenait que le taux de fréquentation du parking du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria) était de 20 %, soit 260 voitures pour 1.300 places. Ce parking a été inauguré il y a quelques mois à peine et a coûté la somme de 14 millions d'euros. Il peine visiblement à convaincre les navetteurs, en tout cas en ce début de mise en service et alors que son accès est pour l'instant gratuit. Ce n'est pas pour nous rassurer, car la fin de cette gratuité est prévue en janvier 2020.*

Il est étonnant de voir qu'aucune campagne de communication n'avait encore été sur le sujet au mois de septembre. Comment expliquez-vous ce retard ou cette absence de communication ? Une campagne de communication est-elle prévue ? Quels en sont le calendrier, le support et le budget ?

L'agence parking.brussels nous a appris également que des négociations avec la Flandre devaient se dérouler au sujet de la pose de panneaux routiers sur le ring. Ces négociations ont-elles avancé ?

Je souhaiterais également parler plus largement des parkings de dissuasion puisque, avec ce nouveau parking du Ceria, la Région possède environ 2.700 places de dissuasion intra-muros. Nous sommes cependant toujours loin de l'objectif des 8.000 places pour 2020 que le précédent gouvernement s'était fixé.

Il me semble dès lors pertinent de faire le point sur l'état d'avancement de cette offre. Prévu pour cette année, le Park and Ride (P+R) Stalle sera-t-il livré à temps ? Respectera-t-il le budget fixé ? Un plan de communication est-il prévu pour ce parking ? Si oui, quand sera-t-il lancé, à l'ouverture du parking ou plus tard ? Où cette campagne de communication sera-t-elle menée ? Quel en sera le budget ?

Des négociations avec la Flandre concernant la pose de panneaux routiers sont-elles en cours de manière plus générale sur le ring ?

Où en sont les travaux sur les parkings de transit Esplanade et Craainhem ? Leur réalisation correspond-elle à l'agenda prévu ?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De overstapparkings zijn essentieel voor de mobiliteit in het gewest. Als we van de burgers een inspanning vragen, moeten we hun ook alternatieve oplossingen bieden. Daarom vindt de MR dat het te traag vooruitgaat.*

De vorige regering kondigde heel wat plaatsen aan, maar het blijft onduidelijk waar die moeten komen. Ik vind dat niet geruststellend. Dat geldt ook voor de manier waarop de parkings beheerd worden. Ik ben voor overstapparkings, maar als ze leeg blijven staan, zijn ze natuurlijk nutteloos.

De vorige regering sprak over 8.000 à 10.000 plaatsen en ook in het kader van Good Move wordt er opnieuw gewag gemaakt van 10.000 plaatsen, met een bezettingsgraad van 65% in 2025 en 80% in 2030. Kunt u die cijfers wat verfijnen? Na vijf jaar zijn er ongeveer 2.000 plaatsen gecreëerd. Wat zijn uw doelstellingen voor 2020?

Wanneer zal parking.brussels definitief het beheer van de ontradingsparkings overnemen?

Gebeurt er iets om de in de pers vermelde problemen op te lossen bij de parkings die door Brussel Mobiliteit beheerd worden, met name bij de parking Delta? Hebt u daarover overlegd met Brussel Mobiliteit?

Wat hebt u beslist in verband met de tarieven voor de parking Coovi? In veel steden kun je een P+R-abonnement koppelen aan een abonnement voor het openbaar vervoer. Krijgen de pendelaars een oplossing aangeboden?

Quel est le taux de fréquentation général des 2.700 places de parking en Région bruxelloise ? Quel est votre objectif pour cette législature à cet égard ?

Enfin, si les parkings de dissuasion intra-muros ont leur utilité, il est évident que ce sont surtout sur ceux en amont de notre Région qu'il faut travailler. Cela nécessite évidemment des discussions avec les gouvernements des autres Régions. Quels sont les projets extra-muros et quel est leur état d'avancement ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les parkings de transit sont un élément majeur de la mobilité à Bruxelles. Il est crucial d'évoluer dans ce dossier pour résorber l'encombrement constant de notre Région.

Par ailleurs, exiger des efforts de la part des citoyens implique que leur soient proposées des solutions alternatives afin qu'ils ne soient pas punis deux fois. C'est pourquoi notre groupe a toujours eu à cœur de suivre l'état d'avancement des parkings de transit qui, comme beaucoup d'autres chantiers liés à la mobilité, est trop lent à notre goût.

Le manque d'identification claire des places annoncées par le précédent gouvernement - et qui restent à créer - ne contribue pas à me rassurer. La gestion des emplacements déjà créés, non plus. Je soutiens l'idée de construire des parkings de transit en y consacrant les budgets nécessaires. Mais s'ils sont vides, non seulement nous aurons payé pour rien, mais nos routes régionales continueront d'être encombrées inutilement.

Le gouvernement précédent avait annoncé la création de 8.000 à 10.000 places, et le processus Good Move nous promet à nouveau la construction de 10.000 places, avec un taux d'occupation de 65 % en 2025 et 80 % en 2030. Je ne vous demanderai pas à l'unité près le nombre de voitures qui pourront y être garées, mais il serait bon d'affiner les chiffres pour fixer des objectifs clairs. Cinq ans plus tard, environ 2.000 places ont été créées. Pour 2020, une fois le plan Good Move adopté, quels sont vos objectifs ?

In het Vlaams Gewest zijn voor de komende jaren 4.000 parkeerplaatsen gepland, ver onder de eerder aangekondigde 20.000. Hoe verloopt het overleg daarover met Vlaanderen? Hoever staan het nationaal stadion en het bijhorende project?

Volgens een hardnekkig gerucht zou de parking Delta niet vergroot worden, maar net afgebroken om plaats te maken voor woningen. Nochtans stond de parking in het programma van de vorige regering. Hetzelfde zou gebeuren met de parking van Carrefour aan Hermann-Debroux. Wat is daarvan aan?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De overstapparkings zijn een oud zeer in Brussel. Er was al sprake van in het regeerakkoord van 2004 en misschien zelfs al eerder, maar dat heb ik niet nagekeken.

In 2014 was de aantredende regering echt ambitieus. Ze wilde een bepaald aantal parkings bouwen tegen 2020. Misschien hoopte minister Smet wel dat de minister die hem in 2019 zou opvolgen, ook heel ambitieus zou zijn en al die parkings zou realiseren op een jaar tijd. Zelf heeft hij het vooropgestelde aantal in elk geval niet bereikt, maar hij had tenminste een zekere ambitie.

Quand l'agence de stationnement assumera-t-elle définitivement la gestion des différents parkings de dissuasion ?

Des actions ont-elles été entreprises pour recenser et mettre un terme aux dysfonctionnements mentionnés dans la presse au niveau des parkings gérés par Bruxelles Mobilité, notamment le parking Delta ? Si oui, lesquelles ? Avez-vous contacté Bruxelles Mobilité à ce sujet ?

Quelle décision avez-vous prise concernant la grille tarifaire du parking Ceria ? Dans de nombreuses villes du monde, notamment à Amsterdam, l'abonnement P+R peut être couplé à celui de la société de transports en commun. Où en êtes-vous à ce sujet ? Les navetteurs se verront-ils proposer une solution ?

En Région flamande, la création de 4.000 places de parking est prévue pour les années à venir. On est loin des 20.000 places annoncées précédemment. Où en sont vos concertations avec la Région flamande à ce sujet ? Avez-vous des informations sur l'état d'avancement du chantier au stade national et du projet afférent ?

Enfin, suivant une rumeur de plus en plus persistante, le parking Delta ne serait pas agrandi, mais détruit pour être remplacé par des logements. C'est surprenant, car l'aménagement de ce parking était repris dans le programme du gouvernement précédent. Le parking du groupe Carrefour, à Herrmann-Debroux, serait concerné par une démarche similaire. Qu'en est-il ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Les parkings de dissuasion ont une longue histoire à Bruxelles. On en parlait déjà dans l'accord de gouvernement de 2004, et peut-être même déjà auparavant.*

En 2014, le gouvernement s'est montré très ambitieux en la matière. Il voulait construire différents parkings d'ici 2020. Peut-être le ministre Pascal Smet espérait-il que son successeur allait réaliser ces parkings en un an, mais lui en tout cas n'a pas réussi à réaliser ses projets.

Avec l'accord de gouvernement actuel, Bruxelles reprend ses vieilles habitudes : le gouvernement

Met het huidige regeerakkoord vervalt Brussel weer in het oude stramien: de regering vindt de parkings belangrijk, maar wil geen ambitieuze doelstellingen naar voren schuiven. In Good Move, hét fundament voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren, staat dat het aantal parkeerplaatsen voor 2020 nog berekend moet worden. 2020 is bij wijze van spreken morgen, dus die berekeningen komen dan rijkelijk laat.

Tegen 2030 zouden er volgens Good Move nog 10.000 P+R-plaatsen komen. Dat is het aantal dat de vorige regering, met minister Smet, tegen 2020 wilde bereiken, maar dat doel is dus al tien jaar opgeschoven.

Dat roept toch vragen op over de ambitie van u en uw regering voor de toekomst, voor de lopende dossiers en voor uw beleid rond de overstapparkings.

Hoe ver staan de lopende dossiers, zoals Stalle, Esplanade, Kraainem en Coovi precies? De P+R Coovi heeft zijn start alvast gemist: er waren technische gebreken en de parking stond vaak te leeg. Hebt u ook plannen om een overstapparking te maken op de Heizel?

Wat is uw ambitie? Hoe ver staan de projecten? Hoe loopt het beheer van de overstapparkings?

Hebt u al samengezeten met de Vlaamse regering? De vorige Vlaamse regering heeft een akkoord afgesloten met de NMBS over overstapparkings op NMBS-terreinen. In Vlaanderen heeft het ook zin om die aan te leggen in de buurt van treinstations, want de autobestuurders moeten natuurlijk kunnen overstappen op een andere vorm van vervoer. Dat is logisch. Omdat de NMBS hier geen vooruitgang mee boekte, heeft de Vlaamse regering uiteindelijk beslist om zelf te investeren. Dat heeft weliswaar tijd gekost, maar het lijkt me wel de enige weg vooruit. Hebt u het daar al met de nieuwe Vlaamse minister van Mobiliteit over gehad?

Zijn er in Brussel plaatsen waar een dergelijke overeenkomst met de NMBS nuttig zou zijn? Minder dan in Vlaanderen, denk ik, maar misschien toch in de buurt van de stations van het gewestelijk expresnet (GEN)?

pense que les parkings sont importants, mais ne veut pas avancer de projets ambitieux. Dans Good Move, on précise que le nombre de places pour 2020 - c'est-à-dire pour demain - doit encore être calculé. D'ici 2030 devraient s'y ajouter 10.000 places P+R, ce qui représente un retard de dix ans par rapport aux projets du gouvernement précédent.

On peut, dès lors, se poser quelques questions quant à vos ambitions. Où en sont les dossiers en cours ? Le parking Ceria a déjà pris un mauvais départ : il y avait des problèmes techniques et pas assez de clients. Comptez-vous installer un autre parking de dissuasion au Heysel ?

Quelle est votre ambition ? Où en sont vos projets ? Comme s'opère la gestion de ces parkings ?

Avez-vous déjà eu l'occasion de vous concerter sur la question avec le gouvernement flamand et votre homologue en particulier ? La Flandre, vu les attermoissements de la SNCB, a finalement décidé d'investir seule dans la mise en place de parkings sur des terrains de la SNCB.

Certains sites à Bruxelles sont-ils disponibles pour d'éventuels accords avec la SNCB ? Peut-être à proximité des haltes du réseau express régional (RER) ?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De verkeersdruk is slecht voor het milieu, de economie in het gewest, de luchtkwaliteit en bijgevolg ook voor de gezondheid van de inwoners. Bij de Brusselse kmo's werken er ongeveer 230.000 mensen en die moeten zich correct kunnen verplaatsen in de stad.*

Momenteel gebeurt ruim twee derde van de verplaatsingen tussen de gewesten met de auto. In de gewestelijke beleidsverklaring wordt er dan ook aandacht besteed aan de aanleg van overstapparkings. Het is van groot belang om te weten of, en wanneer, het Vlaams Gewest wegwijzers zal plaatsen die de bezettingsgraad van de parking Coovi kunnen verhogen.

Komt de geplande campagne via sociale media er? Zal ze in het bijzonder op de gemeenten gericht zijn waar de pendelaars wonen die wellicht het vaakst de westelijke Ring gebruiken en dus de parking Coovi zouden kunnen gebruiken?

Voor de mobiliteit in Brussel is overleg met Vlaanderen en Wallonië belangrijk. Voor DéFI komt het erop aan dat zo weinig mogelijk wagens de Ring nemen. Daarom zijn er maatregelen nodig nog voor de auto's de Ring bereiken.

De burgers verwachten concrete oplossingen en hebben geen boodschap aan politieke spelletjes tussen partijen of tussen gewesten. De toekomst is aan de politieke moed. Om deze veelomvattende mobiliteitsproblematiek te kunnen aanpakken, moeten we ook durven te kijken naar de autofiscaliteit.

Mevrouw de minister, u kunt op mijn steun rekenen voor een slimme kilometerheffing. Het gebruik van een wagen belasten in plaats van het bezit ervan kan de economische en ecologische kostprijs van het autoverkeer drukken.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- La déclaration de politique générale (DPG) du gouvernement bruxellois prévoit une politique de mobilité au service des Bruxellois et de leur qualité de vie.

La congestion automobile à laquelle nous sommes confrontés nuit à l'environnement, à l'économie de la Région bruxelloise ainsi qu'à la qualité de l'air et, in fine, à la santé des habitants. Rappelons que les PME bruxelloises emploient environ 230.000 personnes qui doivent pouvoir se déplacer correctement dans la ville.

Pour rappel, la voiture représente actuellement plus de deux tiers des déplacements entre les Régions. La déclaration de politique régionale évoque également la création de parkings de transit. Il est primordial de savoir si, et quand, la Région flamande compte installer une signalisation permettant d'augmenter le taux de fréquentation du parking Ceria.

De manière plus générale, la campagne de communication prévue sur les réseaux sociaux sera-t-elle mise en œuvre? Ciblera-t-elle plus particulièrement les communes dans lesquelles habitent les navetteurs les plus susceptibles d'emprunter le ring ouest et d'utiliser le parking de transit Ceria ?

Sur ces questions de mobilité à Bruxelles, la concertation est importante, que ce soit avec le gouvernement wallon ou le gouvernement flamand. Chez DéFI, nous considérons qu'il faut éviter autant que possible que les voitures empruntent le ring de Bruxelles. Il est essentiel d'envisager des mesures en amont.

Aujourd'hui, les citoyens attendent des solutions concrètes et ne comprendraient pas que des jeux politiques entre partis ou entre Régions puissent bloquer les solutions indispensables à la mobilité à Bruxelles.

En matière de mobilité, l'avenir est au courage politique. Pour relever ce grand défi de la mobilité, de la qualité de l'air, de la santé et, tout simplement, d'une ville agréable à vivre, il faudra également repenser la fiscalité automobile.

Mme la ministre, vous pourrez compter sur mon soutien concernant la tarification kilométrique

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *We zijn duidelijk nog niet uitgepraat over de P+R's. Er is ook heel wat documentatie ter zake voorhanden en daaruit blijkt onder meer dat P+R's veel ruimte in beslag nemen. Zoals collega d'Ursel al zei, is het wellicht meer aangewezen om op bepaalde terreinen aan stadsuitbreiding te doen in plaats van er parkeergelegenheid aan te leggen.*

De aanleg van zo'n P+R is ook erg duur, tot zelfs 20.000 à 35.000 euro per ondergrondse parkeerplek. Ook het onderhoud is niet goedkoop: 250 euro per plek en per jaar.

Bovendien kan een parking pas als ontradend beschouwd worden als ze aan twaalf voorwaarden voldoet. De belangrijkste daarvan is dat ze voor de filegevoelige zones ligt. Daarom moeten we vooral inzetten op overleg met de buurgewesten en dan vooral met Vlaanderen.

intelligente. De nombreuses déclarations ont été faites sur le sujet. Si nous voulons remédier aux problèmes de la mobilité, une tarification à l'usage plutôt qu'à la possession permettrait de réduire les coûts économique et environnemental de la congestion automobile. Je vous soutiens, dès lors, dans ce combat.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Les parkings de dissuasion sont un sujet qui, visiblement, passionne. J'ai eu l'occasion de l'étudier d'assez près dans ma vie antérieure au sein de la société civile.

Les sources documentaires sur cette question abondent :

- un numéro du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière ;

- les travaux de l'urbaniste Frédéric Héran, qui montrent que les parkings de dissuasion entretiennent l'étalement urbain ;

- un article très intéressant de Sébastien Goethals, chercheur à l'ULB sur la question de la pertinence des parkings de dissuasion à Bruxelles ;

- un article de Patrick Frenay, expert en mobilité, sur la question.

De toute cette littérature, il ressort que les parkings de dissuasion sont gourmands en espace. Or l'espace est rare et cher à Bruxelles. Comme l'a relevé Mme d'Ursel, il serait plus pertinent d'urbaniser certains sites plutôt que d'y construire des parkings. En effet, nous serons un jour obligés de choisir entre les voitures et les habitants.

Leur construction est également très coûteuse : 3.000 euros par place pour un parking de plain-pied, entre 10.000 et 15.000 euros par place pour un parking en silo, et entre 20.000 et 35.000 euros par place pour un parking souterrain. Il faudrait un temps considérable pour amortir cet investissement.

Ces infrastructures sont également coûteuses à entretenir : 250 euros de frais d'exploitation et d'entretien annuels par place.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- We zijn nog antwoorden op de bijkomende vragen aan het verzamelen.

(verder in het Frans)

De parking Coovi opende onder grote mediabelangstelling op 23 maart laatstleden de deuren. Er werd tijdens de zomer echter geen grootschalige en dure mediacampagne gevoerd omdat veel pendelaars dan met vakantie zijn en de autodruk in Brussel dan minder groot is.

We zijn bijna klaar met een socialemediacampagne die binnenkort op de doelgroep wordt losgelaten.

Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor de bewegwijzering op het Brusselse grondgebied. We zijn van plan om bij de Vlaamse overheid een aanvraag in te dienen voor bewegwijzering op de Ring.

De vertraging heeft niets te maken met onwil van Vlaanderen, maar met de gevolgen van de regeringwissel. Ik vertrouw erop dat het nu snel in orde komt.

Er komt ook een lichtreclame voor de P+R die zichtbaar is vanop de Ring.

Het klopt dat slechts 20% van de parkeerplekken bij het Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi) worden gebruikt en dat volstaat niet. Daar moeten we wat aan doen, maar eerst moeten we begrijpen waarom zo weinig automobilisten er parkeren. Het is echter nog te vroeg voor zo'n evaluatie.

De bezettingsgraad van de andere parkeergelegenheden ligt veel hoger: 90% in

Elles sont surtout peu dissuasives. Comme plusieurs intervenants l'ont relevé, douze conditions doivent être remplies pour qu'un parking de dissuasion puisse jouer son rôle, dont la plus importante est qu'il soit situé en amont des zones de congestion. C'est pourquoi la question qui doit nous occuper est celle de la concertation avec les Régions voisines, et en particulier la Flandre, en amont des zones de congestion et en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Nous sommes en train de collecter des réponses à vos questions complémentaires.*

(poursuivant en français)

Le parking Ceria a été inauguré le 23 mars dernier. Cette inauguration a fait l'objet d'une large couverture de presse. Considérant que ce parking est destiné aux navetteurs et aux personnes actives, il n'a toutefois pas été jugé pertinent de lancer une campagne de communication onéreuse durant l'été, période durant laquelle une bonne partie des navetteurs sont en congé et où la pression automobile dans Bruxelles est réduite.

Une campagne ciblée sur les réseaux sociaux à destination du public concerné est à présent sur le point d'être finalisée et diffusée selon le calendrier prévu. Un budget a été dégagé à cet effet. Le plus important pour nous est de commencer à communiquer sur ce parking.

En ce qui concerne les indications depuis le ring, Bruxelles Mobilité est chargée du fléchage sur le territoire bruxellois, tandis qu'une demande est en train d'être introduite par nos soins auprès des autorités flamandes pour qu'il en soit de même sur le ring situé en territoire flamand. Ce P+R, même s'il est visible depuis le ring, doit faire l'objet d'indications et d'affichages.

Le retard de la pose des panneaux n'est pas dû à une absence de volonté de la Flandre, mais plutôt au changement de gouvernement qui a eu des conséquences sur le calendrier des actions. Je reste confiante quant à une progression rapide de ces installations. Si le dossier devait stagner, je prendrais, évidemment, contact avec la Flandre. Selon moi, cette situation sera résolue

Kraainem, 110% voor Herrmann-Debroux en 100% voor Lennik-Erasmus. Delta en Roodebeek zitten niet bij parking.brussels en zijn nog altijd gratis.

De parkeerdruk op Delta is erg hoog. Er zijn dan ook plannen voor de opening van een P+R dichterbij de gewestgrens.

Ik kan u de planning voor de parkeergelegenheden Esplanade en Kraainem, alsook de informatie over de milieuvergunningen bezorgen, maar het belangrijkste is dat we momenteel geen vertraging verwachten.

Wat de Coovi-parking betreft, zullen we, zoals gezegd, de oorzaken moeten achterhalen van de lage bezettingsgraad. Er is ook een openbaar onderzoek aan de gang in het kader van Good Move.

administrativement dans les semaines et les mois qui viennent.

Des démarches ont également été entamées pour la pose d'une enseigne lumineuse Park and Ride (P+R) visible depuis le ring.

Concernant les chiffres que vous avez donnés, il est exact que le parking Ceria a un taux d'occupation de 20 % qui n'est pas satisfaisant. Il faut l'augmenter et optimiser ce parking, mais aussi se donner le temps de comprendre les raisons de ce faible taux. Après avoir organisé un bon affichage et une bonne communication, nous pourrions procéder à une évaluation. Il est donc trop tôt pour faire cette analyse. En tout cas, s'il y a des raisons à ce faible taux de fréquentation, il nous faudra les comprendre et, à leur lumière, peut-être même revoir notre politique en la matière.

Les taux de fréquentation des autres parkings existants sont plus élevés : 90 % pour Crainhem, 110 % pour Herrmann-Debroux, 100 % pour Lennik-Érasme et 20 % pour Ceria. Les parkings Delta et Roodebeek, qui ne sont pas encore gérés par parking.brussels, sont toujours en accès libre.

On a d'ailleurs beaucoup parlé du parking Delta la semaine passée. Nous avons demandé à la police d'enlever les voitures qui y étaient abandonnées afin qu'il soit utilisable par les navetteurs. Mais la pression est élevée à cet endroit, et l'ouverture d'un P+R plus proche de la frontière régionale est également planifiée.

Je peux vous donner l'agenda pour les parkings Esplanade et Crainhem, ainsi que les informations concernant les certificats d'environnement et les permis, mais l'essentiel est qu'aucun retard n'est actuellement prévu. Rien ne nous empêche de respecter le calendrier.

S'il existe des raisons pour expliquer le faible taux de fréquentation du parking Ceria, il faut les identifier et envisager de modifier notre politique. L'enquête publique sur le plan Good Move est également en cours.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Wanneer zullen de P+R's Esplanade en Heizel klaar zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Voor Esplanade is in februari 2019 een milieuvergunning afgeleverd.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Is dat volgens de planning?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Voor Kraainem hebben we de vergunningen gekregen.

Aangezien ik alleen de planning voor de vergunningen bij me heb, zal ik u die voor de aanleg bezorgen. Voorlopig lijkt echter niets de naleving van de planning in de weg te zitten.

(verder in het Nederlands)

Zoals velen onder u hebben gezegd, komt het er niet alleen op aan om extra parkeerterreinen aan te leggen in Brussel. Die terreinen moeten immers zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de gebruikers liggen. De bedoeling is dat mensen die geen behoorlijk alternatief voor de auto in de buurt van hun woonplaats hebben, naar de dichtstbijzijnde overstapparking rijden en daar overstappen op het openbaar vervoer. Zo'n overstapparking hoeft dus niet altijd in het Brussels Gewest te liggen. Veel van die parkings liggen veeleer in de buurt van treinstations in Vlaanderen en Wallonië. We zullen er dan ook blijven op aandringen dat de federale overheid extra parkeerterreinen aanlegt bij treinstations.

Mevrouw Van Achter, u vroeg naar de mogelijkheden in het Brussels Gewest. Welnu, ik denk dat het parkeerterrein aan het station van Jette bijvoorbeeld uitstekend als overstapparking kan dienen. Volgens mij is het echter geen goed idee om die parking al vanaf de Ring met wegwijzers aan te geven omdat hij te dicht bij het centrum ligt. Maar het is wel degelijk mogelijk om je auto daar te parkeren en de trein te nemen. Dat voorbeeld zou in Vlaanderen en Wallonië moeten worden gevolgd.

Grotere overstapparkings moeten dus niet alleen in het Brussels Gewest liggen, maar ook in

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Pouvez-vous me donner des dates pour les parkings de transit Esplanade et Heysel ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour Esplanade, le certificat d'environnement a été obtenu en février 2019.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Qu'est-ce qui était prévu ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- À Crainhem, nous avons reçu les permis. Il faut fixer une marge pour la construction.

Je vais vous envoyer le calendrier des dates de construction, je n'ai avec moi que les dates de permis.

Actuellement, aucun obstacle ne semble devoir contrarier le respect du calendrier.

(poursuivant en néerlandais)

Il ne s'agit pas seulement de construire des parkings supplémentaires à Bruxelles : les terrains doivent se situer le plus près possible du lieu de vie des utilisateurs. Les personnes ne disposant pas d'une alternative convenable à la voiture dans leur quartier doivent pouvoir rouler jusqu'au parking de transit le plus proche pour y prendre un transport en commun. Ces parkings ne doivent donc pas absolument se trouver en Région bruxelloise. Beaucoup se trouvent près de gares en Flandre et en Wallonie. Nous continuerons d'insister auprès des autorités fédérales sur l'aménagement de parkings près des gares.

En ce qui concerne les possibilités à Bruxelles, Mme Van Achter, le parking de la gare de Jette ferait un excellent lieu de transit. Cependant, le signaler depuis le Ring n'est pas une bonne idée, car il se trouve trop près du centre. Mais il est possible de s'y garer et de prendre le train. Un exemple à suivre pour la Flandre et la Wallonie.

De plus grands parkings de transit doivent donc être aménagés non seulement à Bruxelles, mais aussi en Flandre. Nous avons pris contact avec la Werkvennootschap pour connaître le calendrier de ses travaux. À court terme, 1.600 places seront

Vlaanderen. We hebben contact opgenomen met de Werkvennootschap om na te gaan welke planning zij hanteert. Het heeft even geduurd om het enthousiasme voor overstapparkings aan te wakkeren, maar nu staan er wel degelijk een aantal in de steigers. Op korte termijn komen er 1.600 parkeerplaatsen in Vilvoorde, Lot en Halle. Om de hinder te beperken in Groot-Bijgaarden is er een parkeerplaats met 2.500 plaatsen gepland.

Er lopen dus heel wat projecten. Uit de contacten die ik met de Werkvennootschap had, blijkt dat er bereidheid is om na te denken over manieren om in meerdere kleine parkeerterreinen te voorzien. Dat is soms interessanter dan één groot terrein, want je moet er snel en efficiënt kunnen overstappen. We zetten onze contacten voort.

Ik heb nog geen overleg gepleegd met de nieuwe Vlaamse minister omdat haar kabinet nog niet is opgestart, maar dat komt er zeker nog. Ik heb wel al contact gelegd, en er is geen reden om aan te nemen dat er problemen zouden zijn om dat voort te zetten. De Waalse minister ontmoet ik vandaag nog om na te gaan welke uitdagingen Brussel en Wallonië samen kunnen aanpakken.

Mevrouw Van Achter, er is al een overstapparking aan de Heizel, die weliswaar wat ver van het openbaar vervoer ligt en daarom niet erg succesvol is. Ook de plaatselijke taxi- en een pendeldienst laat helaas te wensen over. Uit dat soort ervaringen moeten we leren.

De ontsluiting van de Heizelvlakte vanaf de Ring speelt daarbij een rol en dan in het bijzonder de verbindingsweg waarvoor er geen vergunning is. We moeten dus bekijken hoe we de Heizelvlakte in haar geheel toegankelijk kunnen maken, maar dat zou ons nu te ver leiden. We hebben het er in een later debat vast nog wel over.

(verder in het Frans)

Mevrouw d'Ursel, u vroeg naar mijn globale visie op het P+R-beleid, maar voorlopig ben ik druk met het openbaar onderzoek in het kader van Good Move. De formulieren kunnen nog twee dagen ingevuld worden. Vervolgens beginnen we met het bekijken van de suggesties. Ik ben ervan overtuigd dat we de visie van Good Move succesvol in de praktijk kunnen brengen, maar ik vind ook dat we

créées à Vilvorde, Lot et Halle. Un parking de 2.500 places est aussi prévu Grand-Bigard.

Il y a donc de nombreux projets en cours. On envisagerait également de prévoir davantage de petits parkings, qui permettraient parfois un transit plus rapide que leurs homologues plus grands.

J'ai pris contact avec la nouvelle ministre flamande et nous entamerons une concertation dès que son cabinet sera opérationnel. En outre, je rencontraï le ministre wallon aujourd'hui pour examiner sur quels défis nous pouvons collaborer.

Le Heysel est déjà doté d'un parking de transit, mais son éloignement des transports publics explique son manque de succès. Dans la zone, les services de taxi et de navette laissent, eux aussi, à désirer. Ce type d'expériences est très instructif.

Pour le rendre totalement accessible, il faut veiller au décroisement du plateau du Heysel depuis le ring, en se penchant sur la voirie de liaison qui ne possède pas de permis. Nous en reparlerons.

(poursuivant en français)

Mme d'Ursel, vous me demandez de vous livrer ma vision globale de la politique en matière de parkings de transit. Pour l'instant, nous sommes plongés dans l'enquête publique relative au plan Good Move, et il nous reste deux jours pour compléter les formulaires. Nous examinerons ensuite les observations qui nous auront été transmises, sachant que l'aspect du stationnement est inclus dans le plan Good Move. Je suis convaincue que les visions énoncées dans ce plan peuvent être mises en pratique avec succès, mais j'estime qu'il faut être à l'écoute des retours d'une enquête publique.

Il est prévu d'élaborer un nouveau plan de stationnement régional en 2020, en application du plan Good Move. La mise à disposition de parkings de dissuasion est importante, afin de rapprocher les citoyens et de raccourcir les distances en voiture. Il faut donc aménager ce type de parkings partout dans le pays, donc aussi à Bruxelles.

Nous devons tirer les enseignements des constats faits à Bruxelles : pourquoi le parking Ceria ne fonctionne-t-il pas pour l'instant et pourquoi les

altijd oog moeten hebben voor de input van het publiek.

In 2020 komt er volgens de principes van Good Move een nieuw gewestelijk parkeerplan. P+R's zijn belangrijk om het aantal afgelegde autokilometers terug te dringen. Die parkings moeten zich zo dicht mogelijk bij de burgers bevinden en daarom moeten er over het hele land zulke parkings aangelegd worden, ook in Brussel.

We moeten lessen trekken uit de huidige toestand in Brussel. Waarom heeft de ene parking een zeer lage bezettingsgraad, terwijl die voor andere parkings kan oplopen tot 110%? We zullen de tijd nemen om dat te evalueren en, indien nodig, het beleid aan te passen in het kader van het nieuwe parkeerplan. Ondertussen zetten we het P+R-beleid en de werkzaamheden voort zoals gepland.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat we nog wat moeten wachten op de evaluatie van de parking Coovi, maar misschien kunnen de problemen opgelost worden met een volwaardige communicatiecampagne. Ik betreur dat er nu pas gesproken wordt over wegwijzers naar een parking die al sinds maart open is.*

De parkings buiten het Brussels Gewest verdienen een bijzondere aandacht. Ik hoopte op een overzicht van alle lopende projecten in Vlaanderen en Wallonië. Dat hebben we immers nodig om een grondige discussie te kunnen aangaan met onze collega's in de andere gewesten en om collectief druk uit te oefenen. Ik zal u daarover een schriftelijke vraag stellen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik stel voor dat u de bevoegde ministers ondervraagt in de parlementen van de andere gewesten.*

autres fonctionnent-ils bien ? Certains parkings affichent un taux de remplissage de 110 %, et tous ceux d'entre vous qui passent par Delta savent à quel point ce parking est fréquenté.

Prenons le temps d'évaluer la situation pour, le cas échéant, adapter notre politique. Pour l'instant, nous poursuivons la politique des Park & Ride et l'exécution des travaux. Tout changement de politique éventuel fera partie des évaluations auxquelles nous procéderons dans le cadre du nouveau plan de stationnement, au début de l'année 2020.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- J'entends que nous devons encore attendre un peu pour disposer de l'évaluation du parking Ceria. Peut-être une vraie campagne de communication permettra-t-elle de résoudre les problèmes rencontrés. Quoi qu'il en soit, ce parking a été ouvert en mars, et c'est seulement maintenant que l'on discute de son fléchage sur le ring. C'est regrettable. Pour les futurs projets de parking, j'espère que cet élément sera pris en compte en amont.

Les parkings en dehors de la Région bruxelloise méritent, en effet, une attention particulière. Dans ce domaine, je reste sur ma faim. J'aurais souhaité une liste de tous les projets en cours en Flandre et en Wallonie, avec leur état d'avancement. Il importe qu'en commission, à Bruxelles, nous disposions de ces informations pour en discuter ensuite avec nos homologues wallons et flamands, et exercer une pression collective. La vision de la mobilité varie parfois fortement selon les Régions. Nous devons faire en sorte d'évoluer dans le même sens.

Je vous adresserai une question écrite sur le sujet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour les questions relatives au calendrier des projets en Flandre et en Wallonie, je vous invite à interroger les ministres concernés dans les parlements respectifs. Je reçois des informations de leur part,

De federale regering kan misschien de NMBS aansporen om ontradingsparkings in te richten nabij de stations.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat u over precieze informatie beschikt over die projecten.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ontradingsparkings buiten het gewest zijn inderdaad de ideale oplossing.*

Het Brussels Gewest beschikt al over ontradingsparkings, maar het zijn er onvoldoende. Een deel van de pendelaars lijkt daar ook niet in geïnteresseerd. We moeten hen aansporen met vaste en digitale borden, lijnen op de grond, een organisatie en een cartografie. Alle middelen zijn goed, als er maar een dynamiek op gang komt, want die ontbreekt nu nog in het Brussels Gewest. De MR zal uw initiatieven in die zin ondersteunen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Vlaanderen is al heel lang bezig met P+R's. Collega's hebben het vaak over 'une vision très divergente', een sterk verschillende visie dus, maar volgens mij klopt dat niet. Iedereen lijkt immers duidelijk te willen inzetten op multimodaliteit en overstapparkings. Op dat vlak moeten we ons dan ook niet verliezen in oeverloze debatten.*

Ik deel de visie van de minister wat de afstand van de P+R's betreft. Die moeten ver genoeg worden aangelegd, zodat niet iedereen tot aan de rand van Brussel moet rijden om daar te parkeren en voor het allerlaatste stukje van een traject over te stappen op het openbaar vervoer. Op die manier loopt het

mais je ne suis pas la ministre compétente au niveau de leurs entités.

Une intervention à l'échelon fédéral incitera peut-être la SNCB à ouvrir des parkings de dissuasion à proximité des gares.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *J'espère que vous disposez d'informations plus précises que moi sur ces projets.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *L'idéal, ce sont effectivement les parkings de dissuasion en amont, hors du territoire bruxellois, qui permettent aux navetteurs de lâcher leur voiture le plus loin possible de Bruxelles.*

Notre Région dispose déjà de parkings de dissuasion, mais pas en suffisance. De plus, un certain nombre de navetteurs ne s'intéressent visiblement pas à cette solution. J'entends votre désir de faire le maximum pour que cela fonctionne. Il faut donner envie aux navetteurs de lâcher leur voiture, via des panneaux fixes, des panneaux digitaux, de la peinture au sol, une organisation et une cartographie.

Tous les moyens sont bons, mais il faut instaurer une dynamique, qui manque encore actuellement en Région bruxelloise. Le MR soutiendra vos initiatives en ce sens.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Depuis très longtemps déjà, la Flandre mise sur les parkings P+R car il s'agit de viser la multimodalité et les parkings de dissuasion. Évitions donc les débats stériles à ce sujet.*

Je partage la vision de la ministre s'agissant de la distance idéale de localisation de ces parkings. Afin d'éviter des embouteillages à l'entrée de Bruxelles, mieux vaut répartir des parkings, plus petits et plus nombreux, sur l'ensemble du pays.

Pour ce qui est des projets à Bruxelles, nous n'avons pas encore entendu grand-chose. J'ai certes cru comprendre que le concept de Good Move doit d'abord être déployé avant de rédiger un nouveau plan. Mais quoi qu'il en soit, la

verkeer daar immers ook helemaal vast. We hebben dus vele, kleine P+R's over het hele land nodig.

Over de Brusselse plannen hebben we, behalve wat de lopende dossiers betreft, nog niet zo veel vernomen. Ik begrijp dat Good Move eerst moet worden voltooid, alvorens er een nieuw plan komt. Toch wil ik alvast hameren op een pijnpunt dat steeds weer de kop opsteekt, namelijk dat de communicatie in het Brussels Gewest vaak te wensen overlaat. We hebben een soort 'Slim naar Brussel' nodig, naar het voorbeeld van 'Slim naar Antwerpen'. Wie naar Antwerpen moet, kan op de website 'Slim naar Antwerpen' gemakkelijk te weten komen waar de P+R's zich bevinden. Voor wie wil weten hoe je het best naar Brussel komt en hoe je je binnen Brussel het best verplaatst, is dat lastiger. Op dat vlak is er nog veel werk aan de winkel.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het verheugt mij dat u contact wilt onderhouden met de naburige gewesten.*

- Het incident is gesloten.

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 beheer van de informatie over incidenten op het MIVB-net".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Bij het begin van de Week van de Mobiliteit kregen de gebruikers te horen dat de metrolijnen 1 en 6 voor onbepaalde duur onderbroken werden tussen Delacroix en Stuyvenbergh.*

communication laisse vraiment à désirer concernant la localisation des parkings P+R. Vous devriez, à cet égard, vous inspirer d'Anvers.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- *Je vous remercie pour ces précisions sur la dizaine de parkings existants et me réjouis de votre volonté d'entretenir des contacts avec les Régions voisines.*

- L'incident est clos.

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 gestion de l'information relative aux incidents sur le réseau de la STIB".

M. Julien Uyttendaele (PS).- *Le premier jour de la Semaine de la mobilité, une annonce fut diffusée pour informer les usagers que la circulation des métros des lignes 1 et 6 était interrompue entre les stations Delacroix et Stuyvenbergh, pour une durée indéterminée.*

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

Die belangrijke informatie was echter niet beschikbaar op de nieuwe app van de MIVB. Nochtans is die net bedoeld om de reizigers te informeren over storingen op het net. Bovendien zouden de reizigers meer te horen moeten krijgen dan louter de mededeling dat er een storing is. De MIVB moet hun ook vertellen wat de oorzaak is, hoelang de storing ongeveer zal duren en wat het beste alternatief is.

Welke procedures hanteert de MIVB bij storingen op het net? Welke communicatiemiddelen moet ze gebruiken? Staan die procedures in het beheerscontract of in een ander document?

Waarom gebruikt de MIVB niet systematisch alle beschikbare communicatiemiddelen, zoals aankondigingen in de stations, de MIVB-app, Twitter enzovoort?

Meldt de MIVB-app ook pannes van de liften? Voor personen met een beperkte mobiliteit komt dat uiteindelijk op hetzelfde neer als een storing op het net.

Hoe kan in geval van grote storingen de informatie over alternatieve routes verbeterd worden? Wordt de duur van de storingen vermeld? Zo ja, via welk kanaal?

Houdt de routeplanner van de MIVB-app rekening met storingen? Hoe groot moet een storing zijn voordat de MIVB personeel naar een station stuurt om de reizigers te informeren en te begeleiden?

Welke richtlijnen hanteert de MIVB voor het updaten van gedeelde data in geval van storingen op het net? Dat is belangrijk voor beheerders van mobiliteitsapps.

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

Ce message fut répété régulièrement, hélas sans autres précisions.

Une information de qualité sur les différents médias de la STIB est pourtant primordiale. Or, en cette semaine symbolique, celle-ci semblait faire défaut : en effet, cette annonce n'était pas disponible sur la nouvelle application de la STIB, censée justement informer les usagers des perturbations sur le réseau. Ceux-ci méritent pourtant de recevoir des informations précises et actualisées. Dans le cas qui nous occupe, il aurait été pertinent de leur communiquer la cause de la perturbation, de leur fournir des itinéraires alternatifs, en s'inspirant de l'information relative au trafic sur le réseau routier, et de leur indiquer la durée estimée de la perturbation. Cet incident démontre bien que la transmission de l'information doit encore être améliorée.

En cas de perturbation sur le réseau, quelles sont les procédures observées par la STIB ? Quels sont les moyens de communication censés être utilisés ? Ces dispositions sont-elles précisées par le contrat de gestion ou un autre document ?

Comment expliquer que tous les outils de communication dont se sert habituellement la STIB ne soient pas systématiquement utilisés : annonce dans les stations, application de la STIB, Twitter... ?

Concernant l'accessibilité du réseau souterrain aux personnes à mobilité réduite (PMR), les pannes d'ascenseur sont-elles signalées par l'application de la STIB ? Pour les PMR, une panne d'ascenseur est une panne de réseau et cette information est primordiale pour leur mobilité.

En cas de perturbation majeure - comme celle que je relatais -, quelles dispositions sont-elles ou pourraient-elles être prises afin d'optimiser l'information relative aux trajets et aux transports alternatifs de la STIB ? La durée de la perturbation est-elle communiquée lorsqu'elle peut être estimée ? Si oui, par quel canal ?

Le programme générant des itinéraires sur l'application de la STIB tient-il compte des

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik ben het met de heer Uyttendaele eens dat reizigers zo uitgebreid mogelijk, via alle beschikbare kanalen, moeten worden ingelicht over incidenten en defecten op het gehele openbare vervoersnet. Er doen zich regelmatig incidenten voor, maar een vage communicatie helpt de reizigers letterlijk niet vooruit.

Zo wordt er zelden gecommuniceerd over de geschatte duurtijd van een incident. De MIVB kan dan wel snel vervangbussen inleggen, maar een reiziger moet kunnen inschatten of er geen snellere en betere optie is. Soms ben je zelfs sneller te voet.

Ook het onmiddellijk melden van defecte roltrappen en liften is essentieel in een inclusieve stad. De MIVB levert al jaren inspanningen om haar net steeds toegankelijker te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Zo kwam er een grote inhaalbeweging met de plaatsing van liften in de metrostations. Sinds maart 2019 kunnen reizigers op de website van de MIVB ook onmiddellijk zien welke liften defect zijn. Wordt die belangrijke informatie intussen ook al in de MIVB-app getoond?

Via symbolen geeft de MIVB de toegankelijkheidsgraad van de verschillende haltes aan. Helaas werden nog niet alle lijnen onderzocht op dat vlak. Hoeveer staat de MIVB daarmee?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Bij storingen op het net leggen de verkeerscentrales van de MIVB contact met de*

perturbations sur le réseau ? En cas de perturbation majeure, à partir de quel moment la STIB envoie-t-elle des agents en station pour informer et accompagner les usagers ?

Pour permettre une réaction optimale des gestionnaires d'applications en faveur de la multimodalité en Région bruxelloise, pouvez-vous préciser quelles sont les prescriptions observées par la STIB pour la mise à jour des données partagées en open data lorsque survient un incident interrompant le service ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Je rejoins M. Uyttendaele concernant la nécessité de dûment informer les usagers en cas d'incident sur le réseau. En effet, ces incidents se produisent régulièrement et une communication lacunaire n'aide pas les voyageurs à avancer.*

De plus, la STIB indique rarement une estimation du temps de trajet total, or c'est précieux pour les usagers qui, parfois, iront plus vite à pied.

De même, dans une ville qui se veut inclusive, il est essentiel d'annoncer sans délai une panne d'ascenseur ou d'escalator. Depuis des années, la STIB a consenti d'importants efforts pour le bien des personnes à mobilité réduite et, depuis mars 2019, le site internet renseigne les ascenseurs en panne. Mais quid de l'application ?

La STIB est censée indiquer à l'aide de symboles le degré d'accessibilité de ses différentes stations, mais toutes ses lignes ne sont pas encore couvertes. Où en est-on ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En cas de perturbation en temps réel, les différents dispatchings de la STIB - bus, tram, métro -

afdeling 'field support' die de reizigers over de problemen informeert door middel van:

- omroepberichten van buschauffeurs, tram- en metrobestuurders;*
- omroepberichten in de metrostations;*
- boodschappen op de wachttijdendisplays;*
- boodschappen op de MIVB-website en -app;*
- een bericht op het Twitteraccount van de MIVB;*
- de eventuele inzet van extra MIVB-personeel.*

Het communicatieprotocol wordt vermeld in de werkprocedures van de MIVB-verkeerscentrales.

Naar aanleiding van het incident waarover de heer Uyttendaele het had, zijn er berichten in de stations omgeroepen. Het is onmogelijk om achteraf te controleren of de metrobestuurders dat ook hebben gedaan, maar de MIVB neemt aan van wel. De MIVB onderzoekt waarom er geen tekstberichten over het incident verschenen op de displays, de website, de MIVB-app en Twitter.

De lijst met defecte liften op het MIVB-net staat op de website. Dat is geen realtime-informatie, maar het is wel de bedoeling om die later nog op de app beschikbaar te maken.

In geval van geplande storingen, zoals bij werkzaamheden, wordt de tijdsduur veelal aan MIVB-reizigers meegedeeld. Dat gebeurt veel minder vaak bij onvoorziene storingen, omdat de duur van zo'n storing afhangt van een heleboel factoren en van de reden van de onderbreking, zoals een ongeval, een verkeerd geparkeerde auto of een interventie door de hulpdiensten. Dat duidt niet op slechte wil van de MIVB. Het is enkel de bedoeling om reizigers niet nodeloos op stang te jagen met onbetrouwbare informatie.

In geval van grote storingen zet de MIVB extra personeel in als de traditionele informatiekanaalen niet volstaan of als het nodig is om de reizigersstroom in goede banen te leiden.

contactent le dispatching field support, qui se charge d'informer les voyageurs de la perturbation.

Les moyens de communication utilisés sont :

- annonces audio faites par les chauffeurs, conducteurs et conductrices ;
- annonces audio en station ;
- messages sur les afficheurs de temps d'attente ;
- messages sur le site internet et l'application de la STIB ;
- envoi d'un tweet sur le fil Twitter de la STIB ;
- le cas échéant, ce dispositif d'information peut être complété par l'envoi d'agents multimodaux de la STIB sur le terrain.

Ces dispositions sont précisées dans les procédures de travail des différents dispatchings de la STIB.

Lors de l'incident évoqué par M. Uyttendaele, des annonces audio ont été faites en station. Il n'est pas possible de vérifier a posteriori si des annonces ont été faites par les conducteurs et conductrices, mais la STIB suppose que oui. Quant aux messages visuels - afficheurs de temps d'attente, site internet, application, Twitter -, il semble en effet qu'ils n'aient pas été activés. La STIB examine actuellement les raisons de cette non-diffusion.

Les pannes d'ascenseur sur le réseau de la STIB sont signalées sur son site internet. Il ne s'agit pas des pannes en temps réel, mais d'une situation du parc des ascenseurs à un moment donné. La mise à jour est effectuée à plusieurs moments de la journée. Il est prévu d'automatiser cette information pour la fournir en temps réel et de l'ajouter sur l'application de la STIB.

Dans le cas de perturbations programmées, comme des travaux, la durée de la perturbation est le plus souvent communiquée aux voyageurs de la STIB. Cela s'avère plus compliqué pour les perturbations en temps réel, dont la durée dépend de nombreux éléments - type d'avarie, type de véhicule, possibilité ou non de retirer le véhicule du service - et de la raison de l'interruption : accident, véhicule

Bij onvoorziene gebeurtenissen stuurt de verkeerscentrale van de MIVB medewerkers naar strategische locaties op het netwerk. Er wordt hoe dan ook een manager aangeduid die zo nodig extra maatregelen kan treffen.

De boodschappen aan de reizigers zijn per lijn of per halte beschikbaar op het opendataplatform van de MIVB.

(verder in het Nederlands)

Aan enkele zaken waarnaar u vraagt, zoals informatie in real time over werken of de duurtijd van storingen, werkt de MIVB al, soms zelfs samen met de andere openbaarvervoersmaatschappijen. Het gaat inderdaad om belangrijke elementen, waarbij de huidige technologie ons zeker kan helpen om de reizigers zo goed mogelijk te informeren.

De storing als gevolg van het incident waarnaar werd verwezen, duurde van 8.02 uur tot 8.34 uur. Problemen worden dus ook vaak snel opgelost, met een zo gering mogelijke impact, wat heel veel inspanningen van de MIVB vergt. U moet het aantal dagelijkse kleine incidenten op het MIVB-net echt niet onderschatten.

mal garé qui gêne le passage, intervention des services de secours, etc. Pour cette raison, la durée des perturbations n'est que très peu communiquée pour les incidents en temps réel.

La durée de la perturbation n'est communiquée que dans les situations où la STIB est certaine de pouvoir respecter les délais annoncés. Il ne s'agit pas de mauvaise volonté, mais d'éviter de communiquer des estimations peu fiables, pour ne pas créer de frustrations dans le chef des voyageurs et ne pas compromettre leur confiance dans la société de transport.

Lors de perturbations majeures, la STIB prévoit un accompagnement par ses agents multimodaux là où les supports d'information traditionnels sont insuffisants ou lorsque la gestion des flux de voyageurs est nécessaire pour des raisons de sécurité ou de vitesse commerciale. En fonction des conséquences sur le parcours des voyageurs, ce dispositif est établi par la STIB, en tenant compte des lieux et des heures de la perturbation.

Lors d'une perturbation en temps réel, le dispatching de liaison de la STIB envoie ses agents multimodaux aux endroits stratégiques de la perturbation dès que celle-ci a une conséquence sur le parcours des voyageurs et dégrade celui-ci. Dans tous les cas, la STIB désigne un manager de proximité pour suivre la perturbation et adapter l'accompagnement en cas de besoin.

Dans l'open data de la STIB, les messages d'information aux voyageurs (début d'incident et rétablissement du trafic) sont disponibles en temps réel par ligne ou par arrêt.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB s'attelle déjà à améliorer l'information dispensée en temps réel, parfois même avec les autres opérateurs de transports en commun. En effet, il s'agit d'éléments importants à propos desquels la technologie actuelle peut nous aider.

Dans l'incident que vous citez, les problèmes ont pu être réglés finalement assez vite, avec le moins de conséquences possible, ce qui demande beaucoup d'efforts de la part de la STIB. Ne

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het geval dat ik aanhaalde, was een voorbeeld om de informatieprocedure aan te kaarten. Was het een uitzondering? Normaal gezien worden toch alle informatiekkanalen gebruikt?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gaat inderdaad om een uitzonderlijk geval en ik laat uitzoeken wat er misgelopen is.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het is goed dat de informatie over defecte liften al op de website van de MIVB staat, maar ook de app zou die moeten vermelden.*

De passagiers moeten zoveel mogelijk informatie krijgen in real time. Is het bijvoorbeeld mogelijk om de reden van een storing te melden zodra die bekend is? Dat kan de frustratie al doen afnemen.

Stelt de MIVB-app alternatieve reisroutes voor? Houdt de routeplanner rekening met storingen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ja, maar niet in real time. Daar is een technische ingreep voor nodig waar nog aan wordt gewerkt.*

- Het incident is gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW INGRID
PARMENTIER**

**TOT MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE**

minimisez pas le nombre d'incidents quotidiens mineurs sur le réseau.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Concernant la procédure d'information, l'incident évoqué l'était à titre d'exemple. Est-ce une exception ? Si je comprends bien, il est d'usage, en cas de perturbation sur le réseau, d'utiliser tous les canaux disponibles pour informer les usagers ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous étudierons le cas évoqué, qui est effectivement exceptionnel, afin de comprendre ce qu'il s'est passé.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Parfait. Concernant les ascenseurs, c'est une très bonne chose que l'information soit déjà disponible sur le site de la STIB, mais cela doit être généralisé. L'application, notamment, est censée regrouper toutes les informations.

Par rapport aux perturbations sur le réseau, il me semble très important de fournir un maximum d'informations aux usagers, en temps réel. Serait-il, par exemple, envisageable de communiquer la cause d'une perturbation, lorsqu'elle est connue ? Cela peut aider à réduire les crispations.

Par ailleurs, je n'ai pas bien compris si, en cas de perturbation majeure, l'application de la STIB prévoyait des itinéraires alternatifs, ou prenait cela en compte dans son générateur d'itinéraire.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Toute perturbation annoncée est prise en compte, mais pas en temps réel. Il y a un délai d'une journée. En cas de perturbation, un message informatif apparaît à l'ouverture de l'application, mais ce n'est pas encore repris en temps réel dans les itinéraires. Cela nécessite un travail technique, qui est en cours.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE MME INGRID
PARMENTIER**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-**

REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de evaluatie van de autoloze dag 2019 en de uitbreiding van het aantal edities".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De Autoloze Zondag was ook dit jaar weer een groot succes in Brussel. Hij wordt al sinds 2002 georganiseerd en vormt het hoogtepunt van de Europese Week van de Mobiliteit. Een dag lang kan iedereen genieten van een Brussel zonder autoverkeer, stress en vervuiling.*

Tijdens de Autoloze Zondag verbetert de luchtkwaliteit gevoelig. Het meetstation Kunst-Wet, waar de vervuiling doorgaans het hoogst is, tekende die dag de laagste concentraties van stikstofdioxide (NO₂) op.

Op Autoloze Zondag kiest een aanzienlijk deel van de Brusselaars bovendien voor actieve vervoersvormen of het openbaar vervoer. De MIVB en de NMBS vervoerden die dag beduidend meer reizigers. Het evenement heeft dus ook een educatieve kant.

Tijdens de Autoloze Zondag worden we eraan herinnerd dat de openbare ruimte te veel in beslag wordt genomen door individuele voertuigen, en dit ten nadele van het openbaar vervoer en actieve vervoersvormen. We worden ons bovendien bewust van de invloed die verplaatsingen met de auto op het milieu hebben en we kunnen ons de openbare ruimte weer eigen maken, waardoor onze blik op de stad verandert.

Hoe evalueert u de Autoloze zondag? Houdt u met de conclusies van uw evaluatie rekening bij de organisatie van de volgende edities?

Overweegt de regering om tijdens deze regeerperiode meer autoloze dagen te organiseren? Is een autoloze dag tijdens de week een mogelijkheid?

CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'évaluation de la journée sans voiture 2019 et la multiplication du nombre d'éditions".

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Cette année encore, le dimanche sans voiture a rencontré un franc succès auprès des Bruxelloises et des Bruxellois. Si, pour rappel, les premières éditions de cette manifestation de la mobilité alternative ont connu quelques réticences, force est de constater qu'aujourd'hui, cet événement est devenu incontournable et est attendu chaque année par l'ensemble de la population de la Région.

Organisé depuis 2002, le dimanche sans voiture constitue le point d'orgue de la Semaine européenne de la mobilité. Il permet aux Bruxellois, mais également aux non-Bruxellois, de se réapproprier la ville, une ville libérée, le temps d'une journée, du trafic et de la circulation automobile. Ainsi, nos concitoyens ont pu, ce 22 septembre, vivre et ressentir la ville autrement : joyeuse, avec des rues pleines d'enfants ravis de pouvoir circuler, de pouvoir jouer librement et en toute sécurité dans un espace public dégagé du bruit, de l'encombrement, du stress et de la pollution liés à la circulation automobile.

La journée sans voiture a, ainsi, un impact non négligeable sur la qualité de l'air. Lors de cette édition, une baisse significative de la plupart des polluants liés à la circulation automobile a été constatée à Bruxelles par rapport aux autres dimanches de l'année. En particulier, la station de mesure Arts-Loi - où la pollution de l'air est habituellement la plus importante de la capitale - a enregistré les mesures de dioxyde d'azote les plus basses de l'année.

De plus, la journée sans voiture est également l'occasion, pour une part significative de Bruxellois, de modifier leurs habitudes de déplacements et de privilégier des modes de déplacement actifs ou les transports publics. Ainsi, le nombre de voyages enregistrés sur les réseaux de la STIB ou de la SNCB - certes gratuits pour

Op elke Autoloze Zondag rijden er toch nog heel wat voertuigen zonder toelating in Brussel. Kregen overtreders een boete of een andere sanctie?

l'occasion - est nettement plus élevé qu'un dimanche habituel.

Cet événement a donc également une portée éducative, puisqu'il permet de démontrer aux automobilistes que d'autres modes de déplacement sont possibles pour circuler dans notre capitale.

Cette belle journée offre donc de nombreux avantages :

- elle nous rappelle à quel point, le reste de l'année, une part trop importante de l'espace public bruxellois est occupée par des véhicules individuels, au détriment des transports en commun, des modes de transport actifs et d'autres possibilités plus conviviales, égalitaires et qualitatives d'utilisation de cet espace ;

- elle nous permet de prendre conscience des conséquences environnementales (bruit, pollution, etc.) des déplacements en voiture ;

- elle nous permet de nous réapproprier l'espace public et nous offre une vision différente de la ville.

Mme la ministre, quelle évaluation faites-vous de cette journée sans voiture ? Les conclusions tirées de cette évaluation seront-elles prises en compte lors des prochaines éditions ?

Le gouvernement évalue-t-il actuellement la possibilité de multiplier le nombre de journées sans voiture au cours de cette législature ? L'organisation d'une journée sans voiture un jour de semaine figure-t-elle parmi les options étudiées ?

À chaque édition de la journée sans voiture, de nombreux véhicules circulent malgré tout sans dérogation. Des amendes ont-elles été dressées aux contrevenants ou ces derniers ont-ils été sanctionnés d'une autre façon ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- De voordelen van de jaarlijkse Autoloze Zondag zijn duidelijk. Daarom zal ik mij concentreren op het idee van een autoloze weekdag.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le sujet de l'évaluation de la journée sans voiture revient chaque année à la même période sur la table de notre commission. Je n'aborderai pas les points positifs de cette journée, déjà largement développés, mais plutôt l'idée d'organiser une telle journée sans voiture en semaine.

Op 30 april keurde het parlement een resolutie goed over de organisatie van een tweede autoloze

dag, die jaarlijks op 22 september zou plaatsvinden. Aangezien het voorstel van 2016 dateerde, was erin opgenomen dat de haalbaarheid van een eerste autovrije dag op 22 september 2017 zou worden bestudeerd.

Voorts vroegen de indieners aan de regering om meer autoloze zondagen te organiseren in Brussel, om haar inspanningen rond de dag tegen het autosolisme voort te zetten, om de andere gewesten en de federale regering te stimuleren om autobestuurders aan te sporen om op die ene dag voor andere vervoermiddelen te kiezen, om de alternatieven voor de auto verder te ontwikkelen en om tegen 2020 de haalbaarheid van een autoloze dag tijdens de werkweek te onderzoeken.

Uiteraard heeft een autoloze dag in een weekend niet dezelfde impact als op een werkdag. Die laatste mag dan ook niet overhaast georganiseerd worden, gedegen studiewerk vooraf is nodig. Als we willen bereiken dat autobestuurders definitief voor een ander vervoermiddel kiezen, moet een autoloze werkdag ook voor hen een positieve ervaring zijn.

Tijdens de vorige regeerperiode hoorden we in het parlement Brussel Mobiliteit, de MIVB, Brulocalis, Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), l'Union des classes moyennes (UCM), Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) over het voorstel.

De twijfels die DéFI had over de haalbaarheid van een autoloze werkdag, werden tijdens die hoorzittingen bevestigd. Het gebruik van het openbaar vervoer zou met 25% toenemen, terwijl het nu al verzadigd is. De MIVB zou die extra toestroom niet aankunnen.

Bepaalde sprekers wezen er bovendien op dat het initiatief contraproductief kan werken, want als het op een fiasco uitdraait, zullen autobestuurders helemaal niet meer uit hun auto te krijgen zijn.

Voorts is het de vraag welke kosten een autoloze werkdag voor de politiezones meebrengt. Er zijn immers controles nodig. Bovendien zullen er heel wat meer uitzonderingen worden aangevraagd dan voor een autoloze zondag.

Le 30 avril dernier, notre parlement a voté une résolution déposée par Mme Maes et le groupe Ecolo, notamment. Le texte a fait l'objet d'auditions et d'amendements avant d'être adopté à une large majorité. Il visait à organiser une seconde journée sans voiture le 22 septembre de chaque année, date du Car-Free Day, et à en étudier rapidement la faisabilité pour une première édition le 22 septembre 2017.

La proposition date en effet de 2016. Son intitulé, modifié, était "Résolution visant à développer les journées sans voitures comme instruments de lutte contre la pollution de l'air".

Elle demandait au gouvernement :

"- d'augmenter le nombre de dimanches sans voitures sur le territoire bruxellois, à l'échelle communale et/ou à l'échelle régionale, par exemple à quatre dimanches par an sur l'ensemble du territoire régional ;

- de poursuivre ses efforts en vue de l'organisation de la journée contre l'autosolisme du 5 juin prochain, en concertation avec les partenaires sociaux, afin de faire de cet événement un succès et de réitérer cette initiative régulièrement ;

- de mobiliser les autres Régions et le fédéral autour de cette journée afin que chaque gouvernement prenne toutes les mesures utiles à inciter les usagers de la route à venir le 5 juin prochain à Bruxelles avec un autre mode de transport que la voiture individuelle ;

- d'accélérer le développement de solutions de mobilité alternatives permettant, notamment, d'absorber une bonne partie du flux automobile des navetteurs actuel (soit 200.000 personnes) ;

- d'étudier d'ici 2020, en concertation avec les partenaires sociaux, la faisabilité pratique, technique et financière de l'organisation d'une journée sans voitures en semaine, tenant compte des impacts socio-économiques, de sécurité, et de la suffisance des transports en commun pour répondre à l'afflux des travailleurs".

Bien entendu, organiser une journée sans voiture le week-end n'a pas le même impact que l'organiser en semaine. Cela ne s'improvise pas et requiert une

Ook de toegangscontroles tot het gewest vormen een probleem. Wat als een werknemer of een leverancier Brussel niet binnen mag op een weekdag? En wat met de rij wachtenden achter hem, die ook rechtsomkeert zal moeten maken?

Ten slotte had IEB niet alleen bedenkingen over de kosten-batenverhouding. De vereniging wees er ook op dat een eenmalig initiatief niet tot een duurzame gedragsverandering leidt. IEB geeft de voorkeur aan een stadstol, het afbouwen van het aantal parkeerplaatsen en de organisatie van lage-emissiedagen.

DéFI is van mening dat er meer positieve bewustmakingsacties nodig zijn, zonder dat de auto gedurende een hele weekdag uit het gewest wordt verbannen.

Na constructief overleg werd besloten om de tekst aan te passen. Er komen meer autoloze zondagen en de alternatieven voor de auto worden uitgebreid. In eerste instantie bedienen kwaliteitsvolle busdiensten de pendelparkings buiten de Ring. Voorts moet het gewestelijk expresnet (GEN) worden afgewerkt en de metro verder ontwikkeld, daarbij rekening houdend met het sociaal-economische hinterland van Brussel.

Bij de organisatie van een autoloze weekdag is nauw overleg met de sociale partners en economische spelers nodig. Er moet een technische en financiële haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd en er moet rekening worden gehouden met de gevolgen op sociaal-economisch gebied, qua veiligheid en inzake mobiliteit.

In de resolutie is opgenomen dat het overleg en de studie tegen 2020 moeten worden georganiseerd. Hoever staat u daarmee? Wanneer worden de conclusies voorgesteld?

étude bien plus poussée qu'une rapide étude de faisabilité comme le prévoyait les auteurs du texte initial. Si le but d'une telle journée en semaine est de lutter contre la pollution de l'air grâce à un transfert modal des automobilistes vers les transports en commun et les modes de déplacement doux, encore faut-il que ces mêmes automobilistes puissent vivre une expérience positive leur donnant envie d'opérer un tel transfert modal.

Lors de la précédente législature, à la suite du dépôt de ce texte, nous avons eu l'occasion d'auditionner, au parlement, Bruxelles Mobilité, la STIB, Brulocalis, Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), l'Union des classes moyennes (UCM), Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et le conseil bruxellois néerlandophone pour l'environnement (Brusselse Raad voor het Leefmilieu, BRAL).

Si mon groupe émettait alors des réserves quant à la faisabilité d'une telle journée sans voiture un jour de semaine, elles se sont confirmées lors des auditions. Il a en effet été rappelé que cette journée sans voiture augmenterait la fréquentation des transports publics de 25 %, alors qu'ils sont déjà saturés. Pour la STIB, mettre en œuvre une telle décision relève donc du casse-tête.

Selon l'avis de certains acteurs auditionnés, cette initiative pourrait aussi être contreproductive, car en cas de fiasco, les automobilistes participant à l'expérience seraient déçus de la qualité de l'offre et l'effet serait contraire à celui escompté, à savoir inciter les automobilistes à changer leurs habitudes.

Par ailleurs, les questions du coût pour les zones de police et de la gestion des contrôles ont été mises en avant, sans compter celle des dérogations, dont les demandes auraient certainement été plus nombreuses qu'un dimanche où l'activité est fortement ralentie.

La gestion de l'accès à Bruxelles serait également problématique. Le dimanche, les gens travaillent moins qu'en semaine et sont plus détendus. Qu'en serait-il si un travailleur ou un livreur se voyait interdire l'entrée de Bruxelles un jour de semaine, sans compter la file d'automobilistes derrière lui qui doit également rebrousser chemin ?

Enfin, la position d'Inter-Environnement Bruxelles exposée lors des auditions était également intéressante. Outre les réserves par rapport au coût-bénéfice d'une telle opération, Inter-Environnement Bruxelles a précisé que ce type d'initiative à caractère "unique, ponctuel et radical" n'allait pas amener "un changement durable" des comportements. Inter-Environnement Bruxelles privilégie le péage urbain, la diminution du nombre de places de stationnement ou encore les journées à faibles émissions.

Pour DéFI, il faut davantage organiser, dans un esprit positif et de bonne humeur, des actions permettant de sensibiliser les usagers aux bénéfices du report modal, sans la contrainte d'une interdiction totale un jour de semaine.

Dans un esprit constructif et à la suite des avis des différents acteurs auditionnés, pour nous éviter la contrainte d'organiser une journée sans voiture le 22 septembre quand bien même ce serait un jour de semaine, le texte avait été modifié et élargi : organisation d'autres dimanches sans voiture et nécessité de développer des solutions de mobilité alternatives permettant d'absorber une bonne partie du flux automobile des navetteurs. Ceci passe par la mise à disposition, dans un premier temps, de bus à haut niveau de service desservant des parkings de dissuasion situés à l'extérieur du ring. S'ajoutent à ces pistes la mise en œuvre complète du réseau express régional (RER) et le développement du métro, en tenant compte de l'arrière-pensée socio-économique de Bruxelles et pas uniquement du territoire des dix-neuf communes.

Par ailleurs, organiser une telle journée sans voiture en semaine implique nécessairement, comme le demandait en conclusion la résolution :

- une concertation étroite avec les partenaires sociaux et les représentants du monde économique ;
- une étude de faisabilité pratique, technique et financière ;
- de tenir compte des impacts socio-économiques, de sécurité et de mobilité, et plus particulièrement en matière de capacité des transports publics, pour répondre à cet afflux.

Mevrouw de voorzitter.- Dat voorstel van resolutie werd inderdaad net voor de verkiezingen goedgekeurd, maar niet met eenparigheid van stemmen.

Klopt het dat het om vier auto-loze dagen ging?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Ja. De MR stemde overigens tegen.*

Mevrouw de voorzitter.- Het ging dus om vier auto-loze dagen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *De MR wilde er tien!*

(Glimlachjes)

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Auto-loze Zondag is een jaarlijks hoogtepunt in Brussel. Het is een heel mooie dag, die erg veel inspiratie biedt en ook veel inzichten brengt. Zo'n inzicht is bijvoorbeeld dat het heel gezellig kan zijn op een dag waarop mensen de ruimte kunnen innemen in plaats van auto's.

De dag bewijst ook hoe belangrijk het veiligheidsgevoel is voor mensen. Een kleurrijke mengelmoe van mensen durfde het aan om de fiets te nemen. Zo blijkt dat het heel belangrijk is om elke dag te zorgen voor een gevoel van veiligheid. Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Op Auto-loze Zondag adem je andere lucht in. Blijkt dat ook uit de cijfers?

Net wegens die inzichten is Auto-loze Zondag belangrijk. Die moeten dan vertaald worden naar een structureel beleid, bijvoorbeeld door middel van schoolstraten, fietsstraten, leefstraten of speelstraten, maar ook met auto-loze zones, zoals woonerven of voetgangerszones. Er zijn heel wat manieren om de voordelen van een evenement als Auto-loze Zondag te vertalen naar de dagelijkse

Selon la résolution, cette concertation et cette étude devaient être organisées d'ici 2020. Où en sommes-nous ? Quand les conclusions nous seront-elles présentées ?

Mme la présidente.- Cette proposition de résolution avait effectivement été votée au sein de ce parlement à la veille de l'élection. Elle n'avait toutefois pas fait l'unanimité.

Il s'agissait bien de quatre journées sans voiture, n'est-ce pas ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- C'est ce que j'ai dit. Pour information, le MR a voté contre.

Mme la présidente.- Il s'agissait donc bien de quatre journées sans voiture.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le MR en voulait dix !

(Sourires)

M. Arnaud Verstraete (Groen) (*en néerlandais*).- *Le dimanche sans voiture constitue un point d'orgue à Bruxelles. Une foule bigarrée a osé enfourcher un vélo, preuve de l'importance que la population accorde au sentiment de sécurité. Cela démontre la nécessité d'accroître chaque jour la sécurité. Il en va de même pour la qualité de l'air.*

C'est précisément pour ces raisons que la journée sans voiture est importante. Il reste à les traduire en une politique structurelle, par exemple en multipliant les rues où l'on donne la priorité aux enfants, aux cyclistes ou aux habitants, et où le trafic automobile est ralenti. C'est tout le défi.

J'ai moi aussi constaté lors de la dernière édition en date que nombre de voitures circulaient encore, surtout sur les axes principaux. Des comptages ont-ils été effectués ? La police a-t-elle reçu des consignes en la matière ?

J'ai cru comprendre, sur les réseaux sociaux, que des bourgmestres du nord-ouest de Bruxelles avaient ordonné à la police de ne dresser aucun

context van Brussel. Dat is een belangrijke uitdaging voor het beleid.

Ik sluit mij wel aan bij de vaststelling dat er tijdens de jongste editie toch nog heel wat auto's te zien waren, zeker op de grote straten. Zijn er tellingen uitgevoerd? Heeft de politie op dat vlak instructies gekregen?

Via de sociale media heb ik bijvoorbeeld vernomen dat de politie in het noordoosten van Brussel van bepaalde burgemeesters de opdracht had gekregen om geen processen-verbaal op te stellen. Op die manier vraag je er natuurlijk om dat het concept van Autoloze Zondag volledig wordt uitgehold.

Kunt u de cijfers over de luchtkwaliteit toelichten? Hoe zit het met de vaststellingen inzake automobilisten die de regels niet naleven?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Autoloze Zondag is een zegen voor deze stad. Het is een dag waarop de bewoners eens ten volle van hun stad kunnen genieten door te fietsen of te wandelen. Met de buurtbewoners hebben we de straat waar ik woon afgesloten, zodat er zeker geen auto's door konden. Anders gebeurt het immers wel eens dat er toch nog auto's rijden. We wilden dat de kinderen op straat konden spelen, voetballen of leren fietsen. Vaak hebben we de ruimte of gelegenheid niet om onze kinderen te leren fietsen. Ze moeten op de stoep oefenen, want in het drukke verkeer gaat het natuurlijk moeilijk.

Helaas heb ik nog heel wat auto's zien rijden op Autoloze Zondag. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat iedereen zijn straat afsluit, dus ik ben benieuwd naar uw actieplan om het autoverkeer in de toekomst te verminderen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Editie 2019 van de Autoloze Zondag was een succes, niet alleen dankzij het zachte weer, maar ook omdat het een feestdag was waarop Brusselaars op straat dingen doen die anders onmogelijk zijn.*

De filosofie achter de Autoloze Zondag sluit aan bij een volgens mij belangrijke doelstelling, namelijk iedereen een plek gunnen in de openbare ruimte.

procès-verbal. Cela va totalement à l'encontre du concept du dimanche sans voiture !

Pouvez-vous nous éclairer sur les chiffres relatifs à la qualité de l'air ? Qu'a-t-on fait envers les automobilistes en infraction ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le dimanche sans voiture est une bénédiction pour la ville. Les habitants peuvent enfin se la réapproprier à vélo ou à pied. Dans mon quartier, nous avons totalement bloqué la rue, de sorte que les enfants puissent y jouer ou apprendre à rouler à vélo. Sinon, il y a toujours l'une ou l'autre voiture qui passe. Ce jour-là offre à la fois l'occasion d'apprendre et l'espace suffisant pour le faire.*

Le but n'est évidemment pas de bloquer toutes les rues pour empêcher toute circulation. Que comptez-vous faire pour réduire celle-ci lors des prochaines éditions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *L'édition 2019 de la journée sans voiture a été une réussite, non seulement en raison de la météo clémente, mais aussi parce que ce dimanche est une journée de fête qui permet aux Bruxellois de sortir de chez eux et de faire des choses qui ne sont possibles que ce jour-là, grâce à une sécurité accrue sur la route.*

La philosophie de la journée sans voiture rejoint un objectif crucial à mes yeux : offrir un espace

Nu lijken sommige wijken haast voorbehouden voor auto's. Daarom is het belangrijk dat we blijven investeren in veilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers.

De politiezones hebben op Autoloze Zondag geen ernstige incidenten gemeld. Een uitgebreidere debriefing volgt in november. U mag het verslag daarvan verwachten.

Dankzij de goede coördinatie tussen onder meer de politiezones, de wegpolitie, Brussel Mobiliteit, de aannemers die wegen en tunnels afsluiten, en de MIVB zijn er weinig problemen.

Na de debriefing kunnen we eventueel maatregelen treffen voor volgend jaar.

Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) werkt al drie jaar nauw samen met de politiewerkgroep Autoloze Zondag en met de 100, de brandweer, enzovoort, waardoor de communicatie vlotter verloopt.

(verder in het Nederlands)

Autoloze Zondag is een heel aangename dag, maar het evenement gaat gepaard met een hele organisatie en een netwerk van samenwerkende instanties. De politie moet meewerken, de hulpdiensten moeten bereikbaar zijn en het hele Brussels Gewest moet wordt afgezet. De oppervlakte van de autovrije zone in Brussel is trouwens bijzonder groot. In tegenstelling tot de meeste andere steden kiezen wij er immers voor om niet alleen de binnenstad, maar het hele gewest autovrij te maken. Wij kiezen bewust voor een heel grote autovrije zone, wat uiteraard een enorme organisatie vergt.

De komende jaren willen we die keuze blijven maken. Daarnaast willen we ook kleinere autoloze momenten of dagen organiseren in kleinere zones, maar daar zal ik het straks nog over hebben.

Mijnheer Verstraete, u had het over de uitzonderingen. Die worden wel degelijk gecontroleerd. Ik heb geen signalen opgevangen dat de politie niet zou optreden tegen overtreders. Straks zal ik de sancties in detail toelichten. De politiezones zijn alleszins vertegenwoordigd in de politiewerkgroep en we zullen de hele operatie

légitime à tous les usagers de l'espace public. Pour l'instant, nous avons trop souvent l'impression que certains quartiers sont exclusivement réservés à la voiture.

Le but du processus Good Move est de faire en sorte que tout le monde se sente à l'aise et ait une place légitime dans tous les quartiers, tout le temps et toute l'année. Il importe dès lors de continuer à créer des espaces dévolus aux piétons et des pistes cyclables sécurisées. Les enfants ou les adultes qui apprennent à rouler à vélo sont instables et doivent pouvoir circuler sur une route sécurisée.

Pour ce qui est de l'évaluation de la journée sans voiture, les zones de police et la police de la route n'ont pas signalé d'incidents graves. Une réunion de débriefing plus détaillée avec les zones de police aura lieu en novembre. Le rapport vous sera transmis.

Au niveau du groupe de travail de la police, on constate que les procédures de fermeture de la Région et des tunnels fonctionnent bien. Peu de problèmes sont constatés car la coordination est bonne entre les différents acteurs : zones de police, police de la route, Bruxelles Mobilité (Mobiris), entrepreneurs chargés de la fermeture, STIB, etc.

Le débriefing de novembre permettra d'en savoir plus sur les éventuelles difficultés et d'adopter les aménagements nécessaires pour l'année prochaine, le cas échéant.

Une collaboration rapprochée existe depuis trois ans avec Bruxelles Prévention et sécurité dans l'organisation de réunions conjointes de briefings et de débriefings entre le groupe de travail de la police en charge de la journée sans voiture et les disciplines telles que le service 100, le Siamu, etc. Cela permet une communication et une coordination renforcées, ce qui est positif.

(poursuivant en néerlandais)

Le dimanche sans voiture est un événement de grande ampleur, qui demande toute une organisation et la collaboration entre diverses instances, dont la police et les services de secours. À la différence de la plupart des autres villes, c'est l'ensemble de la Région qui est fermé à la circulation, ce qui constitue une zone

evalueren. Ik zal uw vragen aan de werkgroep bezorgen voor de debriefing in november.

(verder in het Frans)

De werkgroep die zich met de afwijkingen bezighoudt, heeft de voorbije jaren gediscussieerd over een centraal beheer. De gemeenten zijn voor het behoud van het huidige systeem, dat al enkele jaren ongewijzigd is. De werkgroep wil de praktijken van de gemeenten zoveel mogelijk harmoniseren.

Dit jaar werden er duizend afwijkingen minder toegestaan. Dat aantal daalt jaar na jaar.

De organisatie van een autoloze zondag kost het geweest ongeveer 1,3 miljoen euro. Daar komen nog de kosten bij voor de politie, de MIVB en de gemeenten. De baten, voor de mobiliteit en de luchtkwaliteit, zijn echter ook groot.

(verder in het Nederlands)

Uit grafieken in verband met de luchtkwaliteit blijkt dat op een doordeweekse zondag ongeveer 25 µg/m³ van de lucht vervuild is. Dat is minder dan op een weekdag, maar op de Autoloze Zondag daalt dat cijfer tot enkele luttele microgram, afhankelijk van het meetstation. We merken dus een enorme positieve impact op de luchtkwaliteit. Dat moet ons aanzetten tot reflectie, en dat was ook de essentie van deze Autoloze Zondag. Er bevonden zich meetstations in de Wetstraat, maar ook in de voetgangerszone, net om de luchtkwaliteit op beide plekken te kunnen vergelijken.

De resultaten moeten er ons bewust van maken dat de luchtkwaliteit geen vaststaand gegeven is, maar dat we ze zelf kunnen beïnvloeden. De manier waarop we de stad inrichten, al dan niet met voetgangerszones, kan wel degelijk een impact hebben op de luchtkwaliteit.

We moeten niet alleen nagaan hoe we meer autoloze zondagen kunnen organiseren. Dat is weliswaar de bedoeling en ik zal de studies daarover dan ook opvragen. We moeten er echter ook voor zorgen dat er meer autoloze zones komen in de stad. Op die manier werken we niet alleen voortdurend aan de verbetering van de

particulièrement étendue. Ce choix délibéré sera maintenu dans les années à venir.

Par ailleurs, nous souhaitons organiser d'autres événements sans voiture, de moindre ampleur, mais j'y reviendrai.

En ce qui concerne les voitures qui continuent de circuler, je n'ai pas entendu dire que la police fermait les yeux sur les infractions. Je détaillerai tout à l'heure les sanctions prévues. Quoi qu'il en soit, les zones de police participent au groupe de travail auquel je ferai part de vos questions lors du débriefing de novembre.

(poursuivant en français)

Au niveau du groupe de travail relatif aux dérogations, des discussions se sont déroulées ces dernières années concernant une éventuelle gestion centralisée des demandes de dérogation, les réflexions sur les avantages et les inconvénients, ainsi que sur la faisabilité. Les communes se sont prononcées pour le maintien du système actuel, mais le système de base harmonisé pour la gestion des demandes de dérogation est inchangé depuis quelques années.

Les discussions en groupe de travail portent sur des points précis et des cas pratiques visant à harmoniser au mieux les pratiques dans les communes, notamment par l'établissement d'une liste interne de questions fréquemment posées.

Le nombre de dérogations octroyées cette année est en diminution de 1.000 unités. On constate clairement que le nombre de dérogations demandées et octroyées est chaque année en baisse.

Vous m'avez également posé une question relative au coût d'une telle journée. L'organisation de la journée sans voiture représente pour la Région un coût d'environ 1.300.000 euros, auxquels il faut ajouter le coût du travail de la police, de la STIB et des communes. Il est cependant indéniable que la journée sans voiture a un impact positif sur la mobilité et la qualité de l'air, par exemple.

(poursuivant en néerlandais)

D'après les graphiques relatifs à la qualité de l'air, on enregistre, lors d'un dimanche ordinaire, une

luchtkwaliteit, maar leggen we bovendien veilige ruimten aan voor iedereen.

(verder in het Frans)

Het gaat om permanente voetgangerszones, zoals die in het stadscentrum. Verschillende gemeenten hebben al stappen gezet om daarmee de openbare ruimte aangenamer en toegankelijker te maken voor voetgangers en fietsers.

Schoolstraten zijn een ander goed voorbeeld. Daarbij wordt de straat waaraan een school gelegen is, tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat de kinderen veilig van en naar school kunnen gaan en minder vervuilde lucht moeten inademen.

Brussel Mobiliteit organiseert heel wat acties tijdens de Week van de Mobiliteit om iedereen ervan te overtuigen zich anders te verplaatsen. Het thema is dit jaar de luchtkwaliteit.

We hebben ook een projectoproep gedaan bij de gemeenten voor de invoering van een fietsdag of voor de herinrichting van de openbare ruimte. We willen niet enkel inzetten op het gewestelijke niveau, maar ook andere, meer kleinschalige initiatieven ondersteunen.

Een automobilist die zonder toelating rijdt, kunnen we niet op basis van de politieordonnantie bestraffen. De politiezones kunnen wel optreden om volgende redenen:

- gedrag dat de veiligheid van anderen in het gedrang brengt;

- weigering om de instructies van een politieagent na te leven (nadat die erop gewezen heeft dat men niet zonder toelating mag rijden);

- het niet naleven van de signalisatie.

De meeste politiezones hebben ervoor gezorgd dat de regels nageleefd worden. Het is immers de bedoeling dat het aantal voertuigen dat toch nog rijdt, elk jaar daalt.

pollution d'environ 25 µg/m³, ce qui est déjà moins qu'en semaine. Lors d'un dimanche sans voiture, ce chiffre ne dépasse pas quelques microgrammes. Des stations de mesure avaient été implantées rue de la Loi et dans le piétonnier afin de pouvoir établir des comparaisons. Nous constatons donc un impact énorme sur la qualité de l'air.

Ces résultats doivent nous faire comprendre que la qualité de l'air n'est pas une donnée figée, que nous pouvons l'influencer. L'aménagement de zones piétonnes, par exemple, joue indéniablement un rôle.

Nous pouvons étudier la possibilité d'organiser davantage de dimanches sans voiture, et je compte d'ailleurs commander des études à ce sujet. Mais nous devrions également veiller à multiplier les zones sans voiture dans la ville. Elles améliorent non seulement la qualité de l'air, mais aussi la sécurité de tous.

(poursuivant en français)

Il s'agit notamment d'organiser des zones piétonnes permanentes, comme celle du centre-ville. Plusieurs communes ont entamé une procédure en ce sens, afin que l'espace public soit plus agréable et plus accessible, aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes.

Il faut soutenir ce type d'initiatives, qui ont un impact permanent sur la qualité de vie et la qualité de l'air.

La rue scolaire est un autre bel exemple de moment sans voiture. Sur demande des parents, la rue située à l'entrée d'une école est temporairement fermée à la circulation des véhicules motorisés, à l'entrée et à la sortie des classes, afin que les enfants puissent être amenés en toute sécurité. Cela a aussi un impact positif sur la qualité de l'air et la santé des enfants, sachant que leurs poumons sont plus vulnérables.

Bruxelles Mobilité organise également plusieurs actions durant la Semaine de la mobilité, afin de convaincre tout un chacun de se déplacer autrement. Ainsi, l'action "Au travail/à l'école sans voiture" permet d'encourager, depuis plusieurs années, près de 500.000 personnes à se rendre à leur lieu de travail ou à l'école sans voiture, durant la

Er zullen altijd mensen zijn die terecht een uitzondering krijgen, ook al zijn het er elk jaar minder. Zij moeten dan wel erg traag rijden.

(verder in het Nederlands)

U stelde ook vragen over de studie. Die houdt verband met de resolutie van 2016, waarin een deadline in 2020 is opgenomen. Ik zal nagaan wat mijn voorganger heeft gedaan en wat de huidige stand van zaken is.

Tot slot wil ik nog vertellen wat ik een kind hoorde zeggen op Autoloze Zondag. Een tienjarig jongetje noemde het evenement 'Onderstebovendag', een dag waarop de wereld op zijn kop staat. Hieruit blijkt duidelijk hoe kinderen deze stad beleven, alsof ze niet van hen is op gewone dagen. Op Autoloze Zondag krijgen kinderen het gevoel dat zij eens aan de beurt komen en de machtsverhoudingen worden omgedraaid. We moeten ervoor zorgen dat kinderen zich altijd thuis en veilig voelen en dat ze zich te allen tijde in het verkeer kunnen begeven, en niet slechts één dag per jaar. Met de maatregelen van Good Move willen we daar versneld werk van maken, zodat elke dag een beetje 'Onderstebovendag' wordt.

Semaine de la mobilité. Le souhait est vraiment de mettre l'accent sur cette Semaine de la mobilité, avec des actions spécifiques et une thématique particulière chaque année. Cette année, il s'agissait de la qualité de l'air.

Des appels à projet ont également été lancés auprès des communes, pour la création d'une journée vélo ou l'aménagement de l'espace public (Living Brussels). Nous ne voulons pas tout miser sur la Semaine de la mobilité et des événements à l'échelle de la Région bruxelloise. Il faut aussi soutenir d'autres moments, sur des surfaces plus réduites.

La Région souhaite notamment mener, en collaboration avec les communes, des actions en vue de fermer l'espace public temporairement et, ainsi, sensibiliser à la mobilité durable.

Pour information, nous ne pouvons pas sanctionner un automobiliste circulant sans dérogation sur la base directe de l'ordonnance de police. En effet, le collège communal qui est habilité à prendre ce type d'ordonnance en vue d'interdire la circulation ne peut pas assortir ses décisions de sanctions. Toutefois, les zones de police peuvent intervenir sur la base des possibilités suivantes, débattues au sein du groupe de travail de la police, pour sanctionner un automobiliste circulant sans dérogation :

- un comportement de l'automobiliste mettant la sécurité d'autres usagers en danger. Cela vaut pour tous les automobilistes, avec ou sans dérogation. Les articles 4 et 7 du Code de la route permettent d'arrêter un automobiliste et de procéder à des contrôles ;

- le refus d'obtempérer après injonction d'un agent qui aurait signifié à l'automobiliste qu'il ne pouvait pas circuler sans dérogation ;

- le non-respect de la signalisation placée tout autour de Bruxelles (dispositif zone 30 ainsi que panneaux C3 et "sauf autorisation"). Ce dispositif matérialise en effet l'ordonnance de police. C'est d'ailleurs pour cela que la Région a fourni ces panneaux aux zones de police il y a trois ans.

En cas de nécessité, il existe donc trois possibilités de sanctionner un automobiliste circulant sans

dérogation lors de la journée sans voiture. La plupart des zones de police ont cependant fait en sorte que ces règles soient respectées, l'objectif étant que le nombre de voitures en circulation diminue chaque année.

Il y aura toujours des véhicules en circulation, car certaines personnes demandent une dérogation à juste titre. Certes, leur nombre diminue chaque année, mais il faut respecter cette mesure. Si certains ont vraiment besoin de leur voiture, la dérogation doit leur être accordée, à condition de rouler lentement. En tout cas, nous n'aurons jamais une journée sans aucune voiture, parce que certaines personnes auront toujours des raisons très valables de circuler.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude dont vous parlez est liée à la résolution de 2016 et fixe une échéance en 2020. Je me renseignerai sur ce qu'a fait mon prédécesseur et sur l'état d'avancement.

À propos du dimanche sans voiture, j'entendais un enfant de dix ans parler d'une journée "à l'envers", en faisant référence aux rapports de force inversés. Cela veut tout dire sur le sentiment d'insécurité que les enfants ressentent les autres jours.

Nous devons faire en sorte que les enfants se sentent tous les jours, à tout moment, en sécurité dans le trafic. Les mesures prises dans le cadre de Good Move visent à accélérer les choses.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik zou graag het evaluatierapport ontvangen na de debriefing.*

Mevrouw de voorzitter.- *Wanneer is dat beschikbaar? Kunt u het aan de commissieleden bezorgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De debriefing is in november gepland. Misschien kunt u mij daarover eind november, begin december opnieuw ondervragen. Als het*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *Mme la ministre, j'aimerais bien recevoir le rapport d'évaluation lorsque vous procéderez au débriefing plus complet.*

Mme la présidente.- *Quand pensez-vous en disposer, Mme la ministre ? Pourriez-vous le transmettre aux membres de la commission ? Notre secrétaire le diffusera. En effet, tous les groupes politiques sont intéressés par ce rapport.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Le débriefing est prévu en novembre. J'ignore quelle est la procédure de transmission du rapport. Je propose que vous m'interrogiez à nouveau fin novembre ou mi-décembre, de sorte à pouvoir*

rapport geen vertrouwelijke elementen bevat, wil ik het zeker bezorgen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

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

betreffende "de vrij te houden zones in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers".

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- *Net zoals tijdens de voorbije regeerperiode blijf ik me inzetten voor de veiligheid van voetgangers. U zegt dat u mensen wilt aansporen vaker te voet te gaan voor korte en middellange verplaatsingen. U belooft voetgangers ook meer veiligheid, comfort en een betere toegankelijkheid op straat en in het openbaar vervoer.*

Voetgangers hebben een dicht netwerk nodig, met rechtstreekse routes, meer ruimte, comfortabele trottoirs, rust en veilige en vlotte oversteekplaatsen.

Anders dan in andere gewesten zijn de meeste verkeersdoden in Brussel voetgangers, meestal kinderen en tieners. Verkeersongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn, vinden vaak plaats bij het oversteken van een weg aan een zebrapad.

Een zebrapad wijst er weliswaar op dat voetgangers voorrang hebben, maar creëert zo helaas ook vaak een vals gevoel van veiligheid.

De toestand aan het zebrapad voor mijn woning is bijvoorbeeld ronduit schrikbarend. Daarom heb ik mijn kinderen geleerd altijd te wachten tot de

évoquer ce débriefing, qui sera plutôt technique. En tout cas, si le rapport ne contient pas d'éléments confidentiels, je veux bien le transmettre à la commission.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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 zones de recul à respecter aux abords des passages pour piétons".

Mme Véronique Jamouille (PS).- La sécurité des piétons est un sujet que vous avez déjà abordé et qui me tient à cœur, en attestent mes nombreuses interpellations à ce propos au cours de la précédente législature.

Dans l'accord de gouvernement et la déclaration de politique générale (DPG), il est question d'encourager les modes actifs de déplacement en garantissant, notamment, la sécurité de la circulation des piétons et en améliorant le confort des déplacements pédestres.

Plus précisément, le plan régional de mobilité parle d'un rôle renforcé de la marche comme base du système de mobilité, l'ambition étant de faire des modes actifs l'option privilégiée pour les déplacements de courte et moyenne distances. Pour favoriser le recours à la marche, notamment, il s'agit de renforcer les conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité des piétons au sein de l'espace public ainsi qu'au niveau des pôles d'échange et des services de transport public.

Le piéton doit pouvoir disposer d'un réseau dense (y compris grâce aux voies lentes hors chaussée), d'itinéraires directs, de plus d'espace, de revêtements offrant un excellent confort physique,

wagens afremmen en ervoor te zorgen dat de bestuurders hen zien voordat ze oversteken.

Krachtens artikel 24, § 4 van de Wegcode is het verboden te parkeren op minder dan vijf meter afstand van een zebrapad. Veel zebrapaden voldoen niet aan die regel en laten te weinig afstand, waardoor voetgangers en andere weggebruikers elkaar niet goed kunnen zien.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil minder autoparkeerplaatsen en meer fietsstallingen. In het regeerakkoord staat dat er onder andere meer fietsboxen in elke wijk komen en bewaakte fietsstallingen in wijken met veel winkels, bedrijven of culturele instellingen.

Fietsboxen zijn echter nadelig voor de zichtbaarheid van voetgangers en zijn niet handig om fietsen voor korte tijd te stallen. Daarvoor zijn fietsbeugels en dergelijke handiger, maar die moet je in Brussel met een vergrootglas zoeken. Het zou goed zijn om vlak voor zebrapaden zulke stallingen voor deelfietsen te plaatsen.

Hoe zorgt u ervoor dat de zebrapaden in het Brussels Gewest veilig worden en dat zij voldoen aan de criteria van de Wegcode?

Respecteert u bij wegwerkzaamheden systematisch de Wegcode, die bepaalt dat er minstens vijf meter voor een zebrapad moet worden vrijgehouden? Zo niet, zult u dat voortaan eisen en laten controleren? Hoe staat het met de door het gewest gesubsidieerde wegwerkzaamheden die de gemeenten organiseren?

Overweegt u de vrij te houden zones voor zebrapaden te gebruiken als stallingen voor deelfietsen en -steps?

Zijn er streefcijfers voor de aanleg van fietsstallingen, fietsboxen, beugels voor privéfietsen en stallingen voor deelfietsen? Met welke timing? Zijn die doelstellingen bepaald in samenspraak met de gemeenten?

de tranquillité ainsi que de traversées sécurisées et aisées.

À Bruxelles, cependant, contrairement aux autres Régions, la majorité des personnes tuées sur la route sont des piétons, pour la plupart des enfants et des adolescents. Bon nombre d'accidents impliquant des piétons ont lieu, par ailleurs, lors de la traversée d'une voirie, les piétons attendant des lignes blanches qu'elles leur procurent aussi bien le droit à la priorité que la sécurité, alors que ces exigences sont rarement remplies simultanément.

En réalité, bien souvent, le seul marquage d'un passage pour piétons offre un faux sentiment de sécurité.

En face de mon immeuble se trouve un passage pour piétons. Étant donné les horreurs que j'ai pu voir au cours de mon existence, j'ai toujours appris à mes enfants à attendre que les voitures soient arrêtées et à s'assurer qu'elles les avaient vus avant de traverser. Je vivais dans la hantise qu'ils soient renversés, car les voitures roulaient particulièrement vite à cet endroit.

Aussi, l'article 24, § 4 du Code de la route dispose que le stationnement sur la chaussée est interdit à moins de cinq mètres en-deçà des passages pour piétons. Pourtant, nombre de ces passages ne sont pas conformes et la zone de recul permettant une bonne visibilité de part et d'autre est insuffisante.

La Région bruxelloise poursuit, par ailleurs, des objectifs comme la réduction du stationnement en voirie et l'augmentation d'espaces de stationnement pour cycles. L'accord de majorité précise notamment : "Afin de sécuriser l'accès aux vélos et lutter contre les risques de vols, le gouvernement veillera à accroître le stationnement de courte et longue durées des vélos à travers le maillage de boxes à vélos dans tous les quartiers, ainsi que les parkings pour vélos surveillés dans les zones à vocation commerciale, économique ou culturelle".

Les boxes à vélos se prêtent toutefois mal au stationnement de courte durée et présentent, pour la visibilité des piétons, le même inconvénient qu'un véhicule.

Le manque d'ancrages publics tels que les arceaux est également criant en Région bruxelloise. Par contre, il serait utile de placer de tels dispositifs d'ancrage sur les zones de recul et d'affecter celles-ci à des zones de dépôt réservées aux cycles partagés en libre-service intégral.

Considérant que la sécurisation des traversées sur les passages piétons passe par certains principes d'aménagement et par le respect du Code de la route, quels sont vos objectifs en matière de sécurisation des traversées piétonnes au travers de la mise en conformité des passages pour piétons des voiries régionales ?

À l'heure actuelle, la mise en conformité des zones de recul des traversées piétonnes est-elle systématique lors des travaux de rénovation des voiries régionales ? Si non, cette mise en conformité sera-t-elle exigée et contrôlée lors de ces travaux de rénovation ? Qu'en est-il des travaux réalisés par les communes et subsidiés par la Région ?

Quid de la valorisation des zones de recul pour, par exemple, créer des zones de dépôt pour vélos et trottinettes en libre partage ou encore pour l'équipement d'ancrages pour vélos et trottinettes ?

Des objectifs en matière de création de places dédiées au stationnement de cycles en voirie ont-ils été adoptés pour accueillir des boxes à vélos, des places d'ancrage libre et des zones de dépôt de cycles en libre-service intégral ?

Quel est le rythme de déploiement retenu pour chacun de ces types de stationnement ? Ces objectifs ont-ils été définis avec les communes ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik dank mevrouw Jamoulle voor haar interpellatie over de belangrijkste weggebruikers in Brussel, namelijk de voetgangers. Dat is niet alleen mijn mening, maar ook gewoon een feit, zoals blijkt uit de cijfers. Mevrouw de minister, volgens het Voetgangersplan, waartoe uw voorganger Bruno De Lille het initiatief nam, gebeurt 37% van de interne verplaatsingen in Brussel te voet. Daarmee is het de belangrijkste verplaatsingsmethode. Toch stellen we vast dat mensen dat niet altijd beseffen.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je remercie Mme Jamoulle pour son interpellation sur les usagers de la route les plus nombreux à Bruxelles : les piétons. En effet, 37 % des déplacements internes à Bruxelles se font à pied.*

Outre les règles citées à juste titre par Mme Jamoulle, il faut éviter de placer un passage pour piétons sans feux de signalisation sur une voie de circulation à plusieurs bandes dans le même sens

Ze zien vooral auto's en openbaar vervoer en spreken vooral daarover.

Eigenlijk is Iedereen een voetganger, ook personen met een beperkte mobiliteit en rolstoelgebruikers. Iedereen heeft bijgevolg nood aan veilige infrastructuur, zoals voetpaden en oversteekplaatsen. Mevrouw Jamouille haalt terecht een aantal regels aan. Zo moet een zone van 5 meter voor een zebrapad worden vrijgehouden en van 20 meter voor een verkeerslicht. Dat laatste is vaker een probleem in Brussel. Maar er is meer. Zo is een oversteekplaats zonder verkeerslichten op een plaats met meer dan één rijstrook in elke richting te mijden. Conflictvrije kruispunten moeten de voorkeur krijgen.

Ik sluit me aan bij de vragen over het werk dat wordt verricht. Ik stel in de praktijk vast dat er al jaren een zone van 5 meter voor elk zebrapad wordt vrijgemaakt. Is dat overal zo? In Schaarbeek is 99% van de kruispunten al op die manier beveiligd. Zijn er cijfers voor het hele Brussels Gewest?

Ik vermoed dat het veel slechter is gesteld met de zone van 20 meter die moet worden vrijgehouden voor elk verkeerslicht. Zijn daar cijfers over? Ik kan er begrip voor opbrengen als u die niet hebt, want in mijn oorspronkelijke tekst heb ik er niet naar verwezen.

Ten slotte wil ik het voorstel over gedeelde mobiliteit steunen. Ik meen te weten dat de Fietscel van het Brussels Gewest er al jaren voor pleit om fietsbogen te plaatsen aan oversteekplaatsen, waardoor fietsers altijd weten dat ze hun fiets kwijt kunnen op de hoek van de straat. Een gelijkaardig systeem moeten we op zijn minst bestuderen voor de deelsteps en alle andere gedeelde voertuigen. Kunnen de betrokken werkgroepen daarmee rekening houden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De meeste dodelijke of zwaargewonde slachtoffers in het verkeer zijn inderdaad jaar na jaar voetgangers. Dat komt doordat veel verplaatsingen te voet gebeuren (37% van het totaal), maar ook door de grote kwetsbaarheid van de voetgangers.*

et privilégier les carrefours sans conflit de circulation.

Je me joins aux questions sur le travail effectué. À Schaerbeek, 99 % des carrefours disposent d'une zone de 5 mètres libre devant chaque passage clouté. Des chiffres à ce sujet sont-ils disponibles pour toute la Région ?

Je suppose que les chiffres sont moins bons concernant la zone de recul de 20 mètres à chaque feu de signalisation. Dispose-t-on de ces chiffres ?

Finally, j'appuie la proposition concernant la mobilité partagée. Depuis des années, la cellule vélo de la Région plaide en faveur de l'aménagement d'arceaux permettant de déposer facilement son vélo aux passages piétons. Un système similaire devrait être examiné pour les trotinettes en libre partage. Les groupes de travail concernés peuvent-ils en tenir compte ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Mme Jamouille, je suis ravie que vous m'interrogiez sur ces points. En effet, comme vous et M. Verstraete le faites remarquer très justement, d'année en année, la majeure partie des victimes tuées ou gravement blessées à Bruxelles sont des piétons. C'est un fait, lié non seulement au nombre important de déplacements effectués à pied, soit 37 % du total, mais également à l'extrême

Mijn administratie heeft een nota opgesteld over oversteekplaatsen voor voetgangers. Die moet de basis vormen voor concrete acties. Hopelijk kan ik de nota spoedig voorstellen, maar ik kan alvast vertellen dat de veiligheid van oversteekplaatsen op gewestwegen systematisch gecontroleerd zal worden.

Bij werkzaamheden aan gewestwegen worden de vrij te houden zones voor zebrapaden steeds in overeenstemming gebracht met de regelgeving. Dat aspect komt ook aan bod tijdens opleidingen voor huidige en toekomstige mobiliteitsconsulenten. Elk project gaat gepaard met een interne audit om de verkeersveiligheid te optimaliseren.

Hetzelfde geldt voor werken die de gemeenten uitvoeren en die gesubsidieerd worden door het gewest. Indien nodig vragen we de gemeenten om hun plannen te wijzigen als de verkeersveiligheid daardoor kan worden verbeterd.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, in Schaarbeek is inderdaad 99% van de gemeentelijke kruispunten op die manier ingericht. Ik heb geen cijfers over de andere gemeenten, maar hieruit blijkt hoe belangrijk deze inspanningen zijn.

(verder in het Frans)

De heer Verstraete stelt voor om de vrij te houden zones bij zebrapaden te gebruiken als stallingen voor fietsen of steps. Dat gebeurt nu al regelmatig. Daardoor zijn overstekende voetgangers beter zichtbaar. Bovendien kunnen fietsen en steps gestald worden op een plaats waar ze de voetgangers niet hinderen. Wellicht zal die maatregel in de toekomst dus nog meer toegepast worden.

Fietsboxen moeten zo geplaatst worden dat ze het zicht van bestuurders niet belemmeren. Zij zullen dus verder van de oversteekplaatsen moeten komen. Het is de bedoeling dat ze toenemen, waardoor er parkeerplaatsen zullen sneuvelen. De vrij te houden zones bij zebrapaden zijn eerder geschikt voor andere soorten fietsenstallingen. Er is een reële vraag naar zulke stallingen, die

vulnérabilité des piétons, non protégés en cas de collision.

Sachant cela, mon administration m'a fait parvenir une note relative aux traversées piétonnes. Nous la prendrons pour base afin de développer des actions à mettre en œuvre. J'espère vous présenter rapidement le fruit de ce travail, mais je peux d'ores et déjà vous annoncer l'établissement d'un calendrier d'inspections, par la sécurité routière, de l'ensemble des traversées piétonnes sur les voiries régionales.

La mise en conformité des zones de recul aux abords des passages pour piétons est systématique lors des travaux de rénovation des voiries régionales. La question du respect du recul des zones de stationnement, fixée par le règlement régional d'urbanisme (RRU) et le plan régional de stationnement, est aujourd'hui complètement intégrée par nos chefs de projets qui y sont sensibilisés.

Par ailleurs, selon la voirie concernée par le projet et l'ampleur de celui-ci, une procédure d'audit est menée en interne afin d'optimiser la qualité du projet étudié sur le plan de la sécurité routière.

Cette matière est, par ailleurs, abordée lors des formations dispensées par la Région aux actuels et futurs conseillers en mobilité à des fins de sensibilisation.

S'agissant des travaux réalisés par les communes et subsidiés par les Régions, l'ensemble des travaux subsidiés dans le cadre de la sécurité routière, qui comprennent notamment un volet de sécurisation des traversées piétonnes, a également fait l'objet d'un examen préalable sous l'angle de la sécurité routière. Le cas échéant, les communes ont été invitées à modifier leur plan afin d'intégrer les adaptations indispensables à la sécurité du plus grand nombre.

(poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, si 99 % des carrefours communaux à Schaarbeek sont effectivement aménagés de cette façon, je ne dispose pas de chiffres pour les autres communes.

bovendien bevorderlijk zijn voor de verkeersveiligheid.

(verder in het Nederlands)

Dat komt ook tegemoet aan de voorstellen van de heer Verstraete. We kunnen op zulke locaties zogenaamde fietsnietjes installeren of drop-offzones inrichten. De Wegcode verbiedt parkeren aan zebrapaden, maar als we die niet fysiek afschermen, wordt daar in Brussel weinig rekening mee gehouden en moet de politie keer op keer ingrijpen.

(verder in het Frans)

Momenteel overleggen we met diverse betrokkenen over een standaardisering van de stallingen voor fietsen en steps. Deze week volgt het noodzakelijke overleg met de gemeenten, die immers hun toestemming moeten geven voor bepaalde ingrepen.

Op 17 oktober vergadert voor het eerst een werkgroep over gedeelde mobiliteit met vertegenwoordigers van de betrokken operatoren, Brussel Mobiliteit, de politiezones en de gemeenten. Dat is een goede gelegenheid om na te gaan hoever de gemeenten willen gaan. De bedoeling is om om de twee tot vier maanden te overleggen over gemeenschappelijke problemen.

(poursuivant en français)

J'en viens à la proposition, soumise notamment par M. Verstraete, de valoriser les zones de recul en créant des zones de dépôt pour les vélos et trottinettes en libre partage, ou des équipements d'ancrage pour les autres vélos et trottinettes. Cette option est déjà régulièrement mise en place, du moins quand il s'agit du stationnement des vélos ou des trottinettes. Elle permet en effet de combiner plusieurs avantages, comme la garantie d'une bonne visibilité entre les conducteurs et les piétons au moment où ils abordent leur traversée, et le désencombrement des trottoirs par des vélos et trottinettes, cela grâce à leur confinement dans une zone peu gênante pour le cheminement des piétons. Étant donné la forte augmentation de l'utilisation des vélos et de ces nouveaux moyens de déplacement, la mesure sera vraisemblablement étendue à l'avenir. Elle permettra de résoudre simultanément plusieurs problèmes.

Il y a lieu de réfléchir à l'implantation des boxes à vélos afin d'éviter qu'ils ne posent un problème de sécurité routière en masquant la visibilité entre conducteurs et piétons. Leur nombre doit être augmenté et il est prévu d'en implanter en remplacement de places de stationnement automobile, mais assez loin des traversées pour ne pas gêner la visibilité des piétons. La création de zones de dépôt réservées aux véhicules de cyclopartage semble plus intéressante dans ce contexte. La demande pour ce type d'installation est réelle vu le nombre de véhicules de cyclopartage évoluant dans l'espace public et les problèmes de stationnement sur les trottoirs parfois causés par ces véhicules. Les aménagements évoqués pourraient, par conséquent, répondre simultanément à deux problèmes : la sécurisation des traversées et l'amélioration du stationnement des véhicules de cyclopartage.

(poursuivant en néerlandais)

Cela répond aussi aux propositions de M. Verstraete. Nous pouvons aménager à ces endroits des arceaux à vélos ou des zones de stationnement pour les véhicules de cyclopartage. Le Code de la route interdit de se garer aux passages piétons, mais, sans barrière physique, cette interdiction est peu respectée à Bruxelles...

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- Vooraleer u aan nieuwe ingrepen op de openbare weg denkt, moet u de huidige zebrapaden aanpakken. Vele voldoen immers vaak niet aan de wettelijke voorschriften.

Sommige verkeerssituaties zijn totaal absurd. Zo wordt de regel dat er vijf meter voor en na een zebrapad moet worden vrijgehouden, vaak niet nageleefd, zijn er problemen met slechte verlichting of liggen oversteekplaatsen vaak vlak bij een weg met voorrang van rechts.

Bij de beveiliging van zebrapaden moet er niet alleen gekeken worden naar nieuwe installaties maar ook naar de bestaande zebrapaden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Op de Schaarbeekse gemeentewegen werden conflictvrije kruispunten aangelegd. Daaruit blijkt dat er schot in de zaak komt. Dat voorbeeld kan in het hele gewest worden gevolgd als het overzicht van de gemeentewegen klaar is.*

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le rythme de déploiement retenu pour chaque type de stationnement, pour l'instant, il n'y en a qu'un. Une consultation se déroule actuellement entre les divers acteurs de la problématique pour convenir d'un modèle de zone de dépôt et tenter de le standardiser.

La consultation indispensable avec les communes afin d'obtenir les accords nécessaires pour réaliser ces interventions est prévue cette semaine.

Par ailleurs, le 17 octobre prochain, la première réunion du groupe de travail relatif à la mobilité partagée et consacrée au cyclopartage rassemblera les opérateurs, Bruxelles Mobilité et les communes. Cette réunion sera l'occasion d'entamer des discussions et de mieux saisir la volonté des communes à ce sujet, et je vous en livrerai les échos ici même. L'idée est de se concerter ainsi tous les deux ou quatre mois entre communes, opérateurs et zones de police pour trouver des solutions à des problèmes communs.

Mme Véronique Jamouille (PS).- Avant de s'intéresser aux nouveaux aménagements, il faudrait réaliser un inventaire et un programme de mise en conformité des passages pour piétons existants, car beaucoup d'entre eux ne sont pas conformes.

Certaines situations sont totalement absurdes, comme le non-respect des zones de recul, le mauvais éclairage - qui est particulièrement problématique durant les journées courtes et pluvieuses d'automne - ou la proximité immédiate d'une priorité de droite.

La sécurisation des passages pour piétons doit concerner non seulement les nouveaux projets, mais aussi les dispositifs existants.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'exemple de Schaarbeek, où des carrefours sans conflits ont été aménagés sur les voiries communales, illustre le fait que les choses bougent. Ce dispositif pourrait être adopté à l'échelle régionale, après un inventaire des voiries communales.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende "het geschil tussen het Brussels
Gewest en Sibelga inzake de
werkzaamheden voor de verlenging van
tramlijn 8".**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Op 12 september konden we in de pers lezen dat het Brussels Gewest 1 miljoen euro aan Sibelga moet betalen voor de verlenging van tram 8 tussen het Wienerplein en het metrostation Roodebeek. Het geschil sleept al jaren aan en gaat over een verzakking van de tramsporen na waterdoorsijpeling omdat de riolen door boomwortels waren beschadigd. Het gewest weigert het bedrag te betalen omdat ze hetzelfde bedrag heeft moeten ophoesten om de tramsporen te herstellen. Volgens de rechters was het gewest evenwel niet in staat te bewijzen dat de kosten enkel te wijten waren aan knoeiwerk van Sibelga.

Normaal gezien had de MIVB een waarborg moeten samenstellen waarop het gewest een beroep had kunnen doen voor de kosten van de werken, maar dat is niet gebeurd. Waarom niet? Stelt de MIVB niet systematisch een waarborg samen? Leeft ze de ordonnantie inzake openbare werken na?

Werken aan de openbare weg veroorzaken heel wat hinder voor de burgers. Het is onaanvaardbaar dat dezelfde burgers nu opnieuw de dupe zijn omdat de MIVB vergeten heeft om een waarborg samenstellen. De burger mag niet voor die fout opdraaien. Er zijn mechanismen om dat soort problemen te voorkomen.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

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

**concernant "le litige entre la Région
bruxelloise et Sibelga pour les travaux du
prolongement de la ligne de tram 8".**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En ce 12 septembre, j'ai lu que la Région bruxelloise devait 1 million d'euros à Sibelga pour la prolongation de la ligne de tram 94, devenue la ligne 8, entre la place Wiener à Watermael-Boitsfort et la station de métro Roodebeek à Woluwe-Saint-Lambert.

Il s'agit là d'un conflit à rebondissements qui dure depuis plusieurs années. La Région et Sibelga se rejettent la faute à la suite d'affaissements de tranchées survenus après des infiltrations d'eau provenant du réseau d'égouttage, lui-même détérioré par des racines d'arbres, tant et si bien que ce dossier a abouti devant les tribunaux.

La Région bruxelloise refusait de payer ce montant, car elle estimait avoir déjà déboursé un montant équivalent pour remettre les tranchées en état. L'un compensait soi-disant l'autre. Selon les juges, la Région n'a cependant pas été capable de démontrer que tous ces frais étaient imputables à des malfaçons dont Sibelga serait seule responsable.

Selon moi, la STIB aurait normalement dû constituer un cautionnement, auquel la Région aurait d'abord dû recourir pour couvrir les frais des réparations litigieuses. Cela n'a pas été le cas. Pourquoi? La STIB ne constitue-t-elle pas systématiquement de cautionnement? Respecte-t-elle l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique?

In het regeerakkoord kondigt u nieuwe tramlijnen aan. Dat betekent dat Sibelga opnieuw gasleidingen moet verplaatsen.

Welke maatregelen hebt u genomen om nieuwe geschillen en de betaling van dergelijke bedragen te voorkomen? Lopen we hetzelfde risico bij de werken aan het metrostation Grondwet? Zal de burger voor dergelijke kosten moeten blijven opdraaien?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik begrijp uw ergernis bij het lezen van de persartikels. Het lijkt of het gewest in het ongelijk is gesteld, maar dat is niet zo. De rechtbank heeft immers nog geen beslissing genomen over de tegeneis van het gewest.*

De zaak is nog lopende. Ik kan u wel enkele elementen meedelen, maar we moeten de gerechtelijke procedure respecteren.

De vraag van het gewest om Sibelga te verplichten om de herstellingskosten te betalen, werd niet verworpen door de rechtbank, maar zal het voorwerp uitmaken van nieuwe debatten. De rechtbank oordeelde dat het gewest niet heeft kunnen aantonen dat de kosten enkel te wijten waren aan knoeiwerk van Sibelga, maar ze voegde

En Région bruxelloise, nous assistons à une multiplication des chantiers et des ouvertures de voirie, qui sont souvent sources de nuisances et, partant, mal perçus par les citoyens. Je comprends tout à fait cette réaction, car ces chantiers engendrent des problèmes de trafic, compliquent l'accès aux habitations et aux commerces et provoquent des dégâts en tout genre.

Dès lors, je m'insurge si en outre, des impétrants tels que la STIB ne constituent pas de cautionnement, et si les frais relatifs à cet oubli doivent être supportés par le citoyen bruxellois. De tels frais ne doivent pas être supportés par les citoyens, alors qu'il existe des mécanismes pour empêcher qu'une situation de ce type ne se reproduise.

Dans l'accord de gouvernement, vous annoncez la création de nouvelles lignes. Nous pouvons donc nous attendre à ce que Sibelga doive à nouveau entreprendre des travaux de déplacement de conduites de gaz en sous-sol.

Pouvez-vous me dire quelles mesures vous avez prises afin d'éviter que de tels litiges ne se reproduisent et que la Région ne se retrouve obligée de payer de telles sommes ? Faut-il s'attendre au même genre de surprises dans le cadre du chantier de la station de métro Constitution ? Faut-il s'attendre à ce que le citoyen doive supporter de tels frais tout au long de cette législature ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je conçois parfaitement que la Région ait nourri une certaine irritation à la lecture de ces articles de presse. En effet, elle y est dépeinte comme la partie succombante d'un procès achevé alors que, bien évidemment, il n'en est rien. La demande reconventionnelle de la Région n'a en effet pas encore été tranchée par la cour.

Cette affaire étant pendante, il m'est difficile de faire part des éléments du dossier de façon publique. Je vais donc vous donner quelques éléments, mais la procédure judiciaire doit également être respectée.

Contrairement à ce que laisse entendre la presse, la demande de la Région visant la condamnation de Sibelga à prendre en charge le coût des réparations

eraan tot dat het gewest krachtens artikel 26 van de ordonnantie van 5 maart 1998 aan Sibelga de terugbetaling kan vragen van alle kosten die het gemaakt heeft om de openbare weg te herstellen zonder de aansprakelijkheid van het nutsbedrijf te moeten bewijzen, en dit op basis van het solidariteitsprincipe.

Volgens het artikel zouden de rechters nieuwe debatten hebben gevraagd om na te gaan waarom de MIVB geen waarborg samenstelde. Dat maakt deel uit van de volgende fase van het proces. Ik wil niet vooruitlopen op het vonnis, maar zelfs als het gewest geen waarborg aan de MIVB had gevraagd, zou dat geen afbreuk hebben gedaan aan het recht van het gewest om een schadevergoeding voor het financieel nadeel te vragen.

De auteurs van het artikel verliezen volledig uit het oog dat de MIVB werd veroordeeld en alle herstellingskosten moet terugbetalen aan het gewest op basis van het solidariteitsprincipe dat in het eerste vonnis werd bevestigd.

De MIVB leeft de ordonnanties over de openbare werken na en vraagt een waarborg aan de opdrachthouders wanneer ze overheidsopdrachten toekent, bijvoorbeeld voor werken aan de sporen. Het samenstellen van een waarborg maakt deel uit van de administratieve clausules in haar bestekken.

Aangezien de zaak nog lopende is, beperk ik mij tot deze uitleg.

de la voirie n'a pas été rejetée par la cour mais doit faire l'objet de nouveaux débats.

Ainsi, la cour a effectivement conclu que la Région n'avait pas été capable de démontrer que tous ses frais, engendrés par Beliris, étaient imputables à des malfaçons dont Sibelga était le seul responsable. Dans son arrêt du 8 août 2019, elle indique en effet que "la Région ne démontre pas que tous ces frais seraient imputables à des malfaçons dont Sibelga doit répondre personnellement".

Cependant, elle poursuit de la manière suivante : "(...) néanmoins, l'article 26 de l'ordonnance du 5 mars 1998 autorise la Région de Bruxelles-Capitale à réclamer à Sibelga le remboursement de tous les frais déboursés pour la remise en état des voiries", et ce sans devoir déterminer la responsabilité de l'impétrant concerné, selon le principe de la solidarité des impétrants pour le paiement des amendes administratives et des frais occasionnés par la remise en état opérée d'office.

Autrement dit, s'il est vrai que la cour a estimé que la Région ne démontre pas que tous ses frais seraient imputables à des malfaçons dont Sibelga doit répondre personnellement, elle ajoute que, en toute hypothèse, la Région n'a pas à déterminer les responsabilités de l'un ou l'autre impétrant coordonné (STIB, Sibelga ou autres).

Par ailleurs, il est indiqué dans la presse que "la STIB avait dû constituer un cautionnement auquel la Région aurait dû d'abord recourir pour couvrir les frais des réparations litigieuses. À cet égard, les juges ont ordonné une réouverture des débats afin de savoir pourquoi cela n'avait pas été le cas." Cela fait partie de la prochaine phase du procès. Je ne me permettrais pas de spéculer sur l'issue de ce dernier.

Il est évident que même si la Région n'avait pas exigé de cautionnement de la part de la STIB, cela ne l'aurait pas privée de son droit à être indemnisée du préjudice financier subi.

Rappelons que l'article cité perd totalement de vue la condamnation de la STIB, qui n'a pas fait appel et qui, sur la base de la solidarité confirmée par le jugement rendu en premier degré, est tenue de

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Ik noteer dat de MIVB telkens een waarborg vraagt bij overheidsopdrachten en kijk uit naar de uitspraak in deze zaak. Ik zal u hier later opnieuw over interpellieren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND

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

betreffende "de ticketrevolutie op het MIVB-net".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Alexia Bertrand, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Aurélie Czekalski voorgelezen.

rembourser les frais de réparation de la voirie à la Région.

Au niveau plus général, la STIB respecte les ordonnances qui s'appliquent aux travaux sur les voiries publiques.

En ce qui concerne les cautionnements, la STIB fait bien procéder à un cautionnement par ses adjudicataires au moment de la conclusion des marchés qu'elle passe, par exemple pour ses travaux de voies. La constitution d'un cautionnement est prévue dans les clauses administratives de ses cahiers des charges et ces cautionnements sont effectivement constitués.

L'affaire étant en cours, je préfère me limiter à ces explications.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je ne manquerai pas de suivre avec grand intérêt l'issue de cette procédure judiciaire. J'ai également pris note du fait que la STIB constituait des cautionnements lors de la conclusion de marchés.

Je reviendrai vers vous ultérieurement à ce sujet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ALEXIA BERTRAND

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 révolution billettique dans les réseaux de la STIB".

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Alexia Bertrand, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par Mme Aurélie Czekalski.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *In de pers van 13 september werd een ticketrevolutie bij de MIVB aangekondigd. Zo zal de MIVB tegen 2020 nieuwe ticketautomaten plaatsen die werken met een streepjescode-technologie.*

In een latere fase zal de MIVB, net zoals in Londen, contactloos betalen invoeren op basis van de veiligheidsstandaard Europay Mastercard Visa (EMV). Daartoe werd een test uitgevoerd bij een groep van 500 tot 600 gebruikers. Zijn de eerste resultaten van die test al gekend? Hoe wordt die test uitgevoerd? Tot wanneer loopt hij? Welke opmerkingen werden er geformuleerd?

Klopt het dat alle ticketautomaten zullen worden vervangen? Komt er een overgangsfase om de overgang vlotter te laten verlopen voor personen die niet vertrouwd zijn met de nieuwe technologie?

Zult u in het kader van de contactloze EMV-technologie bijkomende maatregelen nemen om de veiligheid van de bankgegevens van de gebruikers te versterken?

Wat is de kostprijs van beide maatregelen? Hoe zullen die worden gefinancierd?

Wanneer werden de laatste toegangspoortjes geplaatst? Had het gewest niet beter moeten vooruitlopen op de technologische evolutie in dat domein?

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

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le 13 septembre, la presse indiquait qu'une révolution de la billettique était annoncée pour 2020 à la STIB. Elle s'illustrerait, dans un premier temps, par un renouvellement complet des machines de délivrance des titres de transport au profit d'une technologie à code-barres. Tant aux arrêts en surface qu'en station, toutes ces machines seraient remplacées, en quelques mois à peine, par d'autres, opérationnelles dès 2020.

Dans un second temps, la STIB introduira, à l'instar de Londres, des modes de paiement sans contact reposant sur le standard Europay Mastercard Visa (EMV). Pour ce second dispositif, une phase de test a été lancée auprès d'un groupe d'utilisateurs de 500 à 600 personnes. Quels sont les premiers résultats de ce test, où se déploie-t-il et quand arrivera-t-il à échéance? Des remarques sur d'éventuelles améliorations notables ont-elles été formulées?

Confirmez-vous le renouvellement complet des appareils précités? À cet égard, une phase transitoire qui consisterait en un maintien minimal et temporaire des anciens dispositifs est-elle prévue afin d'adoucir la transition pour les personnes réticentes à cette technologie telles que les personnes âgées?

Dans l'optique d'une utilisation de la technologie EMV sans contact, des mesures supplémentaires sont-elles à l'étude pour renforcer la sécurité des données bancaires des usagers?

Que pouvez-vous nous dire sur la stratégie de financement de ces deux mesures? Disposez-vous, par exemple, d'une estimation budgétaire, même globale, pour la mise en œuvre de ces deux types de dispositifs sur l'ensemble du réseau de la STIB?

Pourriez-vous nous préciser la date à partir de laquelle les derniers modèles de portiques ont été déployés dans le réseau de la STIB? Le cas échéant, la Région aurait-elle pu davantage anticiper les évolutions technologiques dans ce domaine?

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

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De eerste tests met het EMV-systeem zijn gepland tussen eind oktober en begin november en hebben enkel betrekking op de technische werking van het systeem. Nadien zullen er tests volgen om andere aspecten te evalueren.*

De MIVB heeft tien nieuwe ticketautomaten ontvangen die ze tegen eind 2019 zal plaatsen en zal tevredenheidsenquêtes houden om na te gaan of de overgang goed verloopt.

De vervanging van de ticketautomaten zal in maart 2020 van start gaan en tot eind 2021 duren. Gemiddeld zullen er dertig automaten per maand worden vervangen.

Het EMV-systeem zal de hoogste gegevens-beveiligingsnormen in acht nemen, namelijk de normen van de betaalkaartindustrie (payment card industry data security standard, PCI DSS), en moet door een onafhankelijke instantie worden gecertificeerd voordat het in gebruik wordt genomen. Dat project zit in een testfase.

De laatste toegangspoortjes werden geplaatst in 2015. Er moeten enkel nog uitgangspoortjes worden geplaatst in twintig stations.

Met het oog op het comfort van de gebruikers heeft de MIVB geavanceerde technologie voor alle apps gekozen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Ik zal uw antwoorden doorspelen aan mevrouw Bertrand.*

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les premiers tests du système Europay Mastercard Visa (EMV) sont prévus entre fin octobre et début novembre. Ils visent spécifiquement le fonctionnement technique du système. Des tests supplémentaires seront ensuite effectués pour évaluer d'autres aspects du système.

La STIB est en pleine période de test et de réception de ses dix nouveaux automates de vente GO qui doivent être installés d'ici fin 2019. Des enquêtes de satisfaction seront menées auprès des clients afin de s'assurer que la transition d'un système à l'autre se passe bien. C'est important.

Le remplacement des automates de vente débutera en mars 2020 et se fera progressivement, à raison de 30 machines par mois, afin que d'ici fin 2021, l'ensemble des automates de vente GO actuels aient été remplacés.

Le système EMV qui sera mis en place respectera les plus hautes normes de sécurité bancaire, à savoir la norme de sécurité de l'industrie des cartes de paiement (payment card industry data security standard, PCI DSS) et devra se faire certifier par une instance indépendante avant d'être ouvert au public. Ce projet n'est encore qu'en phase de test. Lors de sa mise en service, il coexistera avec les valideurs actuels.

La phase de déploiement des portiques d'entrée s'est achevée en 2015. Dans le cadre du déploiement des portiques de sortie, 20 stations doivent encore être équipées. Pour certaines stations nécessitant des travaux d'infrastructure plus importants ou qui seront prochainement rénovées, cela prendra plus de temps.

La STIB a choisi une technologie assez avancée pour accueillir toutes ces applications afin que tout fonctionne pour le mieux et de la manière la plus agréable pour les utilisateurs.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je ne manquerai pas de relayer à Mme Bertrand vos réponses sur les diverses échéances, l'enquête de satisfaction et le respect des normes de sécurité bancaire.

- L'incident est clos.

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

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

**betreffende "de termijn voor de bouw van
de MIVB-stelplaats op de Erasmussite".**

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*):- *De MIVB startte in 2017 omvangrijke werken op de Erasmussite voor de bouw van een nieuwe ondergrondse remise met een oppervlakte van 30.000 m².*

In die remise zullen 23 metrostellen worden ondergebracht, alsook een onderhoudswerkplaats voor andere voertuigen. Bovengronds zal er weinig van te zien zijn. Naast de remise komt een ruim een kilometer lang testspoor naast de spoorweg van de NMBS voor het testen van herstelde metrostellen.

Het is de bedoeling dat Brussel Mobiliteit tijdens de werken de Henri Simonetlaan heraanlegt en integreert in de nieuwe wijk Erasmus Gardens. Het moet er ook fietspaden en nieuwe voetpaden aanleggen. De werken aan de remise zouden eind 2019, begin 2020 klaar zijn.

Zal de ondergrondse remise tegen het einde van dit jaar klaar zijn?

Deden zich recent onverwachte omstandigheden of incidenten voor?

Wanneer wordt het testspoor aangelegd?

Wat is de geplande einddatum voor de heraanleg van de Henri Simonetlaan? Kunt u meer details geven over de keuzes die Brussel Mobiliteit voor die heraanleg maakte?

Wat kosten de bouw van de ondergrondse remise, de aanleg van het testspoor en de heraanleg van de laan?

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN
GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "les délais de réalisation du
dépôt de la STIB à Érasme".**

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En 2017, la STIB a lancé un chantier d'envergure sur le site d'Érasme. Il vise la construction d'un nouveau dépôt souterrain d'une superficie de 30.000 m², situé sous le boulevard Henri Simonet.

Ce dépôt est destiné à accueillir 23 rames de métro et doit également servir à l'entretien et à la maintenance d'autres véhicules. Il sera donc peu visible en surface, l'essentiel des activités étant confinées en sous-sol. À côté du futur dépôt, une voie de test de plus d'un kilomètre devrait être installée le long de la ligne de chemin de fer de la SNCB. Les métros ayant fait l'objet de réparations pourront ainsi y être testés avant d'être remis en service.

Dans le cadre de ce chantier, il est prévu que Bruxelles Mobilité profite de l'occasion pour réaménager le boulevard Henri Simonet, de manière à l'intégrer au nouveau quartier Erasmus Gardens en développement dans le secteur. Des pistes cyclables et de nouveaux trottoirs doivent également être créés. Aux dernières nouvelles, l'achèvement des travaux du dépôt était annoncé pour la fin 2019 ou le début 2020. C'est d'ailleurs toujours ce que l'on peut lire sur le blog de la STIB consacré à ce chantier.

Quel est l'état d'avancement général du dépôt souterrain ? La fin des travaux est-elle toujours prévue pour la fin de cette année ?

Des imprévus ou des incidents sont-ils survenus dernièrement ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De werken voor de nieuwe remise startten eind februari 2017 in het kader van de modernisering van de metro.*

De ruwbouw van de remise is bijna klaar. Eind september zijn de technische werkzaamheden en de aanleg van de sporen gestart. Over enkele weken worden de elektrische transformatoren gedeeltelijk in gebruik genomen.

Bij de aanleg van de funderingen is er een achterstand ontstaan. Ook de onverwachte ontdekking van vervuiling in de ondergrond onder de rotonde had een niet te verwaarlozen impact op de voorlopige oplevering van de werf. Toch zal de remise vanaf het voorjaar van 2020 al gedeeltelijk in gebruik genomen worden, zodat de nieuwe metrostellen daar kunnen worden ondergebracht. De voorlopige oplevering van de volledige remise is wellicht voor het einde van 2020.

De weggebruikers en omwonenden zullen geen hinder ondervinden van de ondergrondse remise. Het bouwbedrijf zal vanaf begin 2020 niet langer een deel van de weg nodig hebben voor zijn werkzaamheden. Vanaf dan kan Brussel Mobiliteit doorgaan met de heraanleg van de weg. De MIVB zal wel naast de weg nog nooduitgangen en een rookafvoerkanaal aanleggen.

Infrabel breidde ondertussen de te nemen veiligheidsmaatregelen voor werken in de buurt van zijn sporen uit. Dat kan de termijn voor de afwerking van het testspoor beïnvloeden.

Quand les travaux relatifs à la voie de test sont-ils programmés ?

Quelles sont les échéances prévues pour les travaux de surface, relatifs au réaménagement du boulevard et à la construction de nouvelles pistes cyclables et voies piétonnes ? Pourriez-vous détailler les options d'aménagement retenues ?

Pourriez-vous nous communiquer les budgets qu'auront nécessités le dépôt souterrain, la construction de la voie de test et les nouveaux aménagements en surface ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les premiers coups de pelle du futur dépôt ont été donnés fin février 2017 dans le cadre du programme de modernisation du métro, conformément à la décision du gouvernement du 22 octobre 2015.

Les travaux de gros œuvre du dépôt se terminent progressivement et laissent la place à toute une série d'activités liées à la fois aux techniques spéciales - éclairage, basse tension, installations hydrauliques d'extinction automatique - et à la pose des voies, qui a débuté fin septembre. Les postes de transformation électrique seront partiellement mis en service d'ici quelques semaines.

Un retard a été pris dans la phase de réalisation des fondations. Par ailleurs, la découverte d'une pollution fortuite dans le sous-sol du rond-point Henri Simonet a également eu un impact non négligeable sur la date de réception provisoire du chantier. Toutefois, le dépôt sera en partie opérationnel dès le printemps 2020 et pourra ainsi assurer les besoins additionnels de stockage induits par l'arrivée de nouvelles rames de métro. La réception provisoire du dépôt complet est prévue plus tard dans l'année, probablement fin 2020.

Le dépôt étant souterrain, la plupart des futures activités se dérouleront sans aucun impact pour les usagers de la voirie et les riverains. L'entreprise de construction du dépôt mettra fin à son emprise sur la voirie début 2020, tant pour le boulevard Henri Simonet que pour la route de Lennik en direction du rond-point.

Welke middelen er nodig zijn, wordt nog onderzocht.

De bouw van de remise valt binnen het meerjareninvesteringsplan 2015-2025 en zal 130 miljoen euro kosten.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De ruwbouw is dus bijna klaar, een eerste deel wordt in het voorjaar van 2020 in gebruik genomen en de rest hopelijk tegen het einde van volgend jaar. Bij de aanleg van het testspoor duiken er blijkbaar meer technische problemen op.*

De MR zal dit dossier blijven volgen. Voor de wijkbewoners wordt het tijd dat de werken afgelopen zijn, want hun levenskwaliteit lijdt eronder.

- Het incident is gesloten.

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

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET**

Bruxelles Mobilité pourra ainsi poursuivre ses travaux de réaménagement dans ces deux zones. Des emprises hors chaussée ne resteront occupées que par la STIB pour la finalisation des issues de secours sur le boulevard Henri Simonet et de la cheminée de désenfumage au rond-point.

Depuis la conception du projet de la voie d'essai, Infrabel a renforcé les mesures de sécurité à prendre pour travailler à proximité de ses voies. Cela pourrait avoir un impact sur le délai de réalisation des travaux de la voie d'essai.

Une analyse détaillée des moyens d'exécution, tel le type de machine à privilégier, est dès lors en cours avec les équipes du génie civil et Infrabel.

Le projet de construction du dépôt s'inscrit dans le cadre budgétaire prévu au plan pluriannuel d'investissement 2015-2025, pour un montant de 130 millions d'euros, y compris les marchés connexes et la voie d'essai.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends que le gros œuvre est presque terminé, malgré quelques retards. Une première partie sera opérationnelle au printemps 2020 et vous espérez l'opérationnalisation complète à la fin de l'année prochaine. Nous aurons l'occasion de le constater nous-mêmes. Il semble que la voie d'essai pose davantage de difficultés techniques.

Nous continuerons de suivre ce dossier. Pour permettre au quartier d'exister, il importe que cette grande phase de réaménagement - tant le dépôt que le boulevard - prenne fin. La qualité de vie des riverains de ce quartier, né de la volonté de la Région, aura payé le prix de ce réaménagement. Je vous remercie pour votre suivi du dossier.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN
GOIDSENHOVEN**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA**

**MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

betreffende "het gebrek aan ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod in het gebied van het Biestebroekdok te Anderlecht".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- Zoals u ongetwijfeld weet wordt er volop gebouwd rond het Biestebroekdok in Anderlecht. Volgens de plannen moeten er woningen, ondernemingen en voorzieningen komen.

Na de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) in 2013 werd industriezone Biestebroek omgevormd tot ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving (OGSO), waardoor een mix van productieve activiteiten en wonen mogelijk werd. Sindsdien zijn er veel plannen gemaakt en op termijn zullen er bijna 11.000 mensen wonen.

Er ging de nodige aandacht naar de ruimtelijke ordening in de nieuwe wijk, maar helaas geldt dat niet voor de mobiliteit, want in Good Move is er nauwelijks sprake van openbaar vervoer in de Biestebroekzone. Alleen in de Industrielaan komt er op middellange tot lange termijn verbetering.

Zonder toekomstgerichte uitbouw van het openbaar vervoer lopen we het risico dat de nieuwe bewoners dagelijks hun auto moeten gebruiken.

De overstap van individueel autogebruik naar openbaar vervoer is nochtans een van de belangrijkste doelstellingen van de meerderheid.

De kanaaldijk die langs de nieuwe woonwijk loopt, heeft trouwens geen trottoirs en trappen naar het jaagpad, waardoor te voet gaan wordt ontmoedigd.

Biestebroek is een schoolvoorbeeld van hoe we de coördinatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit niet moeten aanpakken.

Helaas blijkt dat de gewestelijke mobiliteitsinfrastructuur maar al te vaak de vraag volgt. Waarom werd niet nagedacht over een mobiliteitsoplossing?

**MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

concernant "l'absence de développement de l'offre de transports en commun dans la zone du bassin de Biestebroek à Anderlecht".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Comme vous le savez certainement, la zone autour du bassin de Biestebroek, à Anderlecht, est au cœur des enjeux de développement de la Région de Bruxelles-Capitale, et du plan canal en particulier. Les plans élaborés pour la zone prévoient la création de logements, d'entreprises et d'équipements, avec un réaménagement mixte des anciennes zones industrielles et l'intégration du quartier dans le paysage du territoire du canal.

Dans le cadre de la modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) en 2013, la Région a autorisé la transformation des zones industrielles de Biestebroek en zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU), de manière à favoriser une mixité entre activités productives et logements. Depuis lors, plusieurs projets ont vu le jour et certaines initiatives publiques et privées sortiront de terre prochainement. À terme, il est prévu que la zone accueille près de 11.000 nouveaux habitants.

Si l'émergence de ce nouveau quartier de vie a été bien réfléchi sur le plan de l'aménagement du territoire, nous ne pouvons pas, hélas, en dire autant de la mobilité.

Malgré la faiblesse actuelle de la desserte en transports en commun du côté de la rive droite du canal, le projet de plan régional de mobilité Good Move, actuellement à l'enquête publique, ne prend pratiquement pas en considération l'offre de transports dans la zone de Biestebroek. S'il y est brièvement question d'une amélioration des liaisons le long du boulevard Industriel, celle-ci n'est prévue qu'à moyen, voire à long terme. Cet axe longue pourtant une zone d'entreprises en milieu urbain en plein développement, dans laquelle plusieurs complexes d'appartements ont récemment vu le jour ou sont sur le point d'émerger.

Werkt u met uw collega's van Territoriale Ontwikkeling en Stedenbouw aan een globale benadering die ruimtelijke ordening en mobiliteit omvat?

Sans développement prévisionnel de l'offre de transports en commun, non seulement le quartier risque de se retrouver isolé des réseaux de mobilité, mais cette absence d'offre alternative dirigera inévitablement le choix modal des nouveaux habitants vers le recours quotidien à la voiture individuelle.

Or, le report modal de la voiture individuelle vers l'utilisation des transports en commun est l'un des grands objectifs de votre majorité.

Par ailleurs, la digue du canal, qui longe la future zone habitée, est dépourvue de trottoirs et de traversées donnant accès au chemin de halage, ce qui est de nature à décourager la marche à pied.

Mme la ministre, nous avons ici affaire à un cas d'école : il s'agit d'un contre-exemple parfait de bonne coordination entre développement de l'offre de mobilité et développement territorial majeur.

Dans notre Région, force est malheureusement de constater que le développement du réseau d'infrastructures liées à la mobilité suit trop souvent la demande au lieu de l'accompagner, voire de l'anticiper, comme le font de nombreuses villes citées en exemple au fil des années. Dans un certain nombre de cas, l'extension du réseau de transports publics ne semble pas tenir compte du développement urbain en cours. Or, il est évident qu'une bonne desserte en transports publics doit faire partie intégrante du développement d'un nouveau quartier, les nouveaux habitants tenant de plus en plus compte de ce critère dans le choix de leur futur quartier.

J'aurais souhaité savoir comment vous expliquiez cette absence de réflexion régionale, et surtout de solution régionale, pour la mobilité dans la zone du bassin de Biestebroeck. Votre cabinet a-t-il déjà eu l'occasion de se pencher sur cette carence évidente ?

Existe-t-il des contacts entre vos collègues chargés du développement territorial et de l'urbanisme, de manière à déboucher sur une réflexion globale, intégrant aménagement du territoire et mobilité ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De integratie van de ruimtelijke ordening*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *L'intégration de l'aménagement du territoire et de*

en de mobiliteit op het niveau van de planning gebeurt nu al. Het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) Good Move zijn op elkaar afgestemd.

Het richtplan voor het busnet voorziet in een ruimer aanbod langs de Industrielaan, met de invoering van de nieuwe lijn 68, die tijdens de spitsuren lijn 78 zal versterken. Bus 78 wordt bovendien verlengd tot aan het metrostation Coovi en de overstapparking. Die maatregelen moeten uitgevoerd zijn tegen begin 2021.

Het aanbod kan de komende jaren nog uitgebreid worden, als dat noodzakelijk is voor de vastgoedontwikkelingen. Tegen 2025 is een heraanleg van de Industrielaan gepland. Ik wil er wel op wijzen dat Good Move nog maar in eerste lezing is goedgekeurd. Het openbaar onderzoek en de tweede lezing kunnen leiden tot een wijziging van bepaalde elementen.

Het bijzonder bestemmingsplan (BBP) Biestebroek houdt rekening met de actieve mobiliteit. Het belang van de ontwikkeling van het openbaar vervoer wordt erin onderstreept. Er staat onder meer in dat de kanaaldijk autovrij moet worden.

Sommige projecten liggen op wandelafstand van Kuregem en het Emile Vanderveldesquare, die bediend worden door tram 81 en bus 46. Op die buslijn rijden sinds kort gelede bussen. De herinrichting van het square tot een multimodale pool maakt deel uit van de stadsvernieuwingscontracten (SVC).

la mobilité à l'échelle de la planification se fait déjà. L'axe 4 du plan régional de développement durable (PRDD) et le projet de plan régional de mobilité (PRM) Good Move sont parfaitement en phase. Les besoins de développement du réseau de transport public, pour des liaisons structurantes notamment, ont été déterminés sur la base des besoins liés à la croissance démographique et au développement des zones prioritaires et à la mise en œuvre du plan canal.

En ce qui concerne plus spécifiquement la zone de Biestebroek, le plan directeur du réseau bruxellois de bus prévoit un renforcement de l'offre de bus le long du boulevard Industriel, avec la création de la nouvelle ligne 68, qui viendra en renfort du bus 78 aux heures de pointe. En outre, le bus 78 sera prolongé vers la station de métro Ceria et le parking de dissuasion, offrant ainsi de nouvelles possibilités de connexions au réseau de transports publics. L'horizon de déploiement de ces mesures du plan directeur du réseau bruxellois de bus se situe début 2021.

Si les développements immobiliers dans le secteur le justifient, l'offre de transport public sur le boulevard Industriel pourrait être amenée à croître davantage dans les années à venir. C'est bien dans cette optique que le plan Good Move l'évoque. Sur les cartes des réseaux de Good Move, le boulevard Industriel est repris en transports en commun confort. Un réaménagement de cette voirie est planifié d'ici 2025. N'oublions toutefois pas que le plan Good Move n'est passé qu'en première lecture, qu'il faut attendre de voir ce qu'il ressortira de l'enquête publique et que sa deuxième lecture pourra changer certains de ses éléments.

Le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) de la zone de Biestebroek a été conçu en tenant compte des enjeux de mobilité, notamment des mobilités actives. La question de l'importance du développement des transports en commun y a été soulignée. Dans le PPAS Biestebroek, la digue du canal devrait être fermée à la circulation automobile.

Par ailleurs, certains projets sont à une distance de marche raisonnable du pôle de Cureghem et du square Émile Vandervelde, desservi par le tram 81, ainsi que de la ligne de bus 46, exploitée depuis peu par des bus articulés dans le cadre du déploiement

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Sinds 2012-2013 is er sprake van de ontwikkeling van deze wijk en u spreekt over eventuele vastgoedontwikkelingen die maatregelen noodzakelijk kunnen maken. Dat is weinig geruststellend.*

De wijk is in volle opbouw en de versterking van het busaanbod is onvoldoende. Het gebrek aan openbaar vervoer kan de wijk minder aantrekkelijk maken en het gedrag van de bewoners negatief beïnvloeden.

Het BBP wijst duidelijk op de noden qua mobiliteit. Er was ooit zelfs sprake van een tramlijn van de Ring naar het Zuidstation via Biestebroek. Ondertussen is er nog steeds geen adequate oplossing. Hetzelfde geldt trouwens voor andere grote projecten in de stad.

De stadsontwikkeling en de mobiliteit zijn dus niet op elkaar afgestemd, zoals in Bordeaux. U moet daar samen met de minister-president een oplossing voor vinden.

- Het incident is gesloten.

du plan directeur du réseau bruxellois de bus. Le réaménagement du square Vandervelde, pôle multimodal comprenant tram et bus, est prévu dans le cadre des contrats de rénovation urbaine (CRU).

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je peux difficilement me satisfaire de votre réponse. La réflexion sur le développement de ce quartier date de 2012-2013, au moins, et vous me parlez d'éventuels développements immobiliers qui justifieraient de prendre des mesures. Or il suffit de se rendre sur place pour constater l'émergence d'un nouveau quartier majeur.

Les chantiers fleurissent à tous les coins de rue et nous nous attendons à ce que cette zone compte autant d'habitants qu'une petite ville comme Spa. Le renfort de l'offre de bus est totalement insuffisant. Le manque de transports publics risque de nuire à l'attractivité du quartier et d'influer sur les comportements des futurs habitants.

Le plan particulier d'affectation du sol (PPAS) a clairement pointé les besoins en matière de mobilité. Il a même été question de créer une ligne de tram reliant le ring et la gare du Midi en passant par le quartier de Biestebroek, mais il n'existe aujourd'hui toujours pas de réponse adéquate au développement du quartier. Je pourrais répéter les mêmes commentaires pour d'autres développements urbains majeurs dans cette ville.

Le déphasage s'accroît entre le développement urbain et la mobilité. Dans des villes comme Bordeaux, que nous avons eu l'occasion de visiter avec votre prédécesseur, la situation est tout autre. Je vous encourage donc à prendre langue avec le ministre-président, chargé du développement urbain, pour trouver une réponse à la hauteur de la problématique. Faute de cela, nous donnerons un contre-exemple de ce qu'il y a lieu de faire en matière de mobilité dans un quartier en train de sortir de terre.

Je vous demande de prendre ce dossier à bras-le-corps et d'y apporter les réponses appropriées.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de praktijkexamens voor het rijbewijs".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Hoewel de individuele wagen meer een meer wordt vervangen door alternatieve verplaatsingswijzen, kan het in heel wat omstandigheden nuttig of zelfs noodzakelijk zijn om een rijbewijs te hebben.*

Om de verkeersveiligheid te waarborgen, is het noodzakelijk om strenge praktijkexamens te organiseren. In het Brussels Gewest wordt de procedure voor het theoretische en het praktische rijexamen geregeld door het regeringsbesluit van 29 maart 2018.

Heel wat kandidaten slagen echter niet voor hun rijexamen. In 2000 bedroeg het slaagpercentage nog 60%, maar vanaf 2010 zette een daling in en in 2017 was het zelfs gezakt tot 35%. Hoe kunnen we die cijfers verbeteren en de kandidaten helpen om hun rijbewijs te halen?

Mijn vraag betreft vooral de organisatie van het praktijkexamen en de pedagogische begeleiding door de examencentra. Doel is niet om de goede wil, de onpartijdigheid en het professionalisme van de examinatoren in twijfel te trekken, maar om de beste examenomstandigheden te creëren en ervoor te zorgen dat de kandidaat die niet geslaagd is, zijn fouten begrijpt en een duidelijke en onpartijdige herkansing krijgt.

Uit de antwoorden van uw voorganger en uit talrijke getuigenissen blijkt dat het niet altijd duidelijk is welke methode er voor het praktijkexamen wordt gebruikt en dat er niet altijd voldoende uitleg wordt gegeven aan kandidaten die niet slagen.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les examens pratiques du permis de conduire".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Si la voiture individuelle devient de nos jours une option qui s'envisage de moins en moins pour laisser la place à des modes de déplacements alternatifs, il reste que posséder un permis de conduire peut s'avérer être un avantage, voire une nécessité en de nombreuses circonstances. C'est le cas pour trouver un emploi, s'y rendre lorsqu'on vient de loin ou à certaines heures, faire ses grandes courses, déposer ses enfants à l'école avant de rejoindre son lieu de travail, rendre visite à un proche ou tout simplement voyager. La détention du permis de conduire reste donc un précieux sésame pour un grand nombre de personnes.*

Afin de veiller à la sécurité publique, notamment sur la voie publique, il est indispensable de mettre en place un examen pratique rigoureux qui assure que le candidat au permis est bel et bien apte à conduire un véhicule et qu'il le fait dans le respect de la réglementation en vigueur et selon une série de critères objectifs applicables à tous. À cet effet, l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie des véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules régleme désormais la procédure applicable lors des examens théoriques et pratiques en Région bruxelloise.

Il faut savoir que le taux d'échec aux examens du permis de conduire est très important. Le taux de réussite aux examens pratiques avoisinait les 60 % depuis l'an 2000. À partir de 2010, ce taux s'est creusé et est passé sous la barre des 50 % pour tomber à un tiers. En 2017, le taux de réussite était

Een rijbewijs halen kost heel wat tijd en geld. Wie via een rijkschool leert rijden, betaalt ongeveer 1.200 euro voor 20 lessen, terwijl iemand die geen lessen bij de rijkschool volgt, minstens 150 euro betaalt. Als de kandidaten echter meerdere keren voor het examen zakken, kan de kostprijs oplopen tot duizenden euro's.

Het is goed dat de overheid verkeersveiligheid hoog in het vaandel draagt, maar ze moet ook de kandidaten die niet voor hun examen slagen, de nodige begeleiding bieden.

Heeft er al een eerste evaluatie van de hervorming van 2018 plaats gehad?

Wat waren de slaagpercentages voor het theoretische en het praktijkexamen in 2018?

Hoeveel kandidaten schreven zich niet voor de eerste keer in?

Welke van de vier scholingsmethoden wordt het vaakst gebruikt? Wat is het slaagpercentage voor elke methode?

Vroeger ging de kandidaat nog even met de examinerator mee naar de parking om meer uitleg te krijgen over wat er was gebeurd. Wat denkt u van de huidige procedure? Heel wat kandidaten weten niet waarom ze niet geslaagd zijn.

Ik had eerst een interpellatie ingediend, maar die werd ten onrechte in een mondelinge vraag omgevormd. Ik hoop niettemin dat u op al mijn vragen zult antwoorden.

de 35 %. Comment améliorer ces chiffres et aider plus efficacement les candidats à la réussite ?

Je concentre cette question orale sur l'organisation du permis pratique et sur l'accompagnement pédagogique du centre d'examens. Je précise que mon but n'est absolument pas de remettre en question la bonne foi, l'impartialité ou le professionnalisme des examinateurs réalisant les examens du permis de conduire dans les différents centres bruxellois. Il s'agit en revanche de s'assurer, d'un point de vue méthodologique comme systémique, que les meilleures conditions sont réunies pour assurer au candidat malheureux une parfaite compréhension de ses erreurs et lui offrir une possibilité de recours claire, impartiale et objective.

Cependant, il m'apparaît de plus en plus évident, au regard des réponses qui m'ont été apportées à ce sujet par votre prédécesseur et à la suite des témoignages qui me reviennent du terrain, que l'examen pratique du permis de conduire pêche trop souvent par un manque de transparence au niveau de la méthodologie utilisée ou, à tout le moins, par un manque d'explications fournies aux candidats ayant échoué.

Le permis de conduire et son examen pratique représentent pourtant un investissement conséquent en temps, en engagement personnel et en argent pour les candidats conducteurs. Pour la filière d'auto-école, une somme d'environ 1.200 euros, au bas mot, pour 20 heures de cours sera demandée aux inscrits, tandis que la filière libre coûte au minimum 150 euros. En cas d'échecs répétés, certains doivent déboursier jusqu'à plusieurs milliers d'euros pour pouvoir obtenir le précieux sésame qui leur permettra de devenir automobiliste. C'est un coût non négligeable.

À ce titre, il me paraît évident que, si la volonté des autorités publiques d'insister sur la sécurité routière est louable, elle doit évidemment être liée à un accompagnement adéquat des candidats n'ayant pas réussi leur examen. Ce n'est pas toujours simple pour l'examinateur, parfois confronté aux réactions violentes d'examinés en situation d'échec.

Disposez-vous d'un début d'évaluation de la réforme, certes récente, de 2018 ? Pourriez-vous nous donner les chiffres de réussite aux examens du

permis de conduire théorique et pratique pour la même année ? Contrairement à la Flandre, il ne semble pas possible de trouver ces chiffres en Région bruxelloise. Connaissez-vous le nombre de candidats qui ne s'inscrivaient pas pour la première fois ? Il est intéressant de creuser la question des échecs au permis théorique et à l'examen pratique, de tenter de trouver leur source et leur ampleur. Beaucoup de personnes se plaignent en effet de la façon dont les épreuves sont organisées aujourd'hui.

Quelle est la méthode d'apprentissage à la conduite automobile la plus plébiscitée parmi les quatre options possibles depuis la réforme ?

Quelle est la proportion de réussite à l'examen du permis de conduire pour chacune des filières ?

Auparavant, le candidat accompagnait brièvement l'examineur sur le parking pour comprendre ce qu'il s'était passé. Que pensez-vous de la procédure actuelle ? Il me revient que beaucoup ignorent pourquoi ils ont échoué.

Mon intervention était initialement une interpellation, mais elle a été injustement transformée en question orale. Pourriez-vous répondre à toutes mes questions ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U vraagt veel cijfers en ik heb maar vijf minuten om te antwoorden. In de toekomst kunt u voor zo'n zaken beter een schriftelijke vraag stellen.*

Wij hebben de hervorming van 2018 nog niet geëvalueerd. De meeste wijzigingen zijn pas op 1 november 2018 van kracht geworden en we hebben nog niet de volledige cijfers voor 2019, gezien het jaar nog niet voorbij is.

In 2018 werden er meer dan 61.000 theoretische examens afgelegd. Het slaagpercentage bedroeg 36,37%. Tussen 2015 en 2017 is het aantal theoretische examens sterk toegenomen in Brussel, maar is het slaagpercentage gedaald. Dat is voor een deel te wijten aan de door de gewesten aangekondigde hervormingen. Aangezien het Brussels Gewest als laatste zijn examensysteem heeft veranderd, zijn heel wat kandidaten nog snel

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous me demandez beaucoup de chiffres, ce qui va allonger ma réponse, alors que je ne dispose que de cinq minutes. À l'avenir, j'invite donc les membres de la commission à m'adresser des questions écrites quand ils souhaitent des informations chiffrées, afin que mes réponses en réunion ne soient pas trop longues.

Nous n'avons pas encore d'évaluation de la réforme de 2018. Il est encore difficile de mesurer l'impact réel de la réforme, puisque la majeure partie des changements liés à celle-ci ont pris cours le 1^{er} novembre 2018 et que nous n'avons pas les chiffres globaux pour 2019, l'année n'étant pas encore terminée.

Pour les statistiques, nous allons nous concentrer sur les examens pour la catégorie B, d'une part parce qu'ils représentent environ 90 % des

hun examen in Brussel komen afleggen, zonder goed voorbereid te zijn. Vanaf 2018 zijn de cijfers opnieuw iets beter. De examencentra vinden evenwel dat de kandidaten over het algemeen slecht of niet voorbereid zijn.

Verder werden er in 2018 30.000 praktijkexamens afgelegd, met een slaagpercentage van 40%. Ook hier zien we dat het slaagpercentage daalt tussen 2015 en 2017 en opnieuw stijgt in 2018. Ik heb geen cijfers over het aantal personen dat zich voor de eerste keer inschrijft.

Ik heb evenmin cijfers over het slaagpercentage per scholingsmethode. Het lijkt mij overigens moeilijk om dergelijke statistieken op te stellen, aangezien een kandidaat gemakkelijk van methode kan veranderen.

De procedure die de examiner moeten volgen voor de mededeling van de examenresultaten is beschreven in een vademecum. Normaal gezien moet hij de fouten overlopen met de kandidaat die niet slaagt. De examinatoren nemen echter heel wat examens per dag af en hebben helaas niet altijd de tijd om de resultaten punt per punt te bespreken. De kandidaat kan altijd nadien meer uitleg over zijn examen vragen aan de hoofdexaminator of aan het onthaal.

Een oplossing zou zijn om de totale duur van het examen te verlengen, bijvoorbeeld van 45 minuten naar 1 uur, zodat de examiner de kandidaat beter kan voorbereiden en beoordelen en een betere feedback kan geven. Voor de examencentra moet in dat geval de prijs van het examen worden aangepast. Die prijs is heel laag en omvat de risicoperceptietest. Volgens hen is die lage prijs ook een van de redenen waarom kandidaten zich niet goed voorbereiden.

We hebben geen cijfers over het aantal betwistingen. Bovendien geeft een betwisting nooit aanleiding tot een herziening van de resultaten. Dat is enkel mogelijk via een beroep dat wordt ingediend overeenkomstig artikel 4.1.1 van het regeringsbesluit van 29 maart 2018. In 2018 werden er 38 beroepen ingediend.

Het evaluatierooster is een intern document dat de kandidaten niet kunnen inkijken. Alle fouten worden op het resultatenblad vermeld. Als een

examens, et d'autre part parce que cette catégorie est la plus touchée par la réforme de 2018.

En 2018, plus de 61.000 examens théoriques ont été effectués, avec un taux de réussite de 36,37 %. D'après les chiffres, d'année en année, le taux de réussite a baissé. De 2015 à 2017, nous notons une hausse importante des examens théoriques dans les deux centres bruxellois. Il y a donc une diminution du taux de réussite et une augmentation du nombre d'examens.

Cette tendance est due aux peurs que les différentes réformes régionales ont engendrée chez les candidats. La Région de Bruxelles-Capitale étant la dernière à avoir réformé son système d'examen, par exemple pour les fautes graves, de nombreux candidats sont venus y passer leur examen. Le taux de réussite en baisse peut s'expliquer par le même phénomène. De nombreux candidats sont venus passer leur examen théorique plus vite et sans être bien préparés, par crainte des réformes. À partir de 2018, les chiffres ont tendance à remonter un peu. Les centres estiment toutefois que les candidats sont de plus en plus impréparés ou mal préparés.

En 2018, près de 30.000 examens pratiques ont été présentés avec un taux de réussite légèrement supérieur à 40 %. À nouveau, de 2015 à 2017, nous notons une diminution du taux de réussite. Le taux remonte en 2018. Nous n'avons pas les chiffres concernant les personnes s'inscrivant pour la première fois.

Quant à la proportion de réussites du permis de conduire pour chacune des filières ou méthodes d'enseignement proposées aux candidats conducteurs, nous ne disposons d'aucune statistique. De plus, il nous semble difficile de déterminer cette proportion, parce qu'un candidat peut facilement passer d'une filière à l'autre.

La procédure exacte que doit suivre un examinateur pour la transmission des résultats d'examen au candidat est décrite dans un vade-mecum. Cette procédure reprend effectivement les termes "parcourt brièvement avec chaque candidat les raisons ayant entraîné l'échec".

Les examinateurs font passer un très grand nombre d'examens par jour. Ils n'ont donc malheureusement pas le temps de discuter point par

kandidaat iets niet begrijpt, kan hij altijd uitleg vragen.

Door de vele examens in Brussel kunnen de examinatoren niet altijd onmiddellijk de resultaten toelichten. We zouden in de auto een camera kunnen plaatsen om de controle te verbeteren, maar dat vergt een diepgaande technische en juridische analyse. Zo heeft de beroepscommissie al gewaarschuwd voor de schending van de privacyregels.

U vraagt mij waarom een beroep slechts mogelijk is nadat de kandidaat tweemaal voor het praktijkexamen is gezakt. We hebben die procedure overgenomen uit het koninklijk besluit van 23 maart 1998.

Om de evenredigheid tussen kandidaten die met en zonder rijkschool leren rijden, te waarborgen, moeten de examencentra de regels toepassen van het ministerieel besluit van 20 juni 2007 en de rondzendbrief van 19 december 2014.

Volgens die teksten moeten de examencentra de kandidaten van een erkende rijkschool binnen twee weken oproepen. De rondzendbrief bepaalt dat kandidaten voor de categorieën C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D+1 E en D+E voorrang krijgen voor het praktijkexamen en binnen drie weken een afspraak moeten krijgen. Hetzelfde geldt voor personen die opnieuw hun rijbewijs moeten halen omdat ze uit hun rechten werden gezet. De wachttijd kan niettemin wat langer zijn als een aantal examinatoren afwezig is wegens ziekte, opleiding of verlof.

Aangezien het Brussels Gewest het laatste gewest is dat het examensysteem heeft hervormd en er nog veel kandidaten hier hun kans wilden wagen, is het aantal examens in Brussel vermenigvuldigd.

De meeste afspraken worden door de rijsscholen gemaakt, maar zij moeten bepaalde uren respecteren, zodat er nog plaats overblijft voor de andere kandidaten.

point toutes les raisons qui ont entraîné l'échec du candidat. Cependant, il est toujours possible, pour le candidat, de demander une explication détaillée sur son examen pratique par la suite au chef examinateur ou à l'accueil.

Une solution envisageable consisterait à rallonger le temps total de l'examen pour permettre à l'examineur de mieux évaluer le candidat - une heure d'examen au lieu de 45 minutes, par exemple. Cela permettrait de disposer de plus de temps de préparation avec le candidat, de temps d'examen pour l'évaluer et d'explication en fin d'examen. Pour nos centres d'examen, cette solution n'est envisageable qu'en modifiant la tarification en cours. Il ne faut pas oublier que le test de perception des risques est inclus dans le prix de l'examen, qui est déjà très bas. Ce tarif très bas n'est pas un facteur qui incite le candidat à bien se préparer, selon les centres d'examen.

Nous n'avons pas en notre possession les chiffres des contestations d'examen. De plus, une contestation ne donne jamais lieu à une révision des résultats. Cette dernière ne peut se faire que moyennant un recours introduit conformément à l'article 4.1.1 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018. En revanche, nous pouvons vous communiquer qu'en 2018, 38 recours ont été introduits.

La grille d'évaluation est un document interne qui n'est utilisé que par l'examineur. Le candidat n'aura jamais accès à ce document. Les erreurs du candidat sont reprises sur sa feuille de résultats. Comme je l'ai dit, la feuille de résultats comprend toutes les rubriques où le candidat a commis des fautes lors de son parcours d'examen. S'il ne comprend pas les résultats figurant sur cette feuille, il a la possibilité de demander des explications complémentaires.

Malheureusement, le rythme soutenu des examens à Bruxelles ne permet pas aux examinateurs d'expliquer immédiatement les résultats individuellement à chaque candidat. Une solution éventuelle consisterait à implanter une caméra embarquée pour améliorer le contrôle des examinateurs, pour une plus grande transparence lors de l'examen sur la voie publique et pour disposer de plus d'informations lors d'un recours. Cependant, un tel changement nécessite une

analyse technique profonde, et surtout une analyse juridique. Les juges de la commission de recours ont déjà mis en garde contre le risque que ce genre de pratiques occasionnent au niveau de la protection de la vie privée.

Vous me demandez également pourquoi la procédure de recours ne s'applique qu'aux candidats ayant subi deux échecs lors de l'épreuve sur la voie publique. Cette procédure, qui était déjà prévue par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, a été reprise dans l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Quant à la proportionnalité à assurer entre la filière libre et celle de l'auto-école, les centres d'examen se conforment aux instructions données par l'arrêté ministériel du 20 juin 2007 fixant le nombre, le lieu d'établissement, la compétence territoriale et les règles relatives à l'organisation des centres d'examen, ainsi qu'à la circulaire du 19 décembre 2014 du service public fédéral relative aux examens.

Selon ces mesures, les centres d'examen sont tenus de convoquer les candidats d'une école de conduite agréée dans les deux semaines.

La circulaire du service public fédéral (SPF) du 19 décembre 2014 prévoit que les candidats au permis de conduire pour les catégories C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D+1 E ou D+E sont prioritaires pour les rendez-vous aux examens pratiques et doivent être convoqués dans les trois semaines. Il en va de même des déçus du droit de conduire titulaires d'un permis de conduire.

Les craintes des candidats quant aux différentes réformes régionales ont créé une multiplication du nombre d'examens organisés à Bruxelles, dernière Région à avoir réformé son système d'examen, au niveau des fautes graves, par exemple.

Néanmoins, à titre d'exemple, le centre d'examen de Schaerbeek nous informe que, pour la semaine prochaine, il dispose encore de huit places. Il est vrai qu'une grande partie des rendez-vous est prise par les auto-écoles au sein d'une grille qui prévoit de laisser des disponibilités à la filière libre. Il existe évidemment des périodes d'affluence où l'attente est plus longue, et des moments où moins

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Veel Brusselaars raken ontmoedigd. Ze beseffen niet dat de voorbereiding voor het examen zo intensief is en dat de slaagcijfers zo laag zijn. Hoeveel mislukte pogingen heeft een kandidaat gemiddeld achter de rug, voordat hij slaagt?*

Ik ken kandidaten die niet begrepen waarom ze hadden gefaald. Een woordje uitleg had ze meer inzicht kunnen bieden in hun werkpunten. De examencentra erkennen dat ze te weinig tijd hebben om kandidaten uit te leggen waarom ze niet geslaagd zijn. Dat zou ook meer kosten. Daar ligt een taak voor de regering.

Het behalen van het rijbewijs veroorzaakt veel stress en is zeer duur. De verkeersveiligheid vrijwaren en de slaagcijfers optrekken: dat is de uitdaging voor de evaluatie van de hervorming.

- Het incident is gesloten.

d’examinateurs sont disponibles parce que certains ont pris un congé, sont malades ou en formation.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Les Bruxellois ne sont pas conscients du taux d’échec élevé, ni de la préparation intense que requiert cet examen, ce qui suscite beaucoup de déceptions. Il serait utile de connaître le nombre moyen de tentatives nécessaires avant l’obtention du permis de conduire.

Les centres d’examen reconnaissent eux-mêmes que le temps d’explication des causes de l’échec est insuffisant. J’ai connu des candidats qui n’en ont pas compris les raisons. Pourtant, il aurait été pertinent de les leur expliquer pour mieux les conscientiser. L’argument des centres d’examen est qu’un allongement du temps d’explication reviendrait plus cher. Certes, mais cela relève d’un choix du gouvernement.

Le permis de conduire figure parmi les épreuves les plus stressantes et il est très cher. Il importe que nous travaillions dans une logique de sécurité routière, mais aussi de réussite du plus grand nombre. Je vous remercie d’en tenir compte dans la prochaine évaluation de la réforme.

- L’incident est clos.