



**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 12 NOVEMBER 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 12 NOVEMBRE 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 de heer Marc Loewenstein	5
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de tariefintegratie en de ontwikkeling van een MaaS in Brussel en zijn metropolitane zone".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Véronique Jamoulle (PS)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti	27
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de toestand van de gewestwegen Terhulpensesteenweg, Delleurlaan en Alfred Solvaylaan".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	31
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Interpellation de M. Marc Loewenstein	5
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "l'intégration tarifaire et le développement d'un MaaS à Bruxelles et dans sa zone métropolitaine".	
Discussion – Orateurs :	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Véronique Jamoulle (PS)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Tristan Roberti	27
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 situation des voiries régionales chaussée de La Hulpe, l'avenue Delleur et l'avenue Alfred Solvay".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	31
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de voorstelling van de nieuwe projecten van de MIVB".</p>		<p>Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "la présentation des nouveaux projets de la STIB".</p>	
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p>	37	<p>Question orale de Mme Ingrid Parmentier</p>	37
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de publicatie van de statistieken inzake verkeersveiligheid door Vias en de veiligheid van fietsers".</p>		<p>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,</p> <p>concernant "la publication des statistiques de la sécurité routière par Vias et la sécurité des cyclistes".</p>	
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Hilde Sabbe</p>	42	<p>Question orale de Mme Hilde Sabbe</p>	42
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de verkeersagressies ten aanzien van zwakke weggebruikers in Brussel"</p>		<p>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,</p> <p>concernant "l'agressivité au volant à l'égard des usagers faibles à Bruxelles".</p>	

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

**INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC
LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de tariefintegratie en de
ontwikkeling van een MaaS in Brussel en
zijn metropolitane zone".**

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het
Frans).*- *Automobilisten maken de overstap naar
het openbaar vervoer of deelvervoer sneller, als die
comfortabel en toegankelijk zijn.*

*De tariefintegratie tussen de vier
openbaarvervoerbedrijven en de ontwikkeling van
mobility as a service (MaaS), waarbij de gebruiker
zich geen zorgen hoeft te maken over zijn
abonnement, zouden een enorme verbetering
betekenen voor de mobiliteit in Brussel en het
omringende gebied.*

*De overheid investeert miljarden euro's in nieuwe
vormen van transport: 1 miljard in het gewestelijk
expresnet (GEN), 1,6 miljard in de metrolijn naar
het noorden en 500 miljoen in het Brabantnet. Van
tickets voor een overstap van het GEN of het
Brabantnet naar het MIVB- of het NMBS-net is
echter nog geen sprake. Als gevolg daarvan rijden
de bussen van De Lijn naar het Noordstation, zodat
de passagiers geen tweemaal moeten betalen.*

*Het is blijkbaar gemakkelijker om 3 miljard euro
voor de infrastructuur rond Brussel te vinden dan
om het eens te worden over een abonnement of
ticket waarmee de reiziger bij alle
openbaarvervoerbedrijven terecht kan. Dat maakt
die investeringen bijna nutteloos.*

**INTERPELLATION DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

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

**concernant "l'intégration tarifaire et le
développement d'un MaaS à Bruxelles et
dans sa zone métropolitaine".**

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le transfert modal de la voiture privée vers un mode de transport public ou partagé dépend d'abord et avant tout du confort et de l'accessibilité. À partir du moment où les transports publics et partagés sont confortables, où les services permettant d'y recourir sont accessibles et faciles à utiliser, l'automobiliste ou l'autosoliste, s'il en a le choix, sera certainement plus enclin à changer ses habitudes.

La concrétisation de l'intégration tarifaire entre les quatre opérateurs de transports publics et le développement d'un "pass mobilité" - un système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), plate-forme permettant d'accéder aux différents services de mobilité sans que l'utilisateur n'ait à se soucier de savoir s'il a le bon abonnement - constitueront une avancée énorme et attendue pour améliorer la mobilité à Bruxelles et dans sa zone métropolitaine.

Aujourd'hui, les pouvoirs publics investissent des milliards d'euros dans de nouvelles offres de transport : un milliard de plus pour le réseau express régional (RER), un milliard six cent millions pour la ligne de métro nord ou encore 500 millions pour le réseau Brabant, mais rien n'est prévu comme ticket pour le RER ou pour emprunter le réseau Brabant jusqu'à la future station de métro Bordet ou la gare de Bordet, pour ensuite rejoindre le réseau de la STIB ou de la SNCB. En conséquence de quoi, les bus de De Lijn

Om een eengemaakt ticket mogelijk te maken, moeten de systemen van de openbaarvervoerbedrijven op elkaar worden afgestemd. Dit zou ook de kosten voor de aanmaak van de tickets en voor de gegevensverwerking drukken.

Om de inkomsten correct te kunnen verdelen, moet het duidelijk zijn welk deel van het traject door welk bedrijf wordt uitgevoerd. Nu doet elk bedrijf zijn eigen ding, zonder zijn producten af te stemmen op die van de andere bedrijven.

Sinds 2010 is Belgian Mobility Card (BMC) belast met de uitwerking van de interoperabiliteit van de Belgische openbaarvervoerbedrijven. Hoewel het bedrijf daarvoor jaarlijks ongeveer 1,5 miljoen euro van de NMBS, de MIVB, De Lijn en de TEC krijgt, boekt het nauwelijks vooruitgang.

Er bestaan al deels interoperabele ticketsystemen. Blijkbaar is ook een algemeen systeem technisch mogelijk, maar het ontbreekt enerzijds aan politieke wil en anderzijds aan bereidheid tot overleg tussen de Belgische openbaarvervoerbedrijven.

De winstderving, de weigering om zich een systeem van een ander bedrijf te laten opdringen, de onmogelijkheid om diepgaand overleg te voeren en de weigering om de beslissingsmacht aan BMC of een ander bedrijf af te staan, maken dat er geen schot in de zaak komt en iedereen met een eigen budget zijn eigen software ontwikkelt.

Nochtans is een gemakkelijk aan te kopen eengemaakt ticket voor alle openbaarvervoerbedrijven een van de prioriteiten van het burgerpanel.

Als beleidsmakers moeten we in overleg met de andere deelstaten en de openbaarvervoerbedrijven snel werk maken van een multimodale, moderne en rationele mobiliteit in het gewest en het sociaal-economische hinterland.

In het ontwerp van Good Move staat dat het gewest projecten in verband met de tariefintegratie van de openbaarvervoerbedrijven en de ontwikkeling van MaaS in de metropolitane gemeenschap met een of meer deelstaten wil aansturen.

vont jusqu'à la gare du Nord pour que le voyageur ne doive pas payer deux fois.

Il semble donc plus facile de trouver plus de trois milliards d'euros pour financer des infrastructures autour de Bruxelles que de s'entendre pour créer un abonnement unique ou un ticket unique. Et pourtant, s'il n'y a pas de billet pour prendre le RER ou le réseau Brabant et poursuivre son trajet à Bruxelles, ces investissements sont quasi inutiles.

Or, pour parvenir à cette situation effective d'interopérabilité, il faut que les systèmes des différents opérateurs se reconnaissent entre eux et fonctionnent sur tous les réseaux. Ce confort pour le voyageur permettrait de diminuer les coûts liés à la création de cartes, au traitement global des données informatiques, etc.

Cependant, il nécessite de redistribuer les recettes correctement et, dès lors, de pouvoir différencier quelle partie du trajet revient à quel opérateur. Actuellement, chacun travaille et investit dans son coin, sans trop se soucier de la compatibilité du produit développé avec ceux des autres opérateurs.

Dès 2010, la société Belgian Mobility Card (BMC) a été chargée, en plus de la gestion de la carte Mobib, de réaliser cet objectif d'interopérabilité des transports publics belges. Bien que, pour ce faire, elle dispose d'un budget annuel d'environ 1,5 million d'euros, financé par les quatre opérateurs - SNCB, STIB, De Lijn, TEC -, les avancées dans le domaine de l'interopérabilité sont minimes.

Dans les faits, sur le plan technique, il existe déjà des solutions de billettique partiellement interoperables. Plus encore, il apparaît qu'un système interoperable global soit techniquement possible. Pourtant, rien n'avance réellement. Ce qui manque aujourd'hui, me semble-t-il, c'est, d'une part, la volonté politique, et, d'autre part, la volonté de négocier entre acteurs de transports publics belges. Il ne suffit pas d'avoir la volonté politique au niveau des ministres, encore faut-il que les quatre sociétés de transport se mettent autour de la table et arrivent à concrétiser l'intégration et l'interopérabilité.

Le manque à gagner, le refus de se voir imposer un modèle par l'un des opérateurs plutôt qu'un autre, l'impossible concertation approfondie des acteurs

In de gewestelijke beleidsverklaring staat ten slotte dat een akkoord over de tariefintegratie op metropolitane schaal een prioriteit is.

Op het einde van de vorige regeerperiode hoorde de commissie Mobiliteit de verschillende partijen die bij de tariefintegratie zijn betrokken. Uit die hoorzittingen besluit ik dat ze de tariefintegratie als een doelstelling zien, maar niettemin blijft elke maatschappij zijn eigen software ontwikkelen in de hoop dat de andere bedrijven hem overnemen.

Hebt u de tariefintegratie al met de andere ministers van Mobiliteit besproken? Zit iedereen op dezelfde golflengte?

Willen de openbaarvervoermaatschappijen de tariefintegratie waarmaken of is het voor hen een race om hun systeem aan de andere bedrijven op te dringen?

Wat zijn de volgende stappen? Wordt er nog overleg gepleegd?

Zetten de werkgroepen die voor de verkiezingen werden opgericht, hun werkzaamheden voort? Wat hebben die al opgeleverd? Blijven ze ook deze regeerperiode vergaderen?

Welk mandaat hebben de Brusselse vertegenwoordigers?

Moet BMC een rol spelen in de tariefintegratie?

Is de regering voorstander van een gemeenschappelijk orgaan voor de gewesten en de federale overheid, dat werk moet maken van de tariefintegratie?

Wanneer en hoe wil u MaaS op metropolitane schaal invoeren? Welke contacten hebt u daarover met openbare en private actoren?

sur ces questions et le refus d'accorder à un organisme - BMC ou autre - les pleins pouvoirs de décision font que rien n'avance. Chacun développe son propre logiciel avec des moyens plus ou moins importants : d'un côté, 40 millions d'euros seront dépensés ; de l'autre, 200 millions. Il s'agit de sommes considérables, avec plus ou moins de chances de réussite.

Et pourtant, cette interopérabilité est très clairement une des priorités énoncées par le panel citoyen qui avait exprimé son souhait de pouvoir bénéficier de transports publics ou privés intermodaux, facilement accessibles via des applications ou des cartes de transport réellement interopérables. Il s'agit donc là de la plus simple expression du respect de la voix des citoyens.

En tant que responsables politiques, nous nous devons de réaliser rapidement une politique de mobilité multimodale, moderne et rationnelle dans notre Région et son hinterland socio-économique, et ce en collaboration - c'est indispensable - avec les autres niveaux de pouvoir et acteurs publics ou privés compétents en la matière.

Aujourd'hui, le projet de plan Good Move précise que la Région s'inscrit dans une volonté de copilotage des différents projets suivis avec l'une ou plusieurs des autres entités fédérées, impliquant l'intégration tarifaire des services de transport publics et le développement d'un système de MaaS à l'échelle métropolitaine, notamment.

Enfin, dans notre déclaration de politique régionale, il est précisé que la conclusion d'un accord sur l'intégration tarifaire à l'échelle métropolitaine des opérateurs de transport public, y compris avec le niveau fédéral pour l'offre de la SNCB, est une priorité du début de la législature.

À la fin de la précédente législature, la commission de la mobilité a auditionné les différents acteurs concernés par l'intégration tarifaire. La conclusion que j'ai pu en tirer - probablement comme les autres commissaires - est que chacun estime que l'intégration est un objectif à atteindre, mais a l'intention de continuer à développer ses outils dans son coin, d'épuiser ses budgets et de réaliser ses programmes, en espérant sans doute que les autres

opérateurs s'y associeront lorsqu'ils seront développés et finalisés.

En ce qui concerne la concertation entre entités et opérateurs régionaux et fédéraux, les ministres de la mobilité ont-ils une volonté partagée de s'associer pour réaliser l'intégration tarifaire et l'interopérabilité ? Avez-vous déjà eu des contacts sur la question ?

Y a-t-il une volonté partagée de la part des sociétés de transports publics, à savoir la STIB, De Lijn, les TEC et la SNCB, de s'associer pour réaliser cette intégration et cette interopérabilité ou est-ce la course à celui qui réussira à imposer son système aux autres ?

Quelles sont les prochaines étapes ? Quelle est la dynamique actuelle de la concertation, si elle a lieu ? Je sais bien que nous sommes en début de législature et que les gouvernements viennent de se former, mais je pense que c'est un sujet prioritaire.

En ce qui concerne l'état des discussions des groupes de travail constitués bien avant les dernières élections, est-il prévu de poursuivre le travail entamé ? Quelles sont les avancées déjà constatées au sein de ces groupes de travail ? Continueront-ils à se réunir sous cette législature ?

Les représentants bruxellois disposeront-ils d'un mandat clair ? Dans l'affirmative, lequel ?

La société Belgian Mobility Card (BMC) doit-elle se cantonner au rôle de gestionnaire de la carte Mobib ou doit-elle devenir un acteur réel de l'interopérabilité ?

Le gouvernement est-il favorable à la mise en place d'une autorité commune aux trois Régions et à l'État fédéral, comme une agence interfédérale ou une banque-carrefour, qui serait chargée de la mise en œuvre de ce projet ?

Quels sont votre agenda et votre stratégie pour la mise en place d'un programme de MaaS à l'échelle métropolitaine ? Quels sont vos contacts avec les acteurs publics et privés en la matière, afin d'y aboutir prochainement ?

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) (in het Frans).- *Mobility as a service (MaaS) vormt een belangrijke uitdaging voor de mobiliteit in de metropolitane zone. De vier openbaarvervoermaatschappijen en de voorzitter van de stuurgroep van het gewestelijk expresnet (GEN) kondigden uiterlijk tegen september 2019 een ticket Jump+ en een abonnement MTB+ aan waarmee reizigers trein, metro, tram en bus kunnen nemen in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt.*

Dat punt werd nochtans verworpen op het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) omdat in het voorgestelde financiële evenwicht de ontvangsten van bepaalde operatoren werden veiliggesteld en enkel het Jumpticket van de MIVB zou worden verhoogd. Bovendien was niet duidelijk hoe de verdeling van de ontvangsten precies werd berekend.

Waarom is het voor ons geweest, dat als enige geweest andere openbaarvervoermaatschappijen op zijn grondgebied toelaat, zo moeilijk om de belangen te verdedigen van zijn inwoners en bezoekers die zich met het openbaar vervoer willen verplaatsen?

Hebt u ondertussen meer zicht op de berekeningsmethode voor de verdeling van de ontvangsten?

Op welke manier valt de integratie van de tarieven van de openbaarvervoermaatschappijen te verzoenen met het toekomstig geïntegreerd aanbod van privéoperatoren in het kader van MaaS?

Zal MaaS de initiatieven van de openbare operatoren niet vervangen? Hoe wordt er rekening met die ontwikkeling gehouden? Hoe zult u waarborgen dat de tariefintegratie de reizigers en de Brusselaars ten goede komt?

Mme Véronique Jamouille (PS).- Je remercie M. Loewenstein de revenir sur un sujet qui constitue un enjeu important pour la mobilité dans toute la zone métropolitaine. Pour rappel, la commission de la mobilité de notre assemblée avait reçu l'ensemble des opérateurs, ainsi que le président du comité de pilotage du RER. Ceux-ci avaient annoncé l'avènement, pour septembre 2019 au plus tard, d'un ticket Jump+ et d'un abonnement MTB+ permettant de voyager avec l'ensemble des opérateurs de transports en commun - SNCB, STIB, TEC et De Lijn - dans un rayon de 11,5 km autour de la Grand-Place.

Le point avait cependant été réfuté en Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM), car les équilibres financiers proposés reposaient sur une sécurisation des recettes pour certains opérateurs et une augmentation des seuls tickets Jump de la STIB, avec un système très peu transparent quant au modèle de calcul ayant conduit à la répartition des recettes.

Dans l'absolu, nous serions en droit de nous demander pourquoi notre Région, qui est la seule à offrir son territoire à l'exploitation commerciale d'autres opérateurs publics, a tant de mal à défendre l'intérêt de ses habitants et visiteurs, dès lors que ceux-ci souhaitent se déplacer en transports en commun.

Aux questions de M. Loewenstein sur la concertation indispensable avec les autres Régions, je voudrais ajouter celles-ci.

Disposez-vous aujourd'hui d'informations permettant d'assurer une plus grande transparence par rapport au calcul proposé par le comité de pilotage du RER en ce qui concerne le partage des recettes ?

De manière plus prospective, quelle est votre analyse quant à la rencontre de cet objectif d'intégration billettique entre opérateurs publics et du développement futur d'une offre billettique intégrée par des partenaires privés développant leurs activités dans le cadre du système de MaaS ?

Autrement dit, le développement d'offres de type MaaS par des partenaires privés, combinant notamment des offres de transports publics, ne risque-t-il pas de supplanter les initiatives ou

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De heer Loewenstein heeft een gevoelige snaar geraakt. Het blijkt voor alle spelers bijzonder moeilijk om de Brussels Metropolitan Region uit te voeren. Als er één thema is waar we echt vooruitgang zouden moeten boeken, dan is het wel de mobiliteit. Al jaren spreken we over een tariefintegratie en een grotere complementariteit tussen de verschillende operatoren. Welke rol zal de Belgian Mobility Card (BMC) daarin spelen? Wat hebben we exact nodig: een mobiliteitskaart of meer?

We hebben het over de integratie van het aanbod van vier grote operatoren, maar met mobility as a Service (MaaS) en seamless mobility zitten we eigenlijk al een stadium verder. We worden dus door de feiten ingehaald. De grenzen tussen publiek en privaat vervoer en tussen collectief en individueel vervoer zijn aan het vervagen. Naast de vier grote openbaarvervoermaatschappijen is er de traditionele sector van betalend individueel vervoer, de taxisector, maar duiken er ook alsnog meer nieuwe platformen op die vervoersdiensten aanbieden, zoals deelwagens, deelfietsen, deelsteps, betalend vervoer voor mensen met een handicap of senioren en vervoer op maat. En wie weet wat er nog allemaal op komst is? Er lopen bijvoorbeeld al experimenten met zelfrijdende minibusjes en taxi's, ook in Brussel. In de praktijk hebben we dus te maken met een mix van publieke en private actoren die soms nog met vallen en opstaan hun plaats aan het zoeken zijn.

Ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Loewenstein om het thema van de Brusselse mobiliteit te bespreken op het niveau van de metropolitane gemeenschap, bijvoorbeeld in een interfederaal agentschap op het niveau van de Brusselse Hoofdstedelijke Gemeenschap.

Het kader daarvoor bestaat al sinds de meest recente staatshervorming, maar het werd nog niet concreet ingevuld. Dit is misschien de uitgelezen kans.

l'absence d'accord entre opérateurs publics ? Comment cette perspective proche est-elle prise en considération ? Comment garantir que cela se fera vraiment dans l'intérêt des voyageurs et des Bruxellois ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *M. Loewenstein a touché une corde sensible. Tous les acteurs ont manifestement du mal à mettre en œuvre une zone métropolitaine bruxelloise, particulièrement en matière de mobilité. Cela fait des années que l'on parle d'une intégration tarifaire et d'une meilleure complémentarité entre les opérateurs. Quel rôle jouera la BMC ? Une seule carte de mobilité suffira-t-elle pour se déplacer ?*

Nous parlons de l'intégration de l'offre de quatre grands opérateurs, mais avec un système de MaaS et une mobilité sans rupture, nous sommes déjà à un stade plus avancé. Les faits montrent que les frontières entre le transport public et privé s'estompent. De nouvelles plates-formes de service de transport apparaissent et nous ignorons ce que l'avenir nous réserve sur ce plan. En pratique, nous avons donc affaire à une combinaison d'acteurs publics et privés qui cherchent à s'implanter.

Je me joins à la demande de M. Loewenstein. La question de la mobilité bruxelloise doit être débattue au niveau de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, par exemple au sein d'une agence interfédérale.

Notre priorité ne doit-elle pas plutôt se situer au niveau de la politique d'ouverture des données, des modes de paiement, de la communication, des horaires, des possibilités de réservations, des planificateurs d'itinéraires, etc. ?

Ces données provenant de tous les types d'opérateurs devraient être rendues accessibles, pour que des plates-formes puissent proposer une mobilité sur mesure. Cela permettrait de créer un transport véritablement multimodal à l'échelle de toute la zone métropolitaine.

Le planificateur d'itinéraires de Google démontre que l'on peut utiliser les données disponibles pour tracer le meilleur trajet possible, avec différents modes de transport et à différents moments. Il part

Moet onze prioriteit niet eerder liggen bij open data, de betaalmodi, de communicatie, de uurregeling, de reserveringsmogelijkheden, de routeplanner, enzovoort?

Die data van grote en kleine, bestaande en toekomstige, privé- en publieke operatoren, zouden moeten worden opengesteld. Aan de hand van die gedeelde data kunnen platformen mobiliteit op maat aanbieden, al dan niet via een licentiesysteem zodat controle mogelijk is. Op die manier komen we tot een werkelijk multimodaal vervoer op de schaal van de gehele metropolitane regio.

De routeplanner van Google bewijst trouwens dat dat mogelijk is. Hij gebruikt de beschikbare data om de best mogelijk route uit te stippelen, met verschillende vervoersmodi en op verschillende tijdstippen. Hij gaat daarbij uit van de vraag van de gebruiker, veeleer dan van het aanbod van de openbaarvervoersmaatschappijen.

Net als de heer Loewenstein zou ik graag vernemen welke contacten u heeft met uw collega-mobiliteitsministers. Ik zou het prettig vinden als u ons regelmatig op de hoogte zou houden van alle vorderingen en gesprekken in deze materie.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik wil me graag aansluiten bij de vraag van de heer Loewenstein. Die zou over MaaS gaan, maar mijn indruk was dat ze vooral ging over tarief- en ticketintegratie met de vier openbare vervoermaatschappijen. Ik zou zelf graag de focus willen leggen op de kwestie van MaaS in het algemeen.

De tarief- en ticketintegratie was inderdaad een processie van Echternach. We zijn er nog altijd niet. En intussen, zoals mevrouw Dejonghe aanhaalt, is alles geëvolueerd en kunnen we nu al dromen van een systeem dat alles integreert. Als gebruiker open je dan één applicatie waarmee je alles kunt vinden: parkeerplaatsen, steps, bus-, trein- of tramtickets, deelauto's, laadpalen voor elektrische auto's, enzovoort. Het goede nieuws is dat de Brusselse regering dat zelf wil creëren. Dat staat zo in het regeerakkoord. De regering zal ook de voorwaarden opleggen opdat iedereen die een mobiliteitsoplossing wil aanbieden - ook private

de la demande de l'utilisateur plutôt que de l'offre des sociétés de transport public.

Je souhaiterais aussi savoir quels sont vos contacts avec vos collègues ministres de la mobilité et j'aimerais que vous nous teniez au courant des avancées de ce dossier.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *La question de M. Loewenstein portait essentiellement sur l'intégration tarifaire et billettique. Je mettrai plutôt l'accent sur la question du système de MaaS en général.*

L'intégration tarifaire et billettique ressemble en effet à une procession d'Echternach. Nous n'en disposons toujours pas, alors que tout évolue et que nous pouvons désormais rêver d'un système qui intègre toutes les solutions de mobilité dans une seule application. Le gouvernement veut créer lui-même ce système et l'accord de gouvernement prévoit que des conditions seront fixées pour que tous les acteurs qui souhaitent proposer des solutions de mobilité participent aux objectifs de la Région en la matière.

Ce sont de belles perspectives. Bruxelles peut devenir un laboratoire de la mobilité, mais malgré l'énorme potentiel, c'est évidemment plus vite dit que fait !

spelers, hopen we - moet bijdragen aan de mobiliteitsdoelstellingen van het gewest.

Dit zijn hele mooie vooruitzichten. Brussel kan een laboratoriumfunctie waarmaken en een voortrekker zijn op het vlak van mobiliteit. Dat is in het verleden wellicht te weinig gebeurd. Er is een enorm potentieel, maar het is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan, zoals de eenvoudige, maar nog steeds niet succesvol afgeronde tariefintegratie aantoont.

Kunt u al een zicht geven op de aanpak en de timing van het hele project om MaaS beschikbaar te stellen voor de Brusselaars? Hebt u interessante bestaande en werkende voorbeelden gespot in Europa of daarbuiten, die we eventueel kunnen overnemen?

Steden als Gent en Antwerpen hebben al met het systeem geëxperimenteerd.

In Wenen bestaat er een systeem dat alles integreert en waarmee een gebruiker een gepersonaliseerd profiel kan creëren en de verschillende mobiliteitsoplossingen kan vergelijken, niet alleen qua prijs, maar ook op het vlak van milieu-impact. Zo kan je zien hoeveel CO₂ je bespaart als je te voet gaat of een ander traject neemt.

Het MaaS-concept biedt heel wat interessante mogelijkheden. We zijn dan ook heel benieuwd naar de perspectieven die de minister voor ogen heeft.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH).- Ik sluit mij volledig aan bij wat de heer Verstraete heeft gezegd.

(verder in het Frans)

Een laatste belangrijk element voor MaaS is de dematerialisatie. Zolang de operatoren fysieke vervoersbewijzen als de Mobibkaart gebruiken, zal een wijziging bij de ene operator een wijziging bij de andere operator teweegbrengen, met alle complicaties van dien.

Enkele jaren speelde Brussel een voortrekkersrol met de invoering van de Mobibkaart, maar die is ondertussen achterhaald. Vandaag kunnen reizigers bijvoorbeeld de QR-code gebruiken om

Pouvez-vous nous donner un aperçu de l'approche et du calendrier du projet visant à mettre un système de MaaS à la disposition des Bruxellois ? Avez-vous repéré des exemples en Europe ou ailleurs dont vous pourriez vous inspirer ?

Gand et Anvers ont déjà expérimenté le système.

À Vienne, les utilisateurs peuvent créer un profil personnalisé et comparer les différentes solutions de mobilité, non seulement au niveau du prix, mais également de leur impact environnemental.

Le concept de MaaS offre des opportunités intéressantes et nous sommes curieux de connaître les perspectives que vous envisagez.

M. Christophe De Beukelaer (cdH) *(en néerlandais).*- *Je rejoins tout à fait M. Verstraete.*

(poursuivant en français)

Pour arriver à un système de MaaS complet, il y a un défi supplémentaire à relever, celui de la dématérialisation. En effet, tant que les opérateurs utiliseront des titres de transport tels que la carte Mobib, un changement chez l'un entraînera un changement chez l'autre, ce qui apportera son lot de complications.

Je sais que Bruxelles a joué un rôle pionnier en adoptant la carte Mobib il y a quelques années, mais cette solution semble techniquement dépassée. Aujourd'hui, le code QR ou un autre

hun vervoersbewijs te printen als dat nodig is of ze gebruiken gewoon hun smartphone om het openbaar vervoer te nemen en van het ene net op het andere over te stappen.

Vaak worden MaaS en de dematerialisatie als twee aparte projecten beschouwd, maar ze gaan hand in hand.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- Deze interpellatie omvat twee aspecten: de tariefintegratie en de invoering van MaaS.

De tariefintegratie betreft de vier openbaarvervoermaatschappijen die in Brussel werkzaam zijn. De reden waarom die tariefintegratie er na al die jaren nog altijd niet is, zou te wijten zijn aan onenigheid over de verdeling van de ontvangsten.

MaaS moet niet alleen de vier openbaarvervoermaatschappijen omvatten, maar ook alle privéoperatoren, zoals de taxi's, de deelsystemen en de micromobiliteitsoplossingen. Om MaaS volledig te kunnen ontplooiën, moeten bepaalde struikelblokken worden weggewerkt, onder meer in verband met de toegang tot het systeem en de digitale kloof en met de transparantie en de hiërarchie van de informatie. Vandaag wordt in apps als Google Maps de trajectduur als eerste criterium gebruikt, maar er zijn andere benaderingen mogelijk.

We zijn gefascineerd door de nieuwe technologieën en het idee van een harmonisering, maar misschien moeten we onze ambitie wat temperen en eerst de tariefintegratie realiseren, aangezien de vier openbare operatoren de meest universele verplaatsingswijze voorstellen tegen een democratische prijs.

Voor het MaaS-project moeten nog tal van problemen worden geregeld.

langage informatique est utilisé. Il permet aux personnes qui ont besoin d'un support matériel d'imprimer leur titre de transport, tandis que les autres peuvent utiliser leur téléphone pour franchir les portiques et passer d'une société de transport à l'autre.

Je m'étonne qu'il soit aujourd'hui plus facile de prendre l'avion que le tram, puisque dans le premier cas, il ne faut rien imprimer. Or, vous conviendrez avec moi qu'il vaut mieux promouvoir le tram que l'avion !

On considère souvent ces deux projets séparément - MaaS et dématérialisation -, alors que l'un implique l'autre.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- M. Loewenstein, dans son intéressante interpellation, a abordé de très nombreuses facettes de la problématique. Mes collègues ont apporté des éléments de réflexion complémentaires.

Pour synthétiser, il me semble que cette interpellation comporte deux aspects. Le premier est celui de l'intégration tarifaire et le deuxième, plus large, a trait à la mise en place du système de MaaS tel que prévu par le projet de plan Good Move.

La question de l'intégration tarifaire, qui est le serpent de mer de la gestion des transports publics à Bruxelles, concerne les quatre grands opérateurs de transports publics actifs sur le territoire bruxellois. Comme l'a dit Mme Jamouille, nous avons cru comprendre que la difficulté à mettre en place l'intégration tarifaire depuis tant d'années était liée à la question sensible de la répartition des recettes.

Le deuxième aspect de cette interpellation, qui est, j'insiste, assez différent, a trait au système de MaaS. M. Loewenstein en a donné la définition. Il s'agit d'une plate-forme qui intègre à la fois les quatre grands opérateurs de transports publics et les autres opérateurs privés, à savoir les taxis, les solutions de micromobilité et de libre-service intégral, etc. Ces opérateurs privés soulèvent, dans le débat, d'autres questions sur l'offre de mobilité. Se posent en effet des questions relatives à l'accès et à la fracture numérique - qui touche une part de la population,

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *MaaS is een prioriteit voor de MR-fractie. Enkele jaren geleden dienden wij als eerste een voorstel van resolutie in die zin in.*

MaaS heeft onder meer tot doel om het mobiliteitsmodel te vereenvoudigen, dat in heel wat steden alsmaar ingewikkelder is geworden door de komst van nieuwe spelers. MaaS maakt een diverser mobiliteitsaanbod mogelijk, met een meer digitale infrastructuur en een meer gerichte communicatie.

De heer Loewenstein legde vooral de nadruk op de integratie van de openbare operatoren, maar dat volstaat niet. MaaS gaat een stap verder en beoogt ook een betere integratie met de privéoperatoren, zoals de taxi's en deelfietsen.

en particulier les personnes âgées -, au coût de ces modes de transport, à la transparence et à la hiérarchie de l'information. Dans quel ordre l'information sera-t-elle donnée aux usagers ? Actuellement, dans les applications du type de Google Maps, c'est le temps de parcours qui est privilégié, mais on peut imaginer d'autres approches.

Il faut prendre garde à une certaine fascination que nous éprouvons pour les nouvelles technologies et pour cette idée d'une homogénéisation, d'une forme d'uniformisation, qui est quelque peu en décalage avec la situation institutionnelle du pays et de Bruxelles.

Peut-être faudra-t-il échelonner nos ambitions et régler d'abord la question de l'intégration tarifaire, considérant que les quatre grands opérateurs de transport public proposent le mode de déplacement le plus universellement accessible à un coût démocratique.

Le projet de MaaS soulève de très nombreux problèmes.

M. David Weytsman (MR).- Je voudrais rappeler que ce projet est prioritaire pour le groupe MR. Ainsi, nous avons posé beaucoup de questions à ce sujet. Mon groupe a aussi été le premier à déposer, il y a quelques années, une proposition de résolution en ce sens.

Le système de MaaS vise également à simplifier un modèle de mobilité qui se complexifie de plus en plus dans de nombreuses villes, en raison de l'arrivée de nouveaux acteurs. Le système de MaaS rend possible une offre de mobilité de plus en plus diverse, qui ne se limite pas à son volet public, avec des infrastructures davantage numériques et une communication ciblée.

M. Loewenstein a raison d'axer sa question sur les transports publics, mais cela ne suffit pas. Les opérateurs publics sont souvent spécialisés, même si, à Bruxelles, nous avons la chance qu'un seul opérateur exploite bus, trams et métros. Ce modèle n'existe pas partout. Le système de MaaS vise aussi une plus grande intégration avec les opérateurs privés, notamment les taxis et les vélos partagés.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Dat is wat ik heb gezegd.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Inderdaad, maar nadien gingen uw vragen vooral over de openbare operatoren.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik heb het over de mobiliteit in het algemeen gehad.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik had de indruk dat u het vooral over het openbaar vervoer had.*

De Brusselse regering moet doen wat ze nu al kan doen, in samenwerking met alle mobiliteitsoperatoren.

Als we te lang talmen, komen de privéoperatoren misschien met een alternatief voor MaaS dat nadelig is voor de openbare operatoren en waarin de tickets ook door Google of andere internetreuzen kunnen worden verkocht.

Hebt u al met de privéoperatoren samengewerkt? Welke resultaten heeft de ontmoeting van 17 oktober opgeleverd?

Zal Mobib de concurrentie kunnen aangaan met de nieuwe privéoperatoren en internetreuzen als Google, Apple, Facebook en Amazon?

We mogen de tariefintegratie niet verwarren met het mobiliteitspaspoort of MaaS. De tariefintegratie is noodzakelijk, gelet op de subsidiëring van de mobiliteit in België, maar niet voldoende. We moeten de integratie nog veel verder doordrijven.

De denkoefening over de intermodaliteit komt gedeeltelijk aan bod in het laatste beheerscontract van de MIVB, maar gaat lang niet ver genoeg. We moeten de gemeenschappelijke communicatie en strategie nog aanscherpen. Het Goodmoveplan wil het aanbod S-treinen verviervoudigen. De voorbije jaren is het aantal reizigers op de S-lijnen verdubbeld. Waarom het aanbod niet vertienvoudigen?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *C'est ce que j'ai dit dans mon interpellation.*

M. David Weytsman (MR).- *Oui, mais après, vous avez surtout posé des questions sur le volet public.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Comme vous, j'ai parlé de manière globale des transports publics et privés. Je ne voudrais pas que mes propos soient mal interprétés.*

M. David Weytsman (MR).- *Je vous ai peut-être mal compris, mais j'avais l'impression que vous visiez en particulier les transports publics. Je voulais rappeler la nécessité de travailler là où nous pouvons déjà agir, au niveau bruxellois, en coordination avec tous les nouveaux acteurs de la mobilité, que ce soit la mobilité partagée ou la micromobilité.*

À cause de nombreuses tergiversations et d'un manque d'ambition, nous risquons de voir des grands acteurs privés offrir une alternative au MaaS, dont souffriraient nos acteurs publics. Tous les tickets, notamment ceux de la STIB, pourraient en effet également être vendus par Google et d'autres.

Avez-vous déjà travaillé avec les acteurs privés de la mobilité, notamment lors de la rencontre du 17 octobre dernier ?

Dans quelle mesure Mobib, le modèle numérique recommandé par la STIB, permettra-t-il de concurrencer les nouveaux grands acteurs privés de la mobilité et les géants d'internet (Google-Apple-Facebook-Amazon, GAFA) ?

Il ne faudrait pas confondre l'intégration tarifaire avec le passeport mobilité ou le système MaaS. L'intégration tarifaire est, certes, une nécessité au vu du niveau de subsidiation de notre mobilité en Belgique, mais elle n'est pas suffisante. Dans le futur, il faudra aller plus loin en matière de communication et de stratégie intégrée.

Aujourd'hui, la réflexion sur l'intermodalité fait défaut dans les différents contrats de gestion. Pour partie, elle existe dans le dernier contrat de gestion de la STIB, sans aller suffisamment loin. Il faut travailler davantage à une communication et à une

Een strategie voor de tarieven en het digitale aanbod zijn nodig, maar eerst moet de communicatie beter. In een treinstation moet je weten waar je de metrolijnen vindt en in een metrostation moet je weten welke aansluitingen er mogelijk zijn.

Hebt u de federale minister gevraagd om een interministeriële conferentie te organiseren? We zouden ook kunnen werken met het stuurcomité van het GEN. Alles wat ik heb gezegd, heeft het stuurcomité al onderstreept in de jaren 2000.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zei onlangs in commissie dat er vooruitgang wordt geboekt met de tariefintegratie. Voor zover ik had begrepen, wilde de Brusselse regering tot nu toe niet in de tariefintegratie stappen omdat die tot een lichte prijsverhoging zou leiden. Klopt dat? Wat is de stand van zaken?

Hoever staat u met MaaS? Welk systeem hebt u voor ogen? In Antwerpen kan je voor 55 euro per maand een Whim-abonnement nemen dat toegang geeft tot alle bus- en tramlijnen in Vlaanderen en tot Velo-fietsen. Voorts kan je via de app een taxirit boeken en treintickets betalen.

Welke diensten wilt u in Brussel aan het systeem toevoegen? Ik vermoed dat u sowieso fietsen, trein, tram en bus in het systeem zult opnemen, maar wat

stratégie communes. Aujourd'hui, l'offre de trains S est en plein développement, c'est positif. Le plan Good Move prévoit de quintupler cette offre. Ces dernières années, le nombre de clients qui utilisent l'offre S a doublé. Pourquoi ne pas décupler cette offre ?

La difficulté est de travailler sur une plus grande intégration non pas tarifaire, mais de communication et de stratégie. Dans une gare, l'on doit pouvoir savoir où se trouvent les lignes de métro. Dans une station de métro, l'on doit savoir où s'opèrent les ruptures de charge. À la gare de Bruxelles-Schuman par exemple, les ruptures de charge seront plus importantes.

À côté d'une stratégie tarifaire et d'une stratégie numérique visant une plus grande intégration des plates-formes numériques ou technologiques, l'on doit avoir une stratégie de communication. Cela, Mme la ministre, ne coûte pas grand-chose. En cela, je rejoins Mme Pauthier. Il faut davantage d'intégration numérique. Attention, travaillons cependant d'abord à l'essentiel : davantage de communication.

Avez-vous déjà demandé au ministre fédéral de convoquer une conférence interministérielle (CIM) ? L'on pourrait aussi travailler avec le comité de pilotage du RER. Tout ce que je viens d'évoquer avait déjà été souligné par le comité de pilotage du RER dans les années 2000.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Vous avez dit il y a peu en commission que le dossier de l'intégration tarifaire avait progressé. Je croyais que le gouvernement bruxellois n'en avait pas voulu jusqu'à présent parce qu'elle induisait une légère augmentation des prix. Qu'en est-il ?*

Où le Maas en est-il ? Quel système envisagez-vous ? À Anvers, pour 55 euros par mois, l'abonnement Whim, vous permet d'emprunter toutes les lignes de bus et de trams de Flandre, ainsi que des vélos. L'application permet aussi de réserver une course de taxi et d'acheter des billets de train.

Outre les vélos, le train, les trams et les bus, quels services voulez-vous ajouter au système à

met taxi's en deelauto's? Die laatste zitten ook vervat in de Antwerpse app. Welke onderhandelingen lopen er momenteel? Wat zit er in de pijplijn? Wanneer denkt u met een soortgelijk initiatief naar buiten te kunnen komen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Pauthier, u wilt nog iets toevoegen?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *In tegenstelling tot wat de heer Weytsman lijkt te hebben begrepen, was mijn betoog geen pleidooi voor een betere communicatie over de tariefintegratie. Ik wilde er vooral op wijzen dat de ontwikkeling van MaaS de tariefintegratie van het openbaarvervoeraanbod niet mag afremmen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het overleg met de andere deelstaten is vanzelfsprekend belangrijk. Ik heb mijn ambtgenoten uit het Vlaams en het Waals Gewest al gesproken. Met de federale regering heb ik volgende week een afspraak.*

De tariefintegratie tot stand brengen en de principes in een samenwerkingsakkoord gieten is een gemeenschappelijke doelstelling van de vier openbaarvervoerbedrijven, die in de periode 2014-2018 onderzoek hebben gevoerd naar de reizigersstromen die met de tariefintegratie te maken krijgen, waardoor ze de inkomsten voor elk bedrijf volgens verschillende tariefsenario's konden berekenen. De onderhandelingen gaan immers over de verdeling van de kosten en de impact van de integratie.

Er volgt ook nog overleg met andere betrokken partijen. We wachten op de vorming van een federale regering om de onderhandelingen af te ronden.

De overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het GEN van, naar, in en rond Brussel leverde een GEN-zone van zo'n 30 kilometer rond Brussel op.

Bruxelles ? Qu'en est-il des taxis et des voitures partagées ? Quelles négociations sont-elles en cours ? Quand pensez-vous pouvoir présenter un projet similaire ?

Mme la présidente.- Mme Pauthier, vous souhaitez préciser votre pensée.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Contrairement à ce que M. Weytsman semble avoir compris, mon intervention n'est pas un plaidoyer en faveur de l'amélioration de la communication sur les questions d'intégration tarifaire. Elle vise plutôt à attirer l'attention sur le fait que l'ambition énorme portée par le programme de MaaS - qui ne sera ni facile, ni rapide à mettre en œuvre - ne doit pas freiner l'intégration tarifaire de l'offre de transport public.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais d'abord répondre aux questions de M. Loewenstein et ensuite aux questions complémentaires des autres intervenants.

La concertation avec les autres entités est, évidemment, importante. J'y participe résolument. J'ai déjà rencontré mes homologues en Région flamande et en Région wallonne. Une rencontre avec le gouvernement fédéral est prévue la semaine prochaine, même en l'absence de nouveau gouvernement. Le ministre actuel est aussi disposé à coordonner une rencontre et à mener la concertation.

Aboutir à l'intégration tarifaire et en insérer les principes dans un accord de coopération est un objectif commun aux quatre opérateurs de transport public. De 2014 à 2018, ils ont d'ailleurs fait réaliser une étude ensemble. Plusieurs d'entre vous y ont fait référence. Cette étude visait à connaître les différents flux de voyageurs affectés par l'intégration tarifaire et leur élasticité au prix, et à construire un modèle intégrant ces données, permettant de calculer les recettes générées pour chaque opérateur selon différents scénarios tarifaires. Les négociations portent en effet sur la répartition des frais et l'impact de l'intégration sur les opérateurs.

De overeenkomst voorziet in:

- de uitbreiding van het geïntegreerde aanbod in de GEN-zone;

- de tariefintegratie in de GEN-zone;

- de tariefintegratie in het voorstedelijke gebied met een straal van zo'n 11,5 km, vastgelegd door de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Een van de werkgroepen van het GEN-stuurcomité buigt zich over de tariefintegratie en heeft al geregeld dat de vier openbaarvervoerbedrijven geïntegreerde kaartjes (JUMP), abonnementen (MTB) en de Mobibkaart in het Brussels Gewest aanvaarden.

De overeenkomst over het GEN voorziet ook in de strategische en tactische coördinatie door het GEN-stuurcomité en de operationele coördinatie door de openbaarvervoerbedrijven in de operationele GEN-werkgroep. Het is wel degelijk de bedoeling dat het stuurcomité en de verscheidene werkgroepen hun activiteiten weer opnemen. Elke regering moet haar vertegenwoordigers aanduiden.

De rol van de nv Belgian Mobility Card (BMC) en de oprichting van een gemeenschappelijke autoriteit voor de drie gewesten moet deel uitmaken van een oplossing van het MaaS-type, en de gewestgrenzen en openbaarvervoerbedrijven overstijgen.

De Brusselse regering besliste in april 2019 om de ontwikkeling van dit programma aan de MIVB toe te vertrouwen en de regelgeving aan Brussel Mobiliteit.

Brussel Mobiliteit bereidt momenteel een ordonnantie voor over het MaaS-systeem. Er werd een werkgroep opgericht over gedeelde mobiliteit, zodat alle betrokken partijen kunnen worden geraadpleegd.

De MIVB zal een proefproject starten rond een app die toegang biedt tot informatie over het aanbod van alle operatoren en waarop je ook gecombineerde tickets kunt kopen. Daarvoor zijn overeenkomsten nodig met heel wat betrokkenen:

Il est prévu d'organiser des rencontres avec d'autres acteurs de la problématique. Nous attendons également la formation du gouvernement fédéral pour avancer et conclure les négociations.

En ce qui concerne le groupe de travail et l'agenda, pour rappel, la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles a permis de définir une zone RER d'environ 30 kilomètres autour de Bruxelles.

La convention prévoit trois choses :

- un renforcement d'une offre intégrée dans la zone RER ;

- une intégration billettique dans la zone RER ;

- une intégration tarifaire dans la zone périurbaine définie par la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications, qui compte un rayon d'environ 11,5 kilomètres.

Pour rappel, l'un des groupes de travail du comité de pilotage du RER est consacré à l'intégration tarifaire. Ce groupe de travail chargé des prix qui réunit les quatre opérateurs a déjà réalisé des avancées : reconnaissance mutuelle par les quatre opérateurs des titres à la prestation intégrés (titres JUMP) et des abonnements intégrés (MTB) dans la Région de Bruxelles-Capitale et mise en service du support billettique intégré (carte Mobib). La volonté est d'avancer sur ce point.

Notons aussi que la convention relative au RER prévoit que la coordination stratégique et tactique se fasse au sein du comité de pilotage du RER et que la coordination opérationnelle soit prise en charge par les sociétés de transport en commun au sein du groupe opérationnel du RER. Il est bien prévu que le comité de pilotage du RER et ses différents groupes de travail reprennent leurs travaux. Il faut que chaque gouvernement y désigne ses représentants.

En ce qui concerne le rôle de la S.A. Belgian Mobility Card (BMC) et de la mise en place d'une autorité commune aux trois Régions, la problématique doit plutôt être intégrée dans le développement d'une solution de type MaaS qui

de MIVB, de NMBS, De Lijn en de TEC, maar ook aanbieders van deelwagens, elektrische scooters, deelfietsen enzovoort.

Mevrouw Jamouille, we zullen geen onderscheid maken tussen de openbare sector en de privésector. Sowieso moeten we diverse doeleinden en organisatietypes met elkaar verzoenen, want er zijn ook verschillen tussen de privé-operatoren.

Brussel Mobiliteit werkt dus prioritair aan een juridisch kader voor alle operatoren. De openbare sector moet niet alles zelf doen. Er bestaan heel wat andere organisaties met een nuttige expertise, die binnen een duidelijk kader zeker hun steentje kunnen bijdragen. Het feit dat privéoperatoren voor de uitvoering zorgen, vormt geen probleem.

Het is tenslotte ook belangrijk dat het MaaS-concept ook het hele privé-aanbod omvat. De hele idee is immers dat de reiziger centraal staat en die zal het systeem niet gebruiken als het niet het volledige aanbod omvat.

(verder in het Nederlands)

Zoals mevrouw Dejonghe opmerkt, is het debat over de integratie van de tarieven nauw verbonden met het debat over mobility as a service (MaaS). Het debat over de tariefintegratie loopt al dertien jaar. We moeten dat snel afronden. Het doel van MaaS is immers om het volledige aanbod in één applicatie op te nemen en op elkaar af te stemmen. Dat zal veel beter gaan als de tariefintegratie rond is. Het is bijna zover, want er liggen voorstellen op tafel waarin de vier operatoren zich kunnen vinden. Laten we daar dus alvast vooruitgang mee boeken, zodat we de tariefintegratie kunnen meenemen in de oefening met betrekking tot MaaS. Op zich zijn het twee afzonderlijke debatten, maar ze zijn wel nauw verbonden. MaaS zonder een tariefintegratie zou jammer zijn.

De huidige federale regering kan geen akkoord over de tariefintegratie sluiten. Daar is een nieuwe federale regering voor nodig. Hopelijk komt die er snel, zodat alle regeringen in volle bevoegdheid zijn en we van start kunnen gaan.

U hebt het ook over open data. Een belangrijke vraag is inderdaad hoe we met de data zullen omgaan. Voor een goede MaaS, of die nu door een

permet de s'affranchir plus aisément des limites régionales et entre les opérateurs.

Concernant le calendrier du programme de MaaS et sa dimension métropolitaine, je rappelle que le gouvernement bruxellois a décidé, en avril 2019, de confier le développement et ensuite le fonctionnement de ce programme à la STIB et à Bruxelles Mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale. Le développement proprement dit incombe à la STIB, tandis que le cadre réglementaire doit être réalisé par Bruxelles Mobilité.

Je reviendrai sur ce point de manière plus détaillée dans mes réponses aux questions des autres intervenants.

À ce stade, Bruxelles Mobilité travaille sur la préparation d'une ordonnance relative au système MaaS. Dans ce cadre, pour consulter tous les acteurs concernés, l'administration a démarré un groupe de travail dédié à la mobilité partagée rassemblant les opérateurs, les communes et l'administration ainsi que les zones de police.

À l'instar d'autres villes, la STIB réalisera un projet pilote visant à créer une application multimodale permettant l'accès aux informations de transport de tous les opérateurs, assortie de la possibilité d'acquérir des titres de transport combinés. Ce projet prévoit de se connecter et de passer des accords avec bon nombre de fournisseurs de solutions de mobilité, tant publics (la STIB, la SNCB, les TEC et De Lijn) que privés (voitures partagées, scooters électriques, vélos en libre-service, etc.) en collaboration avec Bruxelles Mobilité.

Voilà, dans les grandes lignes, l'état des lieux de la situation.

Je vais maintenant répondre aux nombreuses autres questions qui me sont adressées.

S'agissant de la question de Mme Jamouille concernant le secteur privé et le secteur public, nous n'allons pas établir de distinction entre les deux. Il faut intégrer le tout en réalisant qu'il existe une zone grise entre les deux ainsi que différents types d'organisations. Même dans le privé, on trouve des ambitions commerciales de natures

publieke dan wel door een private operator wordt ontwikkeld, zijn data nodig, maar die moeten worden beschermd. De rijkdom aan data die wordt gegenereerd, moet op een correcte manier worden ontsloten, met respect voor de privacywetgeving. Dat zal een belangrijk onderdeel zijn van het wettelijke kader dat we zullen vaststellen.

Mijnheer Verstraete, u vroeg naar voorbeelden in andere steden. In Wenen slaagde men erin een heel dynamisch, rijkgevoeld en gefaseerd MaaS te ontwikkelen. Daaruit blijkt dat een MaaS niet statisch hoeft te zijn en kan evolueren. We zouden kunnen starten met een basisaanbod met enkele operatoren en vervolgens stapsgewijs een bijkomend aanbod eraan toevoegen.

De commissie voor de Mobiliteit kan wellicht de applicatie opvragen of misschien een studiebezoek naar Wenen organiseren.

Helsinki heeft eveneens een goed ontwikkeld MaaS. Ook in eigen land zijn er goede voorbeelden.

(verder in het Frans)

Mijnheer De Beukelaer, de dematerialisering is inderdaad belangrijk. Ook voor de micromobiliteit moet een betaling met een kaart of via een app mogelijk zijn.

Werkgevers zouden een virtueel mobiliteitsbudget kunnen toekennen aan hun werknemers, dat ze dan voor elke vorm van mobiliteit zouden kunnen gebruiken.

Er bestaan al proefprojecten. Zo kun je in het metrostation Park met een bankkaart betalen. Ons streefdoel is dat er verschillende opties naast elkaar bestaan, maar daarvoor moet de apparatuur aangepast worden.

Het gebruik van apps en QR-codes is een normaal gevolg van de evolutie in de samenleving. We mogen de betalingsmogelijkheden daar echter niet toe beperken, want ook bij technische problemen moeten de mensen kunnen betalen en bovendien mogen we de digitale kloof niet versterken. Je moet dus ook nog steeds een klassiek ticket kunnen kopen.

diverses. Des différences entre les opérateurs privés existent donc aussi.

Nous devons en priorité développer un cadre légal - Bruxelles Mobilité s'y emploie à ce stade - dans lequel intégrer les différents opérateurs. Il n'est pas question que le secteur public fasse tout, même s'il convient que le gouvernement développe un cadre pour rendre le système de MaaS opérationnel. Je rappelle que Bruxelles compte de nombreuses organisations et start-up se prévalant d'une expertise utile pour la réalisation de ce système ou de l'interface.

Le fait que cette opération soit réalisée par des opérateurs privés ne pose pas de problème. La question du cadre légal à mettre en place au niveau public sera mise à l'agenda du parlement et fera partie des grands débats qui s'y tiendront, je n'en doute pas.

Il faut également s'assurer que ce concept inclue toute l'offre privée. L'idée du concept de MaaS est de mettre la personne au centre de la réflexion, pour que chaque trajet intègre un réflexe de calcul du meilleur mode de déplacement. Si le système de MaaS n'inclut pas toute l'offre existante, tant publique que privée, y compris les taxis et les vélos partagés, personne ne l'utilisera.

(poursuivant en néerlandais)

Comme l'a fait remarquer Mme Dejonghe, les débats relatifs à l'intégration tarifaire et au système de MaaS sont étroitement liés. Il est grand temps de parvenir à l'intégration tarifaire dont nous débattons depuis treize ans. Lorsque les quatre opérateurs y seront parvenus, il sera beaucoup plus facile d'harmoniser toute l'offre dans un système de MaaS. Ces deux débats sont distincts, mais étroitement liés. Il serait dommage d'avoir un système de MaaS sans intégration tarifaire.

J'espère qu'un nouveau gouvernement fédéral sera rapidement formé, de manière à ce que tous les gouvernements soient pleinement compétents et que nous puissions conclure un accord à propos de l'intégration tarifaire.

Comme vous l'avez mentionné, le traitement que nous réserverons aux données est une question importante. Quel que soit l'opérateur qui développe

Zoals gezegd, is het de bedoeling dat de reizigers het volledige mobiliteitsaanbod kunnen terugvinden via het MaaS-systeem. Slechts een procent van de verplaatsingen in Brussel gebeurt met de trein. Nochtans kun je zo vaak heel snel verplaatsen, maar te weinig Brusselaars weten dat. Daaraan kan een MaaS-systeem verhelpen. Het gaat niet alleen om technologie, ook om de communicatie aan de reizigers.

Ik hoop dat de federale overheid veel meer in de treinen zal investeren. Het aanbod aan S-treinen neemt toe, maar er is nog veel extra ruimte voor het GEN en het aanbod binnen Brussel. De bestaande sporen en stations worden te weinig gebruikt.

Volgende week ontmoet ik federaal minister Bellot om het GEN te bespreken.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, de diensten die een plaats verdienen in een MaaS evolueren constant. Het huidige aanbod kennen we, de toekomst kennen we niet. De situatie is vandaag bijvoorbeeld heel anders dan vijf jaar geleden. Daarom wil ik een soepel MaaS ontwikkelen dat mettertijd kan groeien en nieuw aanbod opneemt. Ons MaaS moet het bestaande aanbod natuurlijk wel zo volledig mogelijk opnemen. Dat betekent dat zowel de taxi's als de parkeerplaatsen, het openbaar vervoer en de micromobiliteit, al dan niet gefaseerd, erin geïntegreerd moeten worden.

Ik wil leren uit het NMBS-proefproject en de ervaringen van de start-ups die de Brusselse MaaS ontwikkelen. Al die oefeningen en initiatieven moeten we goed kanaliseren en we moeten erover waken dat ze vooral uitgaan van het perspectief van de gebruiker. Die moet het volledige aanbod, alle bijbehorende betaalmogelijkheden in één enkele eenvoudige frontoffice te zien krijgen. Uiteraard zal de backoffice complexer zijn, maar dat is een kwestie van technologie en van het wettelijke kader dat we zullen uitwerken.

(verder in het Frans)

Hopelijk beschikt het Brussels Gewest nog tijdens deze regeerperiode over een MaaS-systeem,

un système de MaaS, les données doivent être protégées. Ce sera un chapitre important du cadre légal que nous fixerons.

M. Verstraete, vous avez demandé des exemples de ce qui existe dans d'autres villes. Le système de MaaS mis en place à Vienne est très fourni et dynamique. Il démontre qu'un tel système peut évoluer. Nous pourrions commencer avec une offre de base et quelques opérateurs et y ajouter petit à petit des services supplémentaires.

La commission de la mobilité pourrait demander l'application ou organiser une visite d'étude à Vienne.

Helsinki a également un système de MaaS bien développé et des exemples existent dans notre pays.

(poursuivant en français)

M. De Beukelaer, vous m'interrogez à propos de la dématérialisation. Ce débat doit effectivement avoir lieu. Le paiement par carte ou par le biais d'une application doit être possible, pas uniquement au niveau de la STIB, mais aussi pour la micromobilité.

Par exemple, des employeurs pourraient octroyer un budget mobilité virtuel à leurs employés, que ceux-ci pourraient utiliser sur le réseau de la SNCB, mais aussi pour prendre un taxi ou recourir à la micromobilité.

Des projets pilotes en la matière existent, comme celui du paiement par carte bancaire dans la station de métro Parc de la STIB. Nous devons faire en sorte que différentes options coexistent, ce qui nécessitera une adaptation de l'équipement.

Il importe de suivre l'évolution sociétale, qui inclut l'utilisation d'applications et du code QR, tout en ne limitant pas les possibilités de paiement à celle-ci, car personne n'est à l'abri d'un problème technique comme une batterie vide. En outre, nous devons veiller à ne pas renforcer la fracture numérique, qui touche un public peu ou pas familiarisé avec l'utilisation de ces technologies. Pour ces raisons, l'option d'achat d'un ticket classique à des bornes en rue doit être maintenue, à côté d'un code QR et d'une application de MaaS.

waarop we trots kunnen zijn en dat als voorbeeld kan dienen voor andere steden.

Le système de MaaS inclut cette réflexion sur la coexistence de différents canaux d'information du public.

Pour répondre à M. Weytsman qui m'interroge sur la question de la communication, nous devons faire en sorte qu'il existe un cadre juridique pour le système de MaaS. Tous les usagers doivent trouver, sur leur téléphone, l'intégralité de l'offre existante, l'idée étant de la démultiplier. Seul un pour cent des déplacements effectués à l'intérieur de Bruxelles passent par le train. Or, la rapidité de ce moyen de transport ne peut être battue, pas même par une voiture en l'absence d'embouteillage. On peut ainsi aller de Jette à Schumann en huit minutes. Malheureusement, la plupart des Bruxellois ignorent cette offre. Nous devons donc faire en sorte qu'elle soit incluse dans le système de MaaS pour leur être proposée sur leur téléphone, de préférence avec un tarif intégré.

J'espère que le prochain gouvernement fédéral investira beaucoup plus dans ce système. Certes, l'offre de trains S a augmenté, mais il y a encore une marge de progression importante pour le RER et l'offre intrabrugeoise, dont il s'agit d'augmenter la fréquence. Les voies et les gares existantes sont sous-utilisées. Il est vrai que la question ne se résume pas à la technologie : il y a aussi la communication, qui doit être intégrée.

Vous m'avez interrogée sur la conférence interministérielle (CIM) et le pilotage du RER. Une rencontre est prévue la semaine prochaine avec M. Bellot. Nous verrons avec lui comment nous pouvons avancer sur ce dossier.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achten, les services qui méritent une place dans un système de MaaS évoluent en permanence. C'est pour cela que je veux développer un MaaS souple, capable d'évoluer et d'intégrer de nouvelles offres. Naturellement, notre MaaS devra reprendre l'offre actuelle de la manière la plus complète possible. Il devra donc intégrer les taxis, les places de stationnement, les transports publics et la micromobilité.

Je veux tirer des enseignements du projet pilote de la SNCB et de l'expérience des start-up qui développent le système de MaaS bruxellois. Nous

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het verheugt mij dat zo veel collega's aan het debat hebben deelgenomen. Dat toont aan dat het parlement dit dossier snel wil doen vooruitgaan. Het is vooral de bedoeling om het leven van de gebruikers te vereenvoudigen.*

Vandaag zijn er tal van openbare en private spelers, met elk hun eigen tickets en abonnementen. Doel van MaaS is om al die spelers samen te brengen. We moeten absoluut een digitaal platform ontwikkelen, waarop reizigers hun trajecten kunnen plannen en hun tickets kunnen reserveren. We moeten echter ook een papieren vervoerbewijs behouden, zodat iedereen het openbaar vervoer kan blijven gebruiken.

Mijn interpellatie bestond bewust uit twee delen, de tariefintegratie en de interoperabiliteit enerzijds en MaaS anderzijds, omdat die eerste twee elementen noodzakelijk zijn voor de invoering van MaaS.

Het volstaat niet om een platform te creëren. Naast het tariefbeleid moeten er ook nog andere zaken worden verbeterd, bijvoorbeeld op het vlak van de controle. In Brussel gebeurt de controle aan de metropoortjes, terwijl er op het netwerk van de NMBS een fysieke controle is aan boord van de trein. Er zijn akkoorden nodig om die verschillende controlesystemen op elkaar af te stemmen. Dat maakt deel uit van de interoperabiliteit.

De tariefintegratie moet ook een overlapping van abonnementen of vervoerbewijzen voorkomen.

devons canaliser toutes ces expériences et veiller à adopter le point de vue de l'usager. Il faut que l'intégralité de l'offre et des possibilités de paiement soit présentée dans un guichet unique et simple d'accès.

(poursuivant en français)

Vous me reposerez sans doute les questions auxquelles je n'ai pas répondu aujourd'hui. Ce sujet fera probablement encore l'objet de débats. Nous présenterons une ordonnance au parlement. J'espère qu'au cours de cette législature, nous parviendrons à un système de MaaS dont nous pourrions être très fiers et qui servira d'exemple à d'autres villes.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je remercie mes collègues d'être intervenus dans le débat. Cela montre notre intérêt vis-à-vis de cette question et notre volonté d'avancer rapidement sur ce dossier. L'objectif est avant tout de faciliter la vie des usagers.

Aujourd'hui, nous sommes face à une multitude d'opérateurs, qu'ils soient publics ou privés : la STIB, De Lijn, les TEC, la SNCB, Cambio, Villo, les voitures partagées, les trottinettes, les opérateurs de parkings privés, parking.brussels... Et il y a, aujourd'hui, presque autant d'abonnements et de titres de transport que d'opérateurs ! L'objectif du système de Mobility as a Service (MaaS) est de réunir tous ces instruments en un outil unique.

Il faut certainement développer cette plate-forme intuitive qui permette à chacun de planifier ses trajets et de réserver ses tickets. Il faut également conserver un titre de transport papier, qui permet aux personnes qui n'ont pas la capacité ou la possibilité d'utiliser un outil connecté de continuer à emprunter les transports collectifs. L'objectif est de faciliter la vie des usagers, quels qu'ils soient.

Mon interpellation comportait sciemment deux volets : la question de l'intégration et de l'interopérabilité d'une part, et celle du système de MaaS d'autre part. Pourquoi ? Parce que l'intégration tarifaire et l'interopérabilité des transports publics sont nécessaires et sont liées à la

Vandaag betaalt een reiziger te veel als hij een traject met twee maatschappijen aflegt. Dat zal een financiële impact op de maatschappijen hebben, maar het is de reiziger die in onze reflectie centraal moet staan. Bovendien kunnen de maatschappijen hun inkomensverlies compenseren door samen te werken in plaats van elk tienduizenden miljoenen euro's in een eigen platform te investeren.

U zegt dat MaaS het mogelijk maakt de uitbreiding van de rol van de Belgian Mobility Card (BMC) of de oprichting van een interfederaal agentschap, zoals uw federale collega voorstelt, te vermijden. In beide gevallen is overleg noodzakelijk.

Wanneer zal de ordonnantie worden aangenomen? Binnen een jaar? Binnen drie jaar?

mise en place du système de MaaS et à la mise en commun de tous les outils de transport.

Il ne suffit pas de créer une plate-forme. Il faut également que, sur le plan technique, le cheminement de l'utilisateur puisse se faire sans embûches. Aujourd'hui, concrètement, au-delà même de la politique tarifaire, se pose la question du contrôle, notamment au niveau des portiques du métro en Région bruxelloise. Ce contrôle n'existe pas sur le réseau de la SNCB, où un système de contrôle physique est de mise à bord des trains. Nous connaissons des systèmes de contrôle différents et des outils de contrôle différents. Des accords sont donc nécessaires pour les concilier. Cela fait partie de la logique de l'interopérabilité.

L'intégration tarifaire a aussi pour objectif d'éviter le chevauchement d'abonnements ou de titres de transport. Aujourd'hui, on paie plus qu'on le devrait lorsqu'on effectue un trajet avec deux opérateurs. Certes, cela aura un impact financier sur les opérateurs de transports publics, mais c'est sur l'utilisateur, le client des sociétés de transports publics, qu'il faut se focaliser, et pas sur l'état des caisses de ces sociétés.

Par ailleurs, en ayant une vision globale, en travaillant de manière concertée, en n'investissant pas chacun des dizaines ou des centaines de millions d'euros dans sa propre plate-forme et en ayant un objectif commun, les opérateurs réaliseraient peut-être déjà des économies. Les craintes de pertes de recettes pourraient être compensées par la nécessaire concertation.

Dans votre réponse, vous avez dit que vous avez rencontré vos homologues flamand et wallon. Vous rencontrerez votre homologue fédéral la semaine prochaine. Ce dernier a d'ailleurs proposé une agence interfédérale. Même si le fait de la proposer dans la presse avant d'en parler à la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité en a froissé certains, je pense que cet outil est nécessaire. Vous évoquez la question du système de MaaS en disant qu'il permettrait d'éviter d'élargir le rôle de la Belgian Mobility Card (BMC) ou de créer une agence interfédérale. Quoi qu'il en soit, d'une part, la concertation sera cependant nécessaire pour mettre un tel système en place, ainsi que l'intégration qui y est liée, et d'autre part, vous évoquez une ordonnance. Quand sera-t-elle

Mevrouw de voorzitter.- U hebt uw spreektijd al met twee minuten overschreden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Mijn excuses. Mevrouw de minister, ik reken op uw diplomatie en strijd lust om tot een oplossing te komen voor alle Brusselaars en alle gebruikers van het openbaar vervoer.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Om mobility as a service (MaaS) efficiënt te laten werken, heeft de overheid gegevens nodig. Mobility as a service, zonder de gegevens van de MIVB, heeft geen zin in Brussel. Bijgevolg kan de overheid voorwaarden stellen en ervoor zorgen dat wie toetreedt tot het systeem de regels respecteert en bijdraagt aan de doelstellingen van het gewest. Dat lijkt mij belangrijk. Ik denk bijvoorbeeld aan Uber of een andere speler die de wet niet zou respecteren. Die zou je de toegang tot MaaS kunnen weigeren.

Het is ook een manier om te vermijden dat autodeelsystemen erop gericht zouden zijn het autogebruik te stimuleren, wat uiteraard niet de bedoeling is van het gewest.

Als overheid heb je dus een hefboom in handen om een soort van garantie te creëren dat het systeem effectief een meerwaarde biedt op het vlak van mobiliteit. Ik wil de minister aanmoedigen om MaaS op die manier te benaderen. Samenwerking en overleg met de andere gewesten is belangrijk, maar mag geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van MaaS. We beschikken echter al over voldoende materiaal om mee aan de slag te gaan.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Het is belangrijk om alle operatoren samen te brengen. Anders zullen we een mooi systeem hebben, maar met weinig gebruikers.*

adoptée ? Dans un an, dans trois ans ? Il me semble important de le savoir.

Mme la présidente.- Je suis très souple aujourd'hui, mais je vous signale que vous avez déjà dépassé votre temps de parole de deux minutes.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous m'en voyez désolé. Je vais donc conclure. Mme la ministre, je compte à la fois sur votre diplomatie et votre pugnacité pour que nous puissions aboutir, dans l'intérêt des Bruxellois et de tous les usagers des transports publics, qu'ils soient de Bruxelles, de Flandre ou de Wallonie.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Pour qu'un système de MaaS fonctionne efficacement, les pouvoirs publics ont besoin de données. À Bruxelles, sans les données de la STIB, cela n'a pas de sens. Par conséquent, les pouvoirs publics peuvent poser des conditions et veiller à ce que celui qui intègre le système respecte les règles et partage les objectifs de la Région. Vous pourriez refuser l'accès au système aux acteurs qui ne respecteraient pas les règles.*

C'est aussi une manière d'éviter que des systèmes de voitures partagées ne stimulent l'usage de la voiture, ce qui n'est pas l'objectif de la Région.

En tant que pouvoir public, vous disposez d'un levier pour garantir qu'un système de MaaS offre une plus-value sur le plan de la mobilité. La collaboration avec les autres Régions est également fondamentale, mais ne peut constituer un frein au développement du MaaS.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je vous rejoins : il est important de réunir tous les opérateurs. Dans le cas contraire, on aura un très beau système, mais avec peu d'utilisateurs. Par

Bovendien is MaaS zonder tariefintegratie duurder dan een systeem met tariefintegratie.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het project mag niet beperkt blijven tot een tariefintegratie en vereenvoudiging, maar moet ook een betaalintegratie omvatten om te voorkomen dat grote privéspelers de voornaamste verkopers worden. Ik hoop dat de ordonnantie rekening zal houden met dat criterium.*

Bovendien moet MaaS hand in hand gaan met de ontwikkeling van de Mobibkaart. Vandaag kunnen de controleurs van de MIVB al de geldigheid van een Mobibticket nagaan, ook al bestaat er nog geen registratiesysteem. Hoe ziet u het toekomstig partnerschap met BMC in dit verband?

Het aantal gebruikers van het openbaar vervoer stijgt, zowel bij de MIVB als bij de NMBS. We zien vooral een grote stijging op het NMBS-netwerk binnen Brussel, dat een nieuw aanbod is met een enorm potentieel.

Naast maatregelen inzake digitalisering en interoperabiliteit zijn er heel wat kleine verbeteringen mogelijk op het vlak van communicatie en informatie. Het succes van de S-treinen hangt ook af van de wil om er ook een succes van te maken bij de MIVB.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *MaaS zou binnen een jaar operationeel moeten zijn, want de technologie is al goed ontwikkeld. We hebben nog wat tijd nodig om een wettelijk kader op te stellen, maar de MIVB en Brussel Mobiliteit werken ondertussen verder.*

(verder in het Nederlands)

Uiteraard moeten we de data daarin dan ook gaan gebruiken. De vraag van de heer Verstraete was dan ook eerder een opmerking.

ailleurs, un système de MaaS sans intégration tarifaire est déjà très bien en soi, mais il est plus cher qu'un système avec intégration tarifaire.

M. David Weytsman (MR).- *Premièrement, l'ambition de ce projet ne doit pas se limiter à l'intégration tarifaire et à la simplification, mais doit également porter sur l'intégration de paiement. Or, il n'est pas certain que celle-ci soit un critère de l'ordonnance que vous allez proposer. Sans cela, le risque existe que de grands acteurs privés deviennent les principaux revendeurs.*

Deuxièmement, le système de MaaS doit être connecté avec le développement de la carte Mobib. Aujourd'hui, malgré l'absence d'un système d'enregistrement, les contrôleurs de la SNCB sont déjà en mesure de vérifier la validité d'un titre de transport Mobib. Comment envisagez-vous les futurs partenariats avec BMC dans ce cadre ?

Troisièmement, le nombre de clients des transports publics est en augmentation partout, que ce soit au niveau de la STIB ou de la SNCB. Il enregistre une augmentation plus importante au niveau du réseau intrabruellois de la SNCB, parce que l'offre est nouvelle et représente un énorme potentiel.

Mon raisonnement portait sur le fait qu'à côté de toutes les mesures prévues au niveau de la numérisation et de l'interopérabilité, de nombreuses petites améliorations sont souhaitables en matière de communication et d'information. Ainsi, le succès de l'offre de trains S passera par une volonté d'en faire également un succès auprès de la STIB.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Nous espérons pouvoir réaliser le système de MaaS dans les plus brefs délais. Il devrait être opérationnel dans un an, deux ans tout au plus. Je pense que la technologie est déjà bien développée.*

Certes, il nous faut un peu de temps pour l'élaboration du cadre légal. J'en conviens. Néanmoins, la STIB avance, de même que Bruxelles Mobilité. Je pense donc que nous pouvons avancer au niveau bruxellois.

(poursuivant en néerlandais)

(verder in het Frans)

Mijnheer Weytsman, BMC kan wellicht een rol spelen, maar het is te vroeg om mij daar nu al over uit te spreken. Ik wil eerst met mijn collega's tot een gemeenschappelijke oplossing komen. Elk intergewestelijk instrument dat voor vooruitgang zorgt, verdient mijn steun. Ik wil dus niet de beslissing blokkeren, omdat ik een voorkeur voor een of ander stuurcomité heb. Ik heb de indruk dat mijn gewestelijke en federale collega's net als ik vooruit willen gaan en dat er geen struikelblokken zijn. Ik ben het daarentegen met u eens dat de communicatie kan worden verbeterd door nog beter samen te werken.

Mevrouw de voorzitter.- Tijdens ons bezoek aan de Brussels Mobility Store zullen een aantal mobiliteitsspelers aanwezig zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Daar kunt u het aanbod visualiseren. Het is ook interessant om te horen hoe er met de Brusselse werkgevers wordt samengewerkt om de modal shift te vergroten.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

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

Bien entendu, nous devons aussi exploiter les données disponibles.

(poursuivant en français)

M. Weytsman, je pense que la société BMC a un rôle à jouer, mais je peux difficilement m'exprimer sur le sujet pour l'instant. Et même si j'avais ma propre vision des choses, je préférerais en discuter avec mes homologues pour dégager une solution communément acceptée. Tout outil interrégional qui, avec l'appui de l'État fédéral, nous fait aller de l'avant mérite mon soutien. Je ne voudrais pas être celle qui bloque la décision parce qu'elle privilégierait tel ou tel comité de pilotage. Nous devons collaborer et nous concerter pour avancer là où nous le pouvons. Pour l'heure, j'ai plutôt l'impression que mes collègues au niveau fédéral et dans les autres Régions partagent ma volonté d'avancer et je ne constate pas de blocage.

Je suis d'accord avec votre remarque sur la communication. Elle pourrait être améliorée si nous collaborions mieux.

Mme la présidente.- Pour compléter votre information, je vous signale que, lorsque nous nous rendrons à la boutique de la mobilité (Bruxelles Mobility Store) vers 11 heures, un certain nombre d'acteurs de la problématique seront présents.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour m'y être déjà rendue, je peux vous dire que la boutique de la mobilité mérite une visite. Elle permet de visualiser l'offre existante de manière très concrète. Il est aussi intéressant de demander aux responsables comment ils travaillent avec les employeurs bruxellois pour les faire participer au transfert modal.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

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

**MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de toestand van de
gewestwegen Terhulpensesteenweg,
Delleurlaan en Alfred Solvaylaan".**

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- Sinds januari 2010 is na een aardverschuiving een stuk van de Terhulpensesteenweg voor alle verkeer gesloten. Daarom besloot Brussel Mobiliteit toen tweerichtingsverkeer toe te laten op de Alfred Solvaylaan. Dat werd voorgesteld als een voorlopige maatregel, maar ondertussen is die nog steeds van kracht, terwijl de verkeerssituatie er niet optimaal is, onder meer op het vlak van verkeersveiligheid.

Na uitgebreid onderzoek tussen 2013 en 2015 van de mogelijke oplossingen binnen een ruime perimeter ging de voorkeur van het begeleidingscomité van Brussel Mobiliteit uit naar de aanleg van een rotonde op het kruispunt van de Alfred Solvaylaan en de Delleurlaan. Op die manier zou het tweerichtingsverkeer op de Alfred Solvaylaan behouden kunnen blijven, de laan veiliger heraangelegd worden en de gewestelijke fietsroute 5B voltooid worden.

Dat scenario zou het bovendien mogelijk maken om:

- veiliger rechts af te slaan vanuit de Delleurlaan;
- de files tijdens het spitsuur terug te dringen;
- links af te slaan naar de Alfred Solvaylaan voor wie de Ring op wil richting Groenendaal en van de Delleurlaan komt;
- nieuwe fietspaden en een trottoir aan te leggen op bepaalde stukken van de Delleurlaan en de bestaande fietspaden, die in slechte staat verkeren, te vernieuwen;
- het voor het verkeer afgesloten stuk van de Terhulpensesteenweg om te vormen tot voetgangers- en fietserszone.

De aanbevelingen uit die studie van Brussel Mobiliteit bleven echter dode letter. Uw

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

**concernant "la situation des voiries
régionales chaussée de La Hulpe, l'avenue
Delleur et l'avenue Alfred Solvay".**

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Depuis janvier 2010, un tronçon régional de la chaussée de La Hulpe, situé entre la gare de Boitsfort et l'avenue Alfred Solvay, est fermé à toute circulation en raison de l'éboulement d'un talus. À l'époque, face à l'urgence de la situation, Bruxelles Mobilité avait procédé à la mise en double sens de l'avenue Alfred Solvay. Présentée comme provisoire, cette situation perdure depuis dix ans, alors qu'elle ne donne pas entièrement satisfaction, notamment en termes de sécurité routière.

Les aménagements, en effet, n'ont pas de caractère définitif. Entre 2013 et 2015, une large étude a été menée par Bruxelles Mobilité, avec l'appui de bureaux d'études, sur un périmètre englobant plusieurs tronçons de la chaussée de La Hulpe, de l'avenue Solvay jusqu'à l'avenue de la Foresterie, et de l'avenue Delleur jusqu'au rond-point Wiener.

Parmi les scénarios examinés, celui consistant à créer un rond-point au carrefour entre l'avenue Solvay et l'avenue Delleur avait retenu l'attention des membres du comité d'accompagnement. Une telle solution permettrait de conforter le principe du double sens dans l'avenue Alfred Solvay tout en prévoyant un réaménagement de l'avenue pour y renforcer la sécurité et finaliser l'itinéraire cyclable régional 5B.

Ce scénario permettrait aussi :

- d'améliorer sensiblement la sécurité du tourne-à-droite en direction de l'avenue Solvay depuis l'avenue Delleur ;
- de diminuer la congestion aux heures de pointe, en particulier dans plusieurs rues où passe le bus 17 ;
- et de créer une possibilité de tourne-à-gauche dans l'avenue Alfred Solvay pour les véhicules remontant de l'avenue Delleur depuis le rond-point

voorganger zei dat dit niet tot zijn prioriteiten behoorde.

Vandaag is het gewest door het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux-Delta, dat onder meer in de afbraak van het Herrmann-Debroux-viaduct voorziet, genoodzaakt de situatie opnieuw te bekijken. Het verkeer dat nu nog over het viaduct rijdt, zal in de toekomst andere wegen moeten gebruiken, waaronder de Vorsterielaan, de Alfred Solvaylaan, de Delleurlaan en de Terhulpensesteenweg. Het is dus belangrijk om de impact van die verkeersverschuiving te onderzoeken en de verkeersplannen en de lokale infrastructuur aan te passen.

Hebt u kennisgenomen van de conclusies van de mobiliteitsstudie uit 2015? Zult u er gevolg aan geven? Zal er een rotonde komen op het kruispunt van de Delleurlaan en de Alfred Solvaylaan? Zal de Alfred Solvaylaan worden heraangelegd om de gewestelijke fietsroute 5B te voltooien?

Heeft Brussel Mobiliteit werken gepland om het comfort van de fietsers en voetgangers te verbeteren? Bent u er voorstander van om het afgesloten gedeelte van de Terhulpensesteenweg opnieuw open te stellen voor voetgangers en fietsers? Buigt Brussel Mobiliteit zich over die mogelijkheid?

Wiener pour aller vers le ring, en direction de Groenendael.

Par ailleurs, cette étude identifiait l'opportunité :

- de créer une piste cyclable et un trottoir avenue Delleur, depuis la gare de Boitsfort vers le rond-point Wiener ;
- et de rénover les pistes cyclables dans l'avenue Delleur, qui sont dans un état catastrophique.

Le tronçon fermé de la chaussée de La Hulpe, lui, pourrait devenir une promenade piétonne et cycliste permettant de relier aisément la gare de Boitsfort au coin du Balai.

Le précédent gouvernement régional n'avait donné aucune suite à l'étude réalisée par Bruxelles Mobilité entre 2013 et 2015 et n'avait pas introduit de demande de permis d'urbanisme pour réaménager les voiries concernées au regard des conclusions de l'étude. Le précédent ministre s'était borné à signaler que cette situation ne faisait pas partie de ses priorités.

Aujourd'hui, un nouvel élément montre qu'il est nécessaire que la Région réexamine cette situation. Il s'agit du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux - Delta qui prévoit la démolition du viaduc Herrmann-Debroux. En effet, les études qui accompagnent ce plan démontrent qu'une partie du trafic qui entre actuellement par le viaduc se reportera sur d'autres voiries dont l'avenue de la Foresterie, donc sur l'avenue Solvay, l'avenue Delleur et la chaussée de La Hulpe. D'après perspective.brussels, une série de quartiers seront concernés par ces reports. Il serait important d'y observer leur impact et d'envisager en conséquence des plans de circulation et des aménagements locaux.

Mme la ministre, avez-vous pris connaissance des conclusions de l'étude de mobilité finalisée en 2015 ? A-t-il été décidé d'y apporter un suivi, notamment en ce qui concerne l'option de créer un rond-point à la hauteur du croisement des avenues Delleur et Solvay et de réaménager l'avenue Solvay pour y finaliser l'itinéraire cyclable régional 5B ?

Quelle est votre analyse des conclusions de l'étude concernant le renforcement du confort des cyclistes

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit heeft ons eind oktober 2019 de mobiliteitsstudie van 2015 bezorgd. Na de begrotingsonderhandelingen zullen de prioriteiten van Brussel Mobiliteit worden vastgelegd in het kader van Good Move.*

We zullen de aanbevelingen van het studiebureau volgen. Om de veiligheid van de fietsers te waarborgen, wil Brussel Mobiliteit een nieuw fietspad aanleggen tussen de Wiener-rotonde en de Franklin Rooseveltlaan. De vergunning werd eind augustus 2019 aangevraagd bij urban.brussels, die het dossier volledig verklaarde en zestig dagen heeft om zijn beslissing mee te delen. Ik hoop dat die gunstig zal zijn.

De overlegcommissie zal binnen enkele dagen samenkomen. Als alles goed verloopt, zouden de werken in 2020 kunnen worden uitgevoerd.

Voorts vind ik het uiteraard een goed idee om het afgesloten deel van de Terhulpensesteenweg open te stellen voor voetgangers en fietsers, maar daarvoor moeten eerst de bermen worden gestabiliseerd. Daartoe werden meerdere oplossingen aan mijn voorganger voorgesteld. Op het einde van de regeerperiode vroeg hij Brussel Mobiliteit om het gebruik van netten te onderzoeken, omdat de impact op de bestaande vegetatie blijkbaar onderschat was. Dat moet ik dus opnieuw bekijken met Brussel Mobiliteit.

De planning hangt ook af van de beschikbare middelen en medewerkers bij Brussel Mobiliteit.

et des piétons dans le périmètre considéré ? Des travaux seront-ils programmés par Bruxelles Mobilité afin d'améliorer la situation existante ?

Êtes-vous favorable à la réouverture du tronçon fermé de la chaussée de La Hulpe aux piétons et aux cyclistes ? Cette question est-elle en cours d'examen avec Bruxelles Mobilité afin de dégager, enfin, une solution durable, en concertation avec les acteurs locaux de la problématique ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- À la fin du mois d'octobre 2019, Bruxelles Mobilité nous a transmis l'étude de mobilité finalisée en 2015. À la suite des négociations budgétaires, des arbitrages seront réalisés dans les mois à venir pour définir les priorités du programme d'action de la direction des projets de voiries de Bruxelles Mobilité, dans le cadre du plan Good Move.

Nous suivrons les conclusions et les recommandations du bureau d'études. Néanmoins, afin de garantir la sécurité des cyclistes, un projet de réaménagement de la piste cyclable entre le rond-point Wiener et les nouveaux aménagements de l'avenue Franklin Roosevelt (du côté de l'avenue Van Becelaere) a été envisagé par Bruxelles Mobilité.

Le projet est également porté par les cyclistes. Une demande de dispense de permis d'urbanisme a été introduite, mais nous a été refusée dans la foulée. Une demande de permis d'urbanisme en bonne et due forme a donc été introduite à la fin du mois d'août 2019. Le dossier a été déclaré complet par urban.brussels, qui dispose de 60 jours à dater du dépôt de la demande pour nous communiquer sa décision. J'espère que celle-ci sera favorable.

La commission de concertation est programmée dans quelques jours. Des travaux pourraient avoir lieu en 2020, mais je reste prudente au sujet du calendrier.

Évidemment, comme Bruxelles Mobilité, je suis favorable à l'ouverture du tronçon fermé aux piétons et aux cyclistes. Pour y parvenir, il sera toutefois nécessaire de stabiliser les talus bordant la chaussée. Diverses options de stabilisation des talus ont été présentées à mon prédécesseur, M. Smet. Ce dernier a demandé à Bruxelles

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *In de studie van 2015 werd er gepleit voor een volledige heraanleg van de zone. Ik begrijp dat er begrotingskeuzes moeten worden gemaakt, maar de prioriteit is de staat van de fietspaden. De meeste fietsers rijden op de weg omdat de fietspaden in erbarmelijke staat verkeren.*

Wat de bermen betreft, zou het jammer zijn om dure en zware stabiliseringswerken uit te voeren en twee betonmuren op te trekken in die pittoreske laan. Het gebruik van netten lijkt me interessanter. Ik hoop dat de studie gunstig zal uitdraaien en dat we binnen enkele maanden vooruitgang in dit dossier zullen zien.

- Het incident is gesloten.

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

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE**

Mobilité de lancer, en fin de législature, une étude de la stabilisation par filets cloutés, dont l'impact sur la végétation existante a manifestement été sous-estimé. Nous devons revoir ceci avec Bruxelles Mobilité et identifier la meilleure option pour stabiliser ces talus.

La programmation dépend des arbitrages dont j'ai parlé plus haut, au niveau du budget, et des ressources humaines disponibles à Bruxelles Mobilité, au renforcement desquelles nous travaillons.

Sans vous donner de garanties sur le plan du calendrier, je peux donc vous assurer de notre volonté d'avancer, comme en témoigne le dépôt du permis d'urbanisme.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- L'étude de 2015 concluait à un réaménagement très complet du périmètre concerné. Je comprends bien que c'est difficile à envisager au niveau budgétaire et en termes de priorités. La priorité, c'est l'état des pistes cyclables. Si vous passez là à vélo, je vous conseille d'emprunter la voirie plutôt que les pistes cyclables, qui sont particulièrement dégradées. C'est ce que font la plupart des cyclistes ! J'espère que la demande de permis pourra aboutir dans des délais raisonnables.

Sur la question de la stabilisation des talus, réaliser des travaux lourds et créer deux voiles de béton de part et d'autre ne serait effectivement souhaitable, ni sur le plan financier, ni sur le plan paysager. Cette voirie est pittoresque et il serait dommage d'y effectuer des travaux trop lourds pour stabiliser les talus.

L'option des filets me semble intéressante. J'espère que l'étude en cours va aboutir et que d'ici quelques mois, vous pourrez nous annoncer des avancées concrètes dans ce dossier.

- L'incident est clos.

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE**

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de voorstelling van de nieuwe
projecten van de MIVB".**

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Onlangs kondigde de directeur-generaal van de MIVB de nieuwe doelstellingen aan. De plannen die tussen 2021 en 2024 gerealiseerd moeten worden, werden allemaal uitgetekend door de vorige regering. Het is niet meer dan logisch dat ze tijdens deze regeerperiode worden uitgevoerd.*

Er staat niets nieuws in de nogal beperkte lijst. Zo wordt de automatisering van de metro niet vermeld.

Wordt de metrolijn tussen het Albertplein en het Noordstation automatisch?

De automatisering van metrolijnen 1 en 5 was gepland voor 2018, werd uitgesteld tot 2025 en wordt nu helemaal doodgezwegen, ook al werd er naar verwezen in het Iris 2-plan. Komt het er nog van, of is die maatregel afgevoerd?

Welk alternatief biedt de MIVB aan wanneer het tramverkeer tussen het Albertplein en het Noordstation maandenlang onderbroken wordt?

Is het haalbaar om een voorlopige tramlijn in te leggen tussen het Zuidstation en het Noordstation, die via lijn 51 tot IJzer zou lopen en van daar wordt doorgetrokken naar het Noordstation?

In de plannenlijst staat geen voorstel over het lot van buslijn 71, die zeer intensief wordt gebruikt. Hoe zit het daarmee?

In de lijst wordt wel verwezen naar de omvorming van buslijnen 95 en 49 tot tramlijnen, de verlenging van lijn 8 tot Marcel Thiry en de verlenging van lijn 7 tot in Vorst. Dat is een mooi verlanglijstje, maar er staan nergens termijnen bij voor de verwezenlijking. Kunt u meer vertellen over de planning en de kostprijs van die projecten?

**LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la présentation des nouveaux
projets de la STIB".**

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les futures orientations de la STIB ont été récemment communiquées à la presse par son directeur général. Les projets dont la réalisation est prévue entre 2021 et 2024 sont ainsi repris dans une liste. Tous ces projets ont été décidés par le précédent gouvernement et il est logique qu'ils se poursuivent au cours de la présente législature.

On ne trouve rien de neuf dans cette liste, dont on serait tenté de dire qu'elle a un goût de trop peu, alors que le gouvernement a annoncé son intention de consacrer un effort particulier à la mobilité. Aucune précision n'est, par ailleurs, fournie quant au projet d'automatisation des lignes de métro.

La ligne de métro reliant la place Albert à la gare du Nord sera-t-elle automatique ?

L'automatisation des lignes 1 et 5 prévue pour 2018, et décalée à 2025, a finalement été ignorée dans le projet présenté à la presse. En page 60 du plan Iris 2, il est mentionné : "Réalisée à l'occasion du renouvellement des rames de métro 1 et 5 et au plus tard en 2018, l'automatisation des lignes 1 et 5 doit permettre, outre l'augmentation des capacités, de garantir l'absorption de la croissance des usagers jusqu'en 2025". Le projet d'automatisation des lignes 1 et 5 de métro est-il donc passé aux oubliettes ?

Par ailleurs, quel plan alternatif sera-t-il mis en place lors de l'interruption du trafic des trams entre la place Albert et la gare du Nord, qui devrait s'étaler sur plusieurs mois ?

Une ligne de tram provisoire entre la gare du Midi et la gare du Nord, qui emprunterait la ligne 51 jusqu'à Yser et serait aménagée entre Yser et la gare du Nord, est-elle irréaliste ?

Dans la liste transmise par le directeur de la STIB, aucune proposition concrète n'est formulée sur le

Hebt u de uitbreiding van de metro naar Ukkel en Vorst definitief opgegeven?

Waarom wordt nieuwe tramlijn 8 bij Herrmann-Debroux gesplitst? Daardoor vormt ze geen snelle verbinding meer tussen Woluwe en Elsene en verliest ze haar aantrekkelijkheid.

Waarom wordt er nergens in de lijst verwezen naar een tramlijn tussen de ULB en Thurn & Taxis, terwijl daar in het verleden wel sprake van was?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In 2015 besliste de Brusselse regering om de efficiëntie van een automatisch metrosysteem aan te tonen met een proefopstelling op een deel van de lijnen 1 en 5. Daar wordt nog aan gewerkt. Aan de installatie voor de besturing van de metrostellen op afstand wordt gewerkt. In de fabriek waar de metrostellen gemaakt worden, vinden er tests plaats.

Als de proefopstelling werkt, kan de automatisering algemeen worden ingevoerd, maar daarover heeft de regering nog geen beslissing genomen.

De toekomstige metrolijn tussen het Noordstation en het Albertplein, gepland tegen 2024, zal

sort futur de la ligne de bus 71, malgré sa fréquentation importante. Qu'en est-il ?

La liste mentionne bien la description d'autres projets :

- la tramification des lignes de bus 95 et 49 et la prolongation de la ligne de tram 8 jusqu'à l'arrêt Marcel Thiry, pour lesquelles aucune échéance n'est donnée,

- et la prolongation de la ligne de tram 7 jusqu'à Forest, pour laquelle il n'est pas donné davantage d'échéance, alors qu'une solution doit être trouvée avant la mise en service de la ligne 3 de métro.

Nous découvrons donc un beau catalogue d'intentions, mais dans lequel ne figure aucun repère de prix ou d'échéance de réalisation. Pourrait-on obtenir plus d'informations relatives au calendrier et au coût de ces différents projets ?

Le projet d'extension du métro vers Uccle et Forest est-il définitivement abandonné ?

Comment expliquer qu'une nouvelle ligne de tram - la ligne 8 - sera scindée à hauteur d'Herrmann-Debroux, lui enlevant son attrait qui consistait à relier Woluwe et Ixelles dans des délais courts ?

Pourquoi ne trouve-t-on, dans la liste, aucune allusion à la création d'une ligne de tram structurante allant de l'ULB à Tour & Taxis, alors qu'il en avait été question dans le passé ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour ce qui est de l'automatisation des lignes 1 et 5, les décisions prises par le gouvernement bruxellois en 2015 concernant la démonstration, sur un tronçon des lignes 1 et 5, des fonctions et performances du système de métro en conduite automatique, avec installation de façades de quai, sont en cours de mise en œuvre. Le système de signalisation contrôle-commande des trains par télécommunications (communications-based train control, CBTC) et les métros qui permettent l'exploitation en mode automatique moyennant l'utilisation de façades de quais sont en cours de développement. La signalétique est en cours

aanvankelijk niet automatisch zijn. Dat zal in principe veranderen na de uitbreiding tot Bordet, gepland tegen 2030.

Alle beslissingen in verband met die toekomstige metrolijn 3 (richtschema, voorontwerp, ontwerp en meerjarig investeringsplan) zijn gebaseerd op de invoering van een automatisch systeem, wat ook de aanpassing van de perrons en de aankoop van geschikte metrostellen inhoudt. De 43 nieuwe metrostellen die de MIVB heeft besteld, kunnen zowel met als zonder chauffeur worden ingezet.

Tijdens de onderbreking van het tramverkeer op de noord-zuidas wil de MIVB de overlast voor de reizigers zoveel mogelijk beperken, maar dat is niet zo eenvoudig. Om te beginnen probeert ze de duur van de werkzaamheden zo kort mogelijk te houden. Daarnaast bestudeert ze verschillende alternatieven, maar er is nog geen beslissing genomen.

We hebben de verlenging van de metro naar Ukkel nog niet opgegeven. Beliris begint binnenkort aan een sociaal-economische studie over dat plan.

De afleiding van lijn 8 naar het Zoniënwoud heeft te maken met het voornemen om de openbare ruimte in de omgeving van de E411 anders in te richten. De lijn moet de toekomstige overstapparking Rood Klooster bedienen, die op termijn de overvolle overstapparking Delta moet vervangen.

De toekomstige overstapparking zal dus rechtstreeks verbonden zijn met metrostation Herrmann-Debroux en met het gebied rond de ULB en de Louizalaan, dankzij een verbinding tussen Rood Klooster, Herrmann-Debroux, Buyl en de Louizalaan. Bovendien komt er een verbinding naar het oosten en noordoosten van Brussel, dankzij een verbindingsweg tussen Rood Klooster en Bordet, die het traject Herrmann-Debroux-Rodebeek van lijn 8 gebruikt en daarna doorloopt via Sint-Lambrechts-Woluwe en Evere.

De huidige lijn 8 wordt dus inderdaad opgesplitst, maar er zijn maar weinig reizigers die van Sint-Pieters-Woluwe tot Elsene blijven zitten. Herrmann-Debroux is bovendien nu al een belangrijke halte om van tram 8 over te stappen op de metro. Door de verlenging van lijn 8 voorbij

d'installation. Des tests en usine sont réalisés chez le constructeur pour les rames de métro.

La démonstration sur un tronçon réduit permettra de garantir que tant les véhicules que la signalisation répondent à toutes les exigences pour permettre, à un stade ultérieur, la généralisation de la conduite automatique. L'automatisation de l'ensemble des lignes 1 et 5 est soumise à une décision du gouvernement bruxellois, qui n'a pas été prise à ce stade.

Le projet du futur métro reliant la gare du Nord à la place Albert, prévu pour 2024, sera exploité en conduite manuelle dans un premier temps. Dans le cadre de l'extension vers Bordet, prévue pour 2030, les équipements permettront son exploitation en mode automatique.

Le projet pour l'ensemble de la ligne de métro 3, qui comprend donc l'extension jusqu'à Bordet, prévoit explicitement une exploitation en mode automatique. Toutes les décisions relatives à ce projet - schéma directeur, avant-projet, projet, plan pluriannuel d'investissement - qui ont été prises par le gouvernement bruxellois, prévoient la réalisation du projet de façon à exploiter la future ligne 3 en mode automatique, ce qui implique des façades de quais et du matériel roulant compatible avec ce type de conduite. Les 43 nouveaux métros commandés par la STIB peuvent être exploités tant en mode de conduite avec conducteur qu'en mode de conduite automatique.

Concernant le plan de transport alternatif pendant l'interruption des trams sur l'axe nord-sud, l'objectif de la STIB est de réduire au maximum la pénibilité pour les utilisateurs du transport public, tout en permettant la réalisation du chantier. C'est plus facile à dire qu'à faire !

Les efforts porteront évidemment sur la réduction de la période d'interruption de la circulation des trams et sur les alternatives possibles. Plusieurs pistes alternatives sont à l'étude. Des discussions entre la STIB et les partenaires régionaux et communaux sont en cours à ce sujet. Aucune orientation définitive n'a encore été prise.

Roodebeek zou die lijn zonder opsplitsing veel te lang worden, namelijk bijna 20 km. Een splitsing is dus technisch noodzakelijk.

Het regeerakkoord voorziet in een tramlijn naar Thurn & Taxis en de omvorming tot tramlijnen van de belangrijkste buslijnen in het gebied, waaronder lijn 95. Zo zal het Centraal Station verbonden worden met Usquare. De nieuwe tramlijn moet daar dan op aansluiten, dus het gaat in feite om één project om het centrum te verbinden met Usquare en de ULB-campus.

Een hogere frequentie van lijn 71 stond al in het Busplan, maar de MIVB en Brussel Mobiliteit zullen bovendien nagaan hoe ze de reissnelheid kunnen verbeteren.

De verlenging van tramlijn 9 tot het Koning Boudewijnstadion en de bediening van de Heizel zijn gepland voor 2021. Die operatie is echter afhankelijk van de verdere ontwikkeling van die zone.

De tramlijnen naar Neder-Over-Heembeek en Thurn & Taxis zijn gepland tegen 2024. Als we snel een beslissing kunnen nemen over de verlenging van lijn 7 tot Vorst, kan die misschien ook nog voor het einde van de regeerperiode worden gerealiseerd.

Voor de andere projecten (tram 95, de bediening van Mediapark en de tram naar het Zoniënwoud, die gepaard gaat met de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux) moeten er nog studies uitgevoerd worden vooraleer de MIVB de uitvoering kan plannen.

Le projet d'extension du métro vers Uccle n'est pas abandonné. Beliris est sur le point de débiter une étude socio-économique à ce sujet.

La déviation de la ligne 8 vers la forêt de Soignes, impliquant effectivement la réorganisation de cette desserte, résulte en premier lieu de la volonté de requalifier l'espace public correspondant à l'entrée dans la ville via l'autoroute E411 et de desservir le futur Park and Ride (P+R) du Rouge-Cloître. À terme, celui-ci devrait remplacer le P+R Delta. Comme vous le savez, celui-ci est assez bien utilisé et rempli.

Une connexion directe sera ainsi assurée entre le futur P+R et :

- le réseau de métro, via la station Herrmann-Debroux ;

- le secteur de l'ULB et l'axe de l'avenue Louise, qui concentrent une forte densité d'activités - emplois, commerces, universités - via une liaison radiale entre le Rouge-Cloître, Herrmann-Debroux, Buyl et Louise ;

- l'est et le nord-est de Bruxelles, y compris le secteur tertiaire Gulledele/Marcel Thiry, par la mise en service d'une rocade entre le secteur Rouge-Cloître et le secteur Bordet, reprenant le tronçon Herrmann-Debroux-Roodebeek de la ligne 8, prolongée au-delà de Roodebeek à travers les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Evere.

Par voie de conséquence, l'actuelle ligne 8 sera effectivement scindée, mais les voyageurs qui empruntent la ligne d'une extrémité à l'autre, entre Ixelles et Woluwe-Saint-Pierre, sont peu nombreux. En outre, l'arrêt Herrmann-Debroux, où la correspondance sera assurée entre les deux lignes, constitue déjà l'un des principaux arrêts de correspondance, entre le tram 8 et le réseau du métro. De plus, dans l'optique du prolongement du réseau au-delà de Roodebeek, la ligne 8 deviendrait beaucoup trop longue, puisqu'elle s'étirerait sur près de 20 km, et trop hétérogène pour être exploitée en un seul tenant. La scission de cette desserte est techniquement nécessaire.

L'accord de gouvernement prévoit la mise en œuvre d'une ligne de tram à Tour & Taxis, ainsi que la tramification de lignes de bus structurantes,

dont la ligne 95, afin de relier en priorité la gare Centrale au nouveau site Usquare. En réalité, ces deux projets n'en constituent qu'un seul, la ligne de tram de Tour & Taxis ayant vocation à rejoindre, à terme, le centre-ville et à se connecter à la nouvelle ligne de tram vers Usquare et le campus de l'ULB.

L'accord de majorité exprime l'ambition d'améliorer le fonctionnement et la capacité de la ligne 71. Au-delà du renforcement des fréquences, déjà prévu dans le cadre du plan directeur bus, la STIB et Bruxelles Mobilité sont chargées d'examiner toute mesure d'aménagement ou de trafic permettant d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne.

Des échéances claires sont précisées pour la mise en service du prolongement de la ligne 9 jusqu'au métro Roi Baudouin, prévue en 2021, et la desserte du plateau du Heysel, également en 2021. Ce projet est toutefois tributaire des discussions quant à l'avenir des projets développés dans ce secteur, dans le cadre d'un plan d'aménagement directeur (PAD).

Pour les lignes de trams de Neder-Over-Heembeek et de Tour & Taxis, des échéances sont également définies, à savoir 2024. Pour autant qu'un choix soit effectué rapidement pour le prolongement de la ligne de tram 7 à Forest, ce projet pourrait encore être concrétisé pendant cette législature. Les autres projets - ligne de tram 95, desserte de Mediapark, tram de la forêt de Soignes en lien avec la démolition du viaduc Herrmann-Debroux - doivent faire l'objet d'études de définition finalisées avant que la STIB puisse planifier leur réalisation.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Ik onthoud dat lijnen 1 en 5 niet voor 2030 geautomatiseerd zullen worden. Dat is jammer, want die lijnen zitten nu al aan de grens van hun capaciteit.*

Ik begrijp dat een groot deel van de werkzaamheden nog heel wat tijd zal kosten. Dat is niet bepaald geruststellend, want sommige lijnen zijn nu al overvol. We hebben dus ook oplossingen op korte termijn nodig.

- Het incident is gesloten.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je vous remercie d'avoir répondu largement à mes questions.

Je retiens que l'automatisation des lignes 1 et 5 ne sera pas réalisée avant 2030. Je le regrette, parce que ces lignes sont très fréquentées sur ce tronçon et frisent la saturation à l'heure actuelle. Or, cette automatisation aurait permis une amélioration des fréquences.

Par ailleurs, je comprends qu'une grande part des travaux prend potentiellement un certain temps.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
INGRID PARMENTIER**

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

betreffende "de publicatie van de statistieken inzake verkeersveiligheid door Vias en de veiligheid van fietsers".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Begin oktober publiceerde Vias Institute de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer. Het aantal verkeersdoden in Brussel is lichtjes gedaald, van negen naar acht, maar dat geldt niet voor het totale aantal verkeersslachtoffers. Erger nog: het aantal ongevallen met fietsers is in de eerste zes maanden van 2019 met 16% gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 2018.*

Verkeersveiligheid ligt Ecolo bijzonder na aan het hart. Als we actieve vervoerswijzen zoals de fiets willen bevorderen, moeten we absoluut de veiligheid van die weggebruikers verbeteren. In België lopen fietsers, na motorrijders, het meeste risico op een ongeval.

Volgens een studie van fietsersvereniging Gracq zijn er nagenoeg evenveel ongevallen op de gewestwegen als op de gemeentewegen. Aangezien de gewestwegen maar 19% van het wegennet vertegenwoordigen, ligt het risico op een ongeval daar verhoudingsgewijs veel hoger. Het gaat doorgaans om drukkeren wegen waar er sneller wordt gereden.

Enfin, nous présenter des perspectives aussi éloignées alors qu'aujourd'hui, certaines lignes sont déjà saturées, n'est pas de nature à nous rassurer quant à l'offre de qualité et de confort sur ces lignes. Elles auraient dès à présent nécessité des solutions à plus court terme.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME INGRID
PARMENTIER**

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 publication des statistiques de la sécurité routière par Vias et la sécurité des cyclistes".

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Début octobre, l'Institut Vias a publié son traditionnel baromètre de la sécurité routière, qui offre une vision globale et des données chiffrées concernant les accidents corporels et les victimes sur les routes belges au cours de l'année écoulée. Cet instrument de mesure est un outil indispensable pour orienter efficacement la politique nationale et régionale en matière de sécurité routière.

Si nous pouvons nous féliciter de voir que le nombre de décès liés aux accidents de la route diminue légèrement dans la capitale, passant de neuf à huit tués, il n'en va pas de même pour le nombre total de victimes de la route qui, contrairement aux autres Régions, ne diminue pas.

Pire, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale a augmenté de près de 16 % si l'on compare les six premiers mois de 2018 et ceux de 2019.

La sécurité routière est un sujet particulièrement important pour les écologistes. Si nous souhaitons favoriser les modes de transports actifs, comme le vélo, nous nous devons de redoubler d'attention

Gracq heeft kunnen aantonen dat het risico groter is op wegen met druk autoverkeer waar zich nog andere problemen voordoen zoals dubbelgeparkeerde wagens, tramsporen of een verouderd wegdek.

Hoe verklaart u de stijging van het aantal ongevallen met fietsers? Speelt de opmars van nieuwe mobiliteitsmiddelen als deelfietsen en deelsteps volgens u een rol (minder ervaren fietsers, gedeeld gebruik van het fietspad)? In welke categorie deelt Vias stepgebruikers in? Welke middelen zult u inzetten om de veiligheid van de fietsers in Brussel te verbeteren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het eerste semester van 2019 waren er 62 fietssslachtoffers meer dan in dezelfde periode in 2018. Dat is een stijging met 16,3%, waarvoor we niet echt een verklaring hebben. Misschien is er een verband met de opmars van nieuwe verplaatsingsmethoden, zoals de elektrische step, maar dat vraagt een grondiger onderzoek.*

Volgens de enquête van Brussel Mobiliteit verplaatste een groot deel van die nieuwe gebruikers zich voordien met het openbaar vervoer, waardoor ze minder risico liepen. We hebben hetzelfde gezien na de aanslagen van 2016, toen heel wat gebruikers van het openbaar vervoer

quant à la sécurité de ces usagers. Rappelons à ce titre qu'au niveau national, les cyclistes constituent la seconde catégorie d'usagers les plus soumis au risque d'accident, juste derrière les motards.

D'après une étude du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), on dénombre presque autant d'accidents sur les voiries régionales que sur les voiries communales. Étant donné que les voiries régionales ne représentent que 19 % du réseau, cela signifie que le risque d'accident y est plus élevé. Il s'agit des voiries sur lesquelles la circulation est aussi généralement plus dense et la vitesse plus importante.

Par ailleurs, le Gracq a pu démontrer que certains axes étaient plus accidentogènes que d'autres. Généralement, ce sont ceux où la densité de la circulation automobile s'ajoute à d'autres problèmes, tels que la présence de stationnement en double file, des rails de tram ou encore la vétusté du revêtement routier.

Pouvez-vous expliquer l'augmentation des accidents impliquant des cyclistes durant les six premiers mois de 2019 par rapport au même semestre en 2018 ? Existe-t-il potentiellement un effet de la présence de vélos, trottinettes et autres engins de micromobilité partagée (cyclistes moins expérimentés, partage des pistes cyclables avec les trottinettes, etc.) ? Dans quelle catégorie d'usagers du rapport de Vias les utilisateurs de trottinettes sont-ils repris ? Quels moyens pouvez-vous mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des cyclistes dans notre Région ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Au premier semestre 2019, on comptait en effet 62 victimes cyclistes de plus qu'à la même période en 2018. Il s'agit d'une augmentation de 16,3 %, pour laquelle nous ne disposons pas d'explication spécifique. Tout au plus pouvons-nous invoquer la percée des nouveaux modes de déplacement, principalement des trottinettes électriques. Cela dit, je ne souhaite pas établir un lien trop direct à ce niveau, car le sujet mérite un examen plus approfondi.

D'après l'enquête menée par Bruxelles Mobilité, une grande partie de ces nouveaux usagers se déplaçaient auparavant en transports en commun.

de fiets namen. De overschakeling op een meer kwetsbare verplaatsingswijze kan de stijging van het aantal slachtoffers verklaren, maar we moeten voorzichtig blijven en nader onderzoek verrichten.

Volgens de enquête van Vias zou 70% van de stepgebruikers zich met het openbaar vervoer en te voet verplaatsen als er geen steps waren. Ongeveer 44% zou het traject te voet afleggen en 26% met een gemotoriseerd voertuig (auto, motor of scooter). Er waren meerdere antwoorden mogelijk, wat een percentage van meer dan 100% geeft.

Vias stelt stepgebruikers gelijk met voetgangers wanneer ze op het voetpad rijden en met fietsers wanneer ze op de openbare weg rijden. Hun plaats in de openbare ruimte wordt bepaald door de verkeerssnelheid. Steps mogen op het voetpad rijden als ze stapvoets rijden. Zodra ze sneller gaan, moeten ze op het fietspad of de weg rijden.

Onze ambitie is om de verkeersveiligheid van alle weggebruikers te verbeteren met twee soorten maatregelen die elkaar aanvullen.

In de eerste plaats wil de regering de ernst van de ongevallen verminderen door het voeren van acties in verband met:

- de snelheid, waarbij tegelijk de drie pijlers van de verkeersveiligheid worden versterkt: aangepaste infrastructuur, controles en sancties, bewustmaking;

- de weguitrusting;

- het profiel en de uitrusting van de voertuigen, zoals bullbars of airbags;

- de gebruikers.

Daarnaast moet het aantal ongevallen, en dus het aantal slachtoffers, verminderen door:

- acties die de snelheid beperken;

- een weginrichting die veilig is voor alle gebruikers, waarvoor we een vademecum zullen opstellen;

Ils étaient alors moins exposés aux risques du trafic qu'ils ne le sont maintenant.

Nous avons constaté le même phénomène après les attentats de 2016, lorsque de nombreux anciens utilisateurs de transports en commun, et particulièrement du métro, avaient migré vers le vélo.

Ces deux phénomènes de transfert modal, se faisant d'un mode peu ou pas exposé vers un mode plus vulnérable, pourrait expliquer l'augmentation du nombre de victimes cyclistes ou assimilées. Je répète toutefois que je souhaite rester prudente pour ce qui est des liens de cause à effet à établir en la matière. Il faudrait creuser le sujet ultérieurement.

Je vous lis un extrait de l'enquête de l'Institut Vias : "Comment se seraient déplacés les utilisateurs de trottinettes ? En fin de compte, est-ce que la trottinette contribue à réduire l'utilisation de la voiture ?" L'enquête montre que 70 % des usagers auraient réalisé leurs déplacements en transports en commun combinés avec la marche en l'absence de trottinettes. Quelque 44 % d'entre eux auraient effectué le trajet à pied, et 26 % avec un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter). Plusieurs réponses étaient possibles, ce qui donne un pourcentage dépassant les 100 %.

Dans les catégories d'usagers déterminées par l'étude de l'Institut Vias, les conducteurs de trottinettes sont soit assimilés à des piétons, lorsqu'ils circulent sur un trottoir, soit à des cyclistes, lorsqu'ils circulent sur la chaussée.

La place effective du conducteur dans l'espace public est déterminée par la vitesse de circulation :

- sur un trottoir ou un espace piéton, la vitesse du pas ;

- sur la chaussée ou une piste cyclable, dès que cette vitesse est dépassée.

Pour répondre à votre question - qui est la plus importante - sur la sécurité des cyclistes en Région bruxelloise, nous visons l'amélioration de la sécurité de tous les usagers. Ceci peut se concrétiser par deux approches complémentaires.

- *bewustmaking over risicogedrag, gekoppeld aan controles en sancties;*

- *informatie over preventief goed gedrag.*

Het regeerakkoord omvat meerdere maatregelen die moeten bijdragen tot een vermindering van het aantal slachtoffers en ongevallen.

De eerste maatregel is de invoering van de algemene zone 30 vanaf januari 2021. We hebben nog dertig weken om die voor te bereiden. Om de maatregel te doen slagen, zal er heel wat overleg nodig zijn met de politiezones, de gemeenten en de gebruikersverenigingen. De politiezones pleiten voor een aangepaste infrastructuur, zodat de verantwoordelijkheid niet volledig bij hen ligt. De gemeenten vragen dan weer steun voor de aanpassing van de wegen. We zullen daarom meerdere workshops organiseren.

De invoering van die zone 30 zal gepaard gaan met een grote bewustmakingscampagne over het belang ervan voor de verkeersveiligheid. We moeten uitleggen dat bij een ongeval met een auto die aan 50 km/u rijdt, een voetganger 80% kans heeft om te sterven. Als de auto maar 30 km/u rijdt, heeft de voetganger 80% kans om te overleven. Bewustmaking is dus belangrijk, maar ze zal uiteraard aangevuld worden met controles, sancties en een aanpassing van de infrastructuur.

We zullen bijvoorbeeld een ambitieus investeringsplan voor fietsinfrastructuur ontwikkelen. Op grote wegen zal er systematisch een afgescheiden fietspad komen.

In het kader van Good Move hebben wij een projectoproep uitgeschreven voor autoluwe zones waar voetgangers, fietsers en spelende kinderen voorrang hebben op auto's. De gemeenten hebben tot januari of februari om hun projecten in te dienen.

Daarnaast is er de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, waarvan de resultaten zullen worden opgenomen in het actieplan dat na 2020 van kracht wordt.

Wij zullen de komende dertig weken goed gebruiken om een stad 30 te creëren en om van het Goodmoveplan een Safemoveplan te maken. Bij

Tout d'abord, il faut viser une réduction de la gravité des accidents par :

- des actions sur la vitesse en renforçant simultanément les trois pivots de la sécurité routière : infrastructures adaptées, contrôles et sanctions, sensibilisation ;

- des actions sur l'équipement de la voirie, pour adapter l'infrastructure en intégrant les défaillances et les erreurs des usagers ;

- des actions sur les véhicules au niveau de leur masse, de leurs profils et de leurs équipements, comme le pare-buffle ou l'airbag ;

- des actions sur les usagers.

La seconde approche est celle de la réduction du nombre d'accidents et surtout de victimes, en s'attardant aux éléments suivants :

- des actions sur la vitesse (infrastructures adaptées, contrôles et sanctions, sensibilisation) ;

- la conception d'une voirie intrinsèquement sûre pour tous les usagers, s'appuyant sur la réalisation d'un audit et d'une inspection de la sécurité routière, ainsi que d'un vade-mecum d'aide à la conception ;

- la sensibilisation sur les comportements à risques, assortie d'un contrôle et de sanctions ;

- l'information des usagers sur les bons comportements préventifs à adopter.

Les points suivants, tirés de la déclaration de politique générale, devraient contribuer à réduire tant le nombre de victimes que celui des accidents cyclistes :

- la modification de la vitesse par défaut en agglomération en créant une "ville 30" pour janvier 2021. Nous avons encore 30 semaines pour arriver à créer cette zone 30 généralisée, qui nécessitera beaucoup de réunions de concertation avec les zones de police, les communes, les usagers de la route et les organisations actives sur le terrain pour comprendre les besoins et faire de l'initiative un succès. Les zones de police plaident en effet pour des infrastructures adaptées pour éviter que toute la

elke weginrichting moet rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid.

responsabilité ne leur incombe. De leur côté, les communes, responsables du réaménagement des voiries communales, demandent un soutien à ce niveau. Durant les mois qui viennent, nous allons donc réunir tout le monde dans le cadre d'ateliers ;

- l'accompagnement de cette mesure par des actions de sensibilisation à l'importance de la zone 30 et à la sécurité routière. Il convient d'expliquer, par exemple, que dans un accident impliquant un piéton et un véhicule roulant à 50 km/h, le piéton a 80 % de chances de mourir. Or, si la vitesse tombe à 30 km/h, il a 80 % de chances de survivre. Il faut inverser les statistiques, le sujet mérite un programme de sensibilisation, évidemment accompagné d'actions de contrôle, de sanctions et d'adaptations des infrastructures ;

- le développement d'un plan ambitieux d'investissements spécifiques aux infrastructures cyclables ;

- l'aménagement systématique d'infrastructures cyclables séparées sur les grands axes régionaux et les voiries où le gabarit le permet.

J'ajoute que nous avons lancé un appel à projets dans le cadre des "mailles apaisées", ces zones où piétons, cyclistes et enfants qui jouent sont prioritaires par rapport aux véhicules qui roulent moins vite et sont attentifs à eux. Nous voulons les aménager dans le cadre du plan Good Move. Les communes ont jusque janvier ou février prochain pour répondre à l'appel à projets et nous installerons ces zones dans la foulée.

On peut déjà également évoquer le lancement des États généraux de la sécurité routière, qui doivent trouver leur conclusion dans le nouveau plan d'action qui commencera après 2020.

Nous utiliserons les trente semaines à venir pour faire en sorte d'arriver à une ville trente, pour que le plan Good Move devienne un plan Safe Move. Nous voulons créer une vision de la sécurité routière soutenue par tous les opérateurs et acteurs de la problématique à Bruxelles. Notre priorité est que chaque réaménagement de voirie émane d'une vision incluant la sécurité routière.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Het zou nuttig zijn dat Vias een onderscheid maakt tussen steps en andere voortbewegingstoestellen enerzijds en de voetgangers en fietsers anderzijds, zodat we weten of er specifieke bewustmakingsacties nodig zijn.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *De cijfers zijn gebaseerd op de plaats en de snelheid, maar ik zal uw vraag aan Vias doorgeven.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HILDE SABBE

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

betreffende "de verkeersagressies ten aanzien van zwakke weggebruikers in Brussel"

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- *Uit heel wat gesprekken blijkt dat Brusselaars wakker liggen van de verkeersveiligheid. Het is een van de belangrijkste voorwaarden om van Brussel een leefbare stad te maken. Gelukkig is dat voor de huidige Brusselse regering een van de prioriteiten.*

De voorbije jaren is er een serieuze omslag gemaakt naar een stad met meer plaats voor de zachte weggebruikers. Dat wil echter niet zeggen dat alle problemen opgelost zijn. Behalve het ernstige probleem van het toenemende aantal fietsongevallen is er ook het probleem van de verkeersagressie. Enkele weken geleden startte een

Je vous ai fourni ici quelques réponses, en sachant bien que le débat est beaucoup plus large.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *Merci pour vos réponses. Dans les chiffres, l'Institut Vias pourrait-il distinguer les trottinettes et autres engins des piétons et des cyclistes ? Cela permettrait de savoir s'il convient d'envisager une sensibilisation particulière sur ces nouveaux types de transports.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Les chiffres sont basés sur l'endroit et la vitesse. Les utilisateurs de trottinettes sont considérés comme des piétons dès lors qu'ils roulent à moins de 5 km/h sur les trottoirs et les passages pour piétons. Il ne me semble donc pas facile d'opérer cette distinction, mais nous pouvons poser la question à Vias.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME HILDE SABBE

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

concernant "l'agressivité au volant à l'égard des usagers faibles à Bruxelles".

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) *(en néerlandais)*.- *La sécurité routière est l'une des conditions majeures pour améliorer la qualité de vie à Bruxelles. Heureusement, c'est aussi l'une des priorités de l'actuel gouvernement.*

Ces dernières années, un sérieux revirement s'est opéré en faveur d'une ville offrant plus de place à la mobilité douce. Cela ne veut cependant pas dire que tous les problèmes sont résolus. À celui de l'augmentation du nombre d'accidents de vélo s'ajoute celui de l'agressivité au volant. Une pétition lancée par un Bruxellois il y a quelques semaines dénonce le sentiment d'impuissance

Brusselaar een petitie naar aanleiding van een zoveelste geval van verkeersagressie in het centrum van Brussel. Die brief is een aanklacht tegen het gevoel van machteloosheid dat veel Brusselaars ervaren als ze als zwakke weggebruiker geconfronteerd worden met verkeersagressie. Reageer je niet, dan denken de daders dat ze hun zin kunnen blijven doen. Reageer je wel, dan dreig je verbaal of fysiek aangevallen te worden.

Verkeersagressie is nu eenmaal minder meetbaar dan ongevallen, zeker omdat de meeste Brusselaars geen klacht indienen bij de politie. Maar net zoals goede infrastructuur en een grotere pakkans voor overtreders is minder verkeersagressie cruciaal om meer Brusselaars op de fiets te krijgen en om de openbare ruimte te kunnen delen.

Hebt u een zicht op de voornaamste vormen van verkeersagressie in Brussel, gaande van de opgestoken middelvinger tot fysieke geweldplegingen naar aanleiding van een verkeersconflict? Kent u de evolutie van deze fenomenen: worden er meer of minder klachten ingediend?

Verkeersveiligheid vereist weliswaar een integrale aanpak van infrastructuur, controle, handhaving, mentaliteitsveranderingen en zo meer. Kunt u niettemin uitlichten welke acties u onderneemt om specifiek de fysieke en verbale verkeersagressie te bestrijden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Zoals u zelf al hebt opgemerkt, is het moeilijk om die gegevens te verkrijgen, aangezien niet alle feiten bij de politie worden aangegeven. We moeten de cijfers dan ook in dat licht bekijken.

In 2018 heeft Brussel Mobiliteit 1.562 Brusselaars en pendelaars bevroegd. Uit die bevraging bleek dat het gebrek aan respect tussen weggebruikers voor 53% van de ondervraagde personen de voornaamste oorzaak van onveiligheid op de Brusselse wegen was. Het gaat om een aanvoelen, maar die cijfers tonen aan hoe sterk het onveiligheidsgevoel bij de mensen leeft.

Brussel Mobiliteit voert regelmatig acties om de verschillende weggebruikers meer respect en onderlinge hoffelijkheid in het verkeer bij te

qu'éprouvent de nombreux usagers faibles face à l'agressivité au volant.

Il s'agit d'un phénomène moins quantifiable que les accidents, notamment parce que la plupart des Bruxellois ne déposent pas plainte auprès de la police. Réduire l'agressivité au volant n'en est pas moins fondamental, au même titre qu'une bonne infrastructure et qu'une plus grande probabilité d'être pris en cas d'infraction, pour inciter la population à opter pour le vélo et à partager l'espace public.

Savez-vous quelles sont les principales formes d'agressivité au volant à Bruxelles ? Connaissez-vous l'évolution de ce phénomène : y a-t-il plus ou moins de plaintes déposées ? Quelles actions entreprenez-vous pour lutter en particulier contre l'agressivité physique et verbale au volant ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Il est en effet difficile de quantifier le phénomène, étant donné que tous les faits ne sont pas rapportés à la police.*

En 2018, Bruxelles Mobilité a interrogé 1.562 Bruxellois et navetteurs. Pour 53 % d'entre eux, le manque de respect entre usagers de la route constituait la principale cause d'insécurité sur les voiries bruxelloises.

Bruxelles Mobilité organise régulièrement des actions afin d'encourager la courtoisie entre les usagers de la route. Une campagne sur le thème du respect a été menée en 2018. La Région soutient également divers projets éducatifs d'asbl en faveur d'une utilisation harmonieuse de la voie publique, comme le projet de dialogue entre cyclistes et

brenge. Zo vond er in 2018 nog een campagne rond het thema respect plaats, wat in Brussel nodig blijft om te herhalen.

Het gewest steunt ook verschillende educatieve projecten van vzw's over het harmonieuze gebruik van de openbare weg, zoals het project over de dialoog tussen fietsers en autobestuurders. Dat heeft tot doel om de deelnemers begrip voor elkaar bij te brengen met het oog op een verantwoordelijk en respectvol gebruik van de openbare weg. Door van gedachten te wisselen en ervaringen te delen, zou een betere wederzijdse verstandhouding moeten ontstaan die de agressie doet afnemen. Dergelijke initiatieven van het middenveld kunnen natuurlijk onze steun blijven gebruiken.

Ervoor zorgen dat mensen respect voor elkaar hebben en zich in elkaars standpunt kunnen inleven, is één ding, maar daarnaast is het belangrijk dat elke weggebruiker een legitieme plaats op de openbare weg krijgt. Als er plaats is voor iedereen en iedereen zich veilig kan verplaatsen, zal dat al een deel van de spanningen wegnemen. Infrastructuur is dus een belangrijk onderliggend element dat kan bijdragen tot de verkeersveiligheid.

Het thema verdient nog meer aandacht. We zullen zeker nog dieper ingaan op alles wat te maken heeft met de invoering van de zone dertig in het Brussels Gewest. Dat zal ook uitgebreid aan bod komen in de ateliers die we zullen organiseren tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV).

Een alomvattend beleid is nodig om de nieuwe norm van de zone dertig af te dwingen en de leefbaarheid van onze straten te bevorderen. Dat moet enerzijds berusten op bewustmaking en aangepaste infrastructuur en anderzijds op voldoende controles en sancties. Op die manier blijft de nieuwe regelgeving geen dode letter.

Uit onderzoek door de federale politie in 2018 blijkt dat 75% van de Belgische burgers zich zelden of nooit onveilig voelt in de eigen buurt. Sinds 2000 is het onveiligheidsniveau op buurniveau gedaald. De top vijf van oorzaken van een gevoel van onveiligheid in de eigen buurt zijn, in volgorde: te snel rijden, sluikestorten, verkeersagressie, wildparkeren en ten slotte inbraak. Drie van de vijf

automobilistes. Le partage d'expériences devrait favoriser la compréhension mutuelle et ainsi réduire l'agressivité.

Il est également important que chaque usager de la route occupe une place légitime sur la voie publique. L'infrastructure est donc un élément sous-jacent essentiel pour contribuer à la sécurité routière.

Nous approfondirons encore le thème dans le cadre de l'introduction de la zone 30 en Région bruxelloise, ainsi que lors des ateliers que nous organiserons à l'occasion des États généraux bruxellois de la sécurité routière.

Nous avons besoin d'une politique globale pour imposer la nouvelle norme de la zone 30 et favoriser la viabilité de nos rues. Cette politique doit reposer, d'une part, sur la sensibilisation et l'adaptation de l'infrastructure et, d'autre part, sur des contrôles et des sanctions en suffisance.

Selon une enquête menée par la police fédérale en 2018, 75 % des citoyens belges se sentent rarement, voire jamais, en insécurité dans leur quartier. Le niveau d'insécurité dans les quartiers est en baisse depuis 2000. Le top cinq des causes se compose, dans l'ordre, des excès de vitesse, des dépôts clandestins, de l'agressivité au volant, du stationnement sauvage et des cambriolages.

Pour ce qui est de l'agressivité au volant, nous ne disposons que de peu de chiffres car les gens ne déposent pas souvent plainte. Selon le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, seulement 38 % des Bruxellois déposent plainte auprès de la police après un délit de fuite.

Les excès de vitesse provoquent un sentiment d'agressivité. Pour lutter contre ce phénomène et réduire la vitesse globale dans les quartiers, l'ensemble de la Région sera aménagée en zone 30. Pour améliorer la sécurité routière, nous devons réunir les différents acteurs, y compris les zones de police et les communes, afin d'appréhender tous les aspects : sensibilisation, infrastructure, contrôle et sanctions. Nous allons y travailler dans les prochaines semaines, notamment dans le cadre de l'évaluation du plan de sécurité routière qui arrive

gemelde oorzaken houden dus verband met het verkeer. Het onderwerp van uw vraag, namelijk verkeersagressie, staat op de derde plaats.

Helaas beschikken we over weinig cijfers omdat mensen niet vaak klacht indienen. Uit de federale Verkeersveiligheidsmonitor blijkt dat slechts 38% van de Brusselaars, dus minder dan de helft van de mensen, na een hit-and-runongeval klacht indient bij de politie.

Te snel rijden veroorzaakt een gevoel van agressie. Om dat tegen te gaan en de totale snelheid in de wijken te verminderen, voeren we de zone dertig in het hele gewest in. Dat vergt natuurlijk aanpassingen, bewegwijzering, bewustwording en controle. We zetten daar dan ook sterk op in, ook tijdens de SGVV. Voor meer verkeersveiligheid moeten we verschillende actoren samenbrengen, met inbegrip van de politiezones en de gemeenten om alle aspecten te bestrijken: bewustmaking, infrastructuur, controle en sancties. Daar zullen we de komende weken werk van maken, onder meer in het kader van de evaluatie van het aflopende verkeersveiligheidsplan. In 2020 komt er een nieuw verkeersveiligheidsplan.

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Ik ben blij dat deze regering de verkeersveiligheid in Brussel tot een van haar voornaamste bekommernissen heeft gemaakt. Hopelijk blijft ook de agressie tegen zwakke weggebruikers een aandachtspunt.

- *Het incident is gesloten.*

à échéance. Un nouveau plan entrera en vigueur en 2020.

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) (*en néerlandais*).- *Je suis ravie de voir que la sécurité routière est une des principales préoccupations de ce gouvernement. J'espère que vous resterez aussi attentive aux agressions envers les usagers faibles.*

- *L'incident est clos.*