



**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 3 DECEMBER 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 3 DÉCEMBRE 2019**

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Aurélie Czekalski	7
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
en tot de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
betreffende "de elektrische voertuigen als doeltreffend antwoord om de milieuvoetafdruk van het vervoer te verminderen".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer,	7
betreffende "de plaatsing van elektrische oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer Julien Uyttendaele (PS)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
De heer Tristan Roberti (Ecolo)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe	30
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Aurélie Czekalski	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,	
concernant "les véhicules électriques comme réponse efficace pour diminuer l'empreinte environnementale des transports".	
Interpellation jointe de M. Christophe De Beukelaer,	7
concernant "l'installation de bornes de recharge électrique en Région de Bruxelles-Capitale".	
Discussion conjointe – Orateurs :	
Mme Aurélie Czekalski (MR)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
M. Julien Uyttendaele (PS)	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
M. Tristan Roberti (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Interpellation de Mme Carla Dejonghe	30
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

en tot de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "het zogenaamde verbod op motorfietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki, 31

betreffende "de start van een analyse over de impact van de tweewielers op de stadsvervuiling in Brussel".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Ingrid Parmentier 31

betreffende "de impact van motorfietsen en vrachtwagens op de luchtkwaliteit in Brussel en de opname ervan in de lage-emissiezone (LEZ)".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 31

betreffende "de toekomst van motorfietsen in Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

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

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "la prétendue interdiction des motocyclettes en Région de Bruxelles-Capitale".

Interpellation jointe de Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki, 31

concernant "le lancement d'une analyse sur l'impact des deux-roues sur la pollution urbaine à Bruxelles".

Interpellation jointe de Mme Ingrid Parmentier, 31

concernant "l'impact des motos et des camions sur la qualité de l'air à Bruxelles et leur prise en compte dans la zone de basse émission (LEZ)".

Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 31

concernant "l'avenir des motocyclettes à Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Pauthier	58	Question orale de Mme Isabelle Pauthier	58
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het probleem met de langparkerende auto's op het grondgebied van het gewest".		concernant "le problème des voitures ventouses sur le territoire de la Région".	
Mondelinge vraag van de heer Jan Busselen	61	Question orale de M. Jan Busselen	61
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de betaalbaarheid van de fietsboxen in de verschillende gemeenten".		concernant "le caractère abordable des boxes à vélos dans les différentes communes".	
Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar	65	Question orale de M. Fouad Ahidar	65
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de uitbating van de handelsruimtes van de MIVB".		concernant "l'exploitation des espaces commerciaux de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	68	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	68
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de samenstelling van de raad van bestuur van parking.brussels".		concernant "la composition du conseil d'administration de parking.brussels".	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	70	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	70
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	

betreffende "het contract voor de bushokjes
van de MIVB".

concernant "le contrat pour les abribus de la
STIB".

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

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**EN TOT DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**betreffende "de elektrische voertuigen als
doeltreffend antwoord om de
milieuoetafdruk van het vervoer te
verminderen".**

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

**betreffende "de plaatsing van elektrische
oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest".**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- De Brusselse regering wil er tijdens deze zittingsperiode voor zorgen dat alle wagens van gewestelijke overheidsdiensten honderd procent milieuvriendelijk worden. In februari 2019 nam de vorige minister, mevrouw Fremault, de eerste van honderd elektrische laadpalen in ons gewest in gebruik.

Technologische vooruitgang moet gepaard gaan met een gedragswijziging. Zo zitten chauffeurs vaak alleen in hun auto.

Elektrische voertuigen kunnen onze ecologische voetafdruk verkleinen maar bieden geen zaligmakende oplossing. We moeten onze

**INTERPELLATION DE MME AURÉLIE
CZEKALSKI**

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

**ET À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**concernant "les véhicules électriques
comme réponse efficace pour diminuer
l'empreinte environnementale des
transports".**

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

**concernant "l'installation de bornes de
recharge électrique en Région de Bruxelles-
Capitale".**

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le gouvernement bruxellois a pour ambition de rendre le parc automobile de la Région "100 % vert" dans le courant de la législature. En février dernier, la ministre précédente, Mme Fremault, inaugurerait la première des 100 bornes de recharge électrique du réseau charge.brussels sur le territoire régional. Un projet mis en œuvre par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement.

Les véhicules électriques peuvent représenter une réponse efficace et concrète pour diminuer l'empreinte environnementale des transports, tant en milieu urbain que sur de plus longues distances. Une mobilité douce et multimodale bénéficiera à tous les acteurs de la société. Il faut y accorder

levensstijl aanpassen. Ik denk bijvoorbeeld aan autodelen. Zachte en multimodale mobiliteit komt iedereen ten goede. U moet aandacht besteden aan infrastructuur om die verplaatsingswijzen te stimuleren.

De productie van een elektrische wagen is bijzonder schadelijk voor mens en milieu. De batterijen bevatten vaak zeldzame metalen, zoals kobalt, neodymium, grafiet, nikkel of lithium uit de Democratische Republiek Congo, China, Zuid-Amerika en Indonesië. Dat laatste land wil de uitvoer van nikkel tot 2020 stopzetten. Ook nikkelsulfaat, dat nodig is voor de aanmaak van lithium-ionbatterijcellen, wordt steeds schaarser. Voor het delven en de raffinage van zulke metalen zijn enorme hoeveelheden water en chemicaliën nodig en worden energieverblindende hoogovens gebruikt. Dat is niet bepaald milieuvriendelijk.

Over welke milieuvriendelijke auto's beschikken de Brusselse overheidsdiensten? Kan iedereen overstappen naar elektrische voertuigen? Zo ja, op welke termijn?

Stelt Leefmilieu Brussel een studie op over de belasting voor het milieu van een volledige overschakeling op elektrische voertuigen? Zo ja, wanneer wordt die voorgesteld?

Hoever staat u met de installatie van elektrische laadpalen in ons gewest? Hoe stimuleert u ondernemingen om meer laadpalen te plaatsen?

l'attention nécessaire et soutenir les infrastructures qui permettront sa mise en œuvre.

Les progrès technologiques des véhicules ne peuvent constituer une solution unique et doivent dès lors être combinés avec un changement de nos habitudes. Le transport routier et l'utilisation trop souvent non partagée des voitures démontrent cette conscientisation indispensable. Les moyens pour y parvenir doivent être mis à la disposition de chacun.

Cependant, plusieurs constats peuvent être faits. Tout d'abord, c'est lors de la phase de fabrication d'un véhicule électrique que survient la majorité des impacts environnementaux. Les batteries contiennent des métaux parfois rares tels que le cobalt, le néodyme, le graphite, le nickel ou encore le lithium.

Ces métaux proviennent de République démocratique du Congo, de Chine, d'Indonésie ou encore d'Amérique du Sud. D'ailleurs, l'Indonésie a décidé, il y a quelques semaines, d'interrompre les exportations du nickel jusqu'en 2020. Le sulfate de nickel est un minerai qui pourrait bientôt connaître une pénurie en raison des difficultés de son extraction. Ce minerai de plus en plus rare est utilisé pour la confection d'éléments de batteries lithium-ion.

En outre, l'extraction et le raffinage de ces métaux nécessitent l'utilisation de quantités élevées d'eau et de produits chimiques. Les matériaux sont en outre préparés dans des fours à 400 °C, ce qui engendre une consommation d'énergie relativement importante. Tout cela n'est pas très vert...

J'aimerais savoir de quels véhicules verts l'administration publique bruxelloise dispose actuellement. Le passage du tout à l'électrique est-il possible ? Dans l'affirmative, quels sont les délais ?

Au vu de la pollution émise pour fabriquer les composants des batteries des véhicules électriques et le fait que certains composants pourraient être en extinction, des études sont-elles réalisées par Bruxelles Environnement sur le coût environnemental du passage au tout à l'électrique ? Quand cette étude nous sera-t-elle présentée ?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Het cdH denkt dat de elektrische auto de luchtkwaliteit in Brussel ten goede komt, maar is bezorgd omdat de productie van auto-, telefoon- en computerbatterijen gepaard gaat met mensenhandel in de mijnbouw en uitputting van zeldzame metalen. Wij voeren actie op federaal niveau, want als gewest zijn we te klein. We moeten erg aandachtig blijven en waar nodig onze beleidskeuzes corrigeren.*

Volgens een overeenkomst die uw voorganger afsloot met PitPoint, een dochteronderneming van de Total-groep, moeten in 2019 honderd laadpunten worden geïnstalleerd, elk met twee aansluitingen. De gemeenten konden locaties voor die laadpunten aanduiden. PitPoint plaatst de laadpalen en int een bedrag voor iedere laadbeurt.

Dat systeem lijkt niet te werken. Slechts zeventien van de honderd aangekondigde laadpalen zijn daadwerkelijk geplaatst. Voor 41 van de 79 nog te installeren laadpalen is de locatie al nauwkeurig bepaald, maar voor 38 ervan moet dat nog gebeuren tijdens een plaatsbezoek met Brussel Mobiliteit, Sibelga en Pitpoint.

Bevestigt u die cijfers? PitPoint komt zijn verplichtingen duidelijk niet na. Het jaareinde nadert. Wat doet u om het bedrijf tot spoed aan te manen of te bestraffen?

Het proces verloopt traag en moeizaam. Het neemt veel tijd in beslag om de exacte locaties voor de laadpalen vast te leggen. Nadien is een nieuw collegebesluit nodig om de werkzaamheden goed te keuren. Tot slot komt Brussel Mobiliteit groene wegmarkeringen schilderen en informatieborden plaatsen. De gemeenten klaagden over de situatie tijdens een vergadering van Brulocalis op 15 oktober 2019. Het proces sleept veel te lang aan.

Er is een gebrek aan personeel voor dit dossier: slechts één personeelslid bij Brussel Mobiliteit

Quel est le bilan de la mise en place des bornes électriques en Région de Bruxelles-Capitale ? Comment favorisez-vous l'implantation par des entreprises des bornes de rechargement pour les véhicules électriques ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Si mon groupe pense que la voiture électrique est l'une des solutions au problème de la qualité de l'air à Bruxelles, nous estimons également que les batteries nécessaires - pour les voitures mais aussi les téléphones, ordinateurs, et les produits industriels en général - posent de graves problèmes en termes de traite des êtres humains dans les mines de certains pays et d'épuisement des ressources. Ces métaux rares sont présents partout autour de nous et nous soutenons tout ce qui peut être fait au niveau fédéral, car les moyens régionaux sont limités, afin de voir clair sur ces sujets et de savoir comment les prendre en main. Il convient dès lors de rester très attentifs et, si nécessaire, de corriger nos choix.

Sur l'initiative de votre prédécesseur, la Région a conclu une convention avec la société PitPoint, filiale du groupe Total, pour l'installation de bornes de recharge électrique en Région bruxelloise. Selon cette convention, 100 bornes doivent encore être installées en 2019. Les communes ont chacune pu choisir un certain nombre d'emplacements. PitPoint installe les bornes et se rémunère ensuite sur le montant payé par l'utilisateur à chaque recharge.

Ce système ne semble pas fonctionner. Selon les dernières informations données aux communes, sur les 100 bornes (sachant que chaque borne comporte deux points de recharge) qui doivent être installées dans les deux prochains mois, 17 le sont déjà et 79 sont en cours, dont 41 où le piquetage a déjà été fait et 38 où le piquetage n'a pas encore été fait. Le piquetage consiste à se rendre sur place avec Bruxelles Mobilité et les impétrants afin de décider de l'endroit exact où l'on peut installer la borne à la suite de la demande de la commune.

Confirmez-vous ces chiffres ? Fin décembre approchant, quels moyens d'action mettez-vous en œuvre pour contraindre ou pénaliser PitPoint, qui

houdt zich ermee bezig. Moet Brussel Mobiliteit echt telkens aanwezig zijn als de locatie voor een laadpaal op het terrein wordt bepaald? Kunt u het volledige proces in detail beschrijven? Waar ontstaat de vertraging? Wat doet u om doeltreffender en sneller te werken?

Burgers kunnen op de website charge.brussels hun suggesties kwijt voor nieuwe locaties. Hoe beslist het gewest mee waar er al dan niet een laadpaal wordt geplaatst? Vanaf 2020 moeten er in ijtempo laadpalen worden geïnstalleerd om snel een hecht netwerk te vormen. Zodra de markt voor elektrische voertuigen op kruissnelheid komt, zal Brussel duizenden laadpalen nodig hebben. Hoe gaan we die klus klaren als we nu al worstelen met de eerste honderd laadpalen?

Wat is de gemiddelde benuttingsgraad van de reeds geïnstalleerde laadpalen? Beantwoordt die aan uw doelstellingen? Zo nee, wat onderneemt u om de situatie te verbeteren?

Sibelga vervult een essentiële rol in dit dossier.

Om te beginnen moet Sibelga voor voldoende capaciteit en stabiliteit zorgen op zijn netwerk. Dat draait nu voor 88% op een spanning van 230 V, maar de laadpunten vereisen 400 V. Werkt u met Sibelga samen om het netwerk van 400 V uit te breiden? Hoeveel kost het en wie betaalt daarvoor? Waarom bestaat er geen publiek toegankelijke kaart van de verschillende netwerken? Dat zou bedrijven in de sector enorm vooruit helpen.

Wie een laadpaal inpluigt op een 230 V-netwerk heeft een dure, omvangrijke transformator nodig. Wie betaalt die bijkomende kosten? Wat is afgesproken tussen Brussel Mobiliteit en PitPoint? Wat staat daarover in de overeenkomst? Klopt het dat in 2019 nog geen enkele transformator is geïnstalleerd, hoewel die op 88% van het netwerk nodig is? Wordt daar in de overeenkomst rekening mee gehouden?

Tot slot brengt Sibelga kosten in rekening om de laadpalen aan te sluiten en het noodzakelijke vermogen te leveren. Hoe hoger die kosten, hoe trager ons laadpalennetwerk tot stand komt. Kent u de bedragen? Wie legt ze vast? Wat doet u om die

ne respectera visiblement pas la convention sur ce point ?

Le processus semble lent et laborieux. Le piquetage prend énormément de temps. Une fois ce dernier réalisé, il semblerait qu'une nouvelle décision de collège soit nécessaire pour valider le travail. Finalement, c'est Bruxelles Mobilité qui installe les contours et les panneaux d'information. Les communes se plaignent de la situation, notamment lors d'une réunion épique du 15 octobre chez Brulocalis. Le procès-verbal relate la longueur du processus qui inquiète les communes et dont elles se sentent prisonnières. Certaines demandes faites de longue date par plusieurs communes n'ont apparemment pas encore connu de suite.

La difficulté réside également dans le manque de personnel : une seule personne de Bruxelles Mobilité s'occupe de ce dossier. Une piste proposée serait que la présence de Bruxelles Mobilité ne soit plus nécessaire pour le piquetage sur les voiries communales. Pouvez-vous décrire précisément l'ensemble du processus ? Où prend-on du retard ? Que mettez-vous en œuvre pour en améliorer l'efficacité et la rapidité ? La piste que je viens de citer a-t-elle été envisagée et mise en œuvre ?

À partir de 2020, l'objectif est bien sûr d'intensifier l'installation de ces bornes afin d'atteindre rapidement un réseau capable d'absorber la demande. Les citoyens peuvent proposer des lieux à partir du site charge.brussels. Selon quelle procédure la Région bruxelloise peut-elle intervenir et influencer la décision d'installer ou non une borne ? Par ailleurs, les études démontrent qu'une fois le marché de véhicules électriques arrivé à maturité, Bruxelles aura besoin de plusieurs milliers de bornes. Comment absorbera-t-on cette demande alors qu'on peine déjà avec les 100 premières ?

Quel est le taux d'utilisation moyen des bornes déjà installées ? Correspond-il à vos objectifs ? Sinon, que mettez-vous en place pour améliorer la situation ?

Sibelga est un partenaire clé dans le développement du réseau de bornes électriques, au moins à deux niveaux.

tarieven te laten zakken en zo de uitrol van de elektrische laadpalen te bevorderen?

De overeenkomst met PitPoint voorziet in een subsidie van 159.040 euro, maar enkel als er vóór het midden van 2020 175 laadpalen zijn geplaatst. Gelden er nog meer voorwaarden voor de betaling van die subsidie? Dreigt de huidige vertraging met de eerste terminals die subsidie in de weg te staan?

Dergelijke overheidsopdrachten kunnen nuttig zijn in een markt die zich nog niet volledig heeft ontwikkeld, maar de markt voor elektrische laadpalen is tot volle wasdom gekomen. Is het niet gezonder en doeltreffender om normen te definiëren die in Brussel moeten worden nageleefd en vervolgens de concurrentie te laten spelen? Nu zitten we klem met een onderneming die een nooit gezien concurrentievoordeel krijgt en rustig alle tijd van de wereld neemt. Bevestig u dat PitPoint de exclusiviteit heeft verkregen om laadpalen langs de gewestwegen wegen te plaatsen? Hoe lang duurt dat nog? Kunnen we de overeenkomst stopzetten en tegen welke prijs?

Hoe zit het met de gemeentewegen? Kunnen de gemeenten met andere operatoren dan PitPoint in zee gaan? Sommige hebben beloofd dat minstens gedurende een bepaalde periode niet te doen. Hebben ze daarvoor een overeenkomst met het gewest afgesloten?

De regering zou met Sibelga overleggen over de mogelijkheid dat Sibelga het bedrijf bij uitstek zou worden om laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen. Klopt dat? Waarom niet eerder normen vastleggen en de rest overlaten aan de privésector?

Kunt u ons de overeenkomst met PitPoint bezorgen?

Premièremment, il doit assurer une capacité et une stabilité suffisantes de son réseau. Le réseau de Sibelga est à 88 % un réseau 230 V, alors que les bornes requièrent du 400 V. Travaillez-vous avec Sibelga pour étendre ce réseau 400 V ? Quel sera le coût de cette opération et comment sera-t-elle financée ? Je n'ai trouvé nulle part de plan détaillé des réseaux 230 V et 400 V. Des acteurs du secteur m'ont confirmé que ces informations étaient difficiles à obtenir. Pourquoi aucun plan n'est-il publié en open data ? Cela aiderait grandement les entreprises actives dans le secteur.

L'installation de bornes sur un réseau 230 V nécessite un transformateur qui prend beaucoup de place et coûte cher. Qui prend en charge ce coût supplémentaire ? Des négociations étaient en cours entre Bruxelles Mobilité et PitPoint. Quel en est le résultat ? Que prévoyait la convention ? Confirmez-vous qu'aucun transformateur n'a encore été installé en 2019 alors que 88 % du réseau le requièrent ? Cette question avait-elle été anticipée par la convention ?

Finalemment, Sibelga facture des frais pour raccorder la borne et offrir la puissance nécessaire. Plus ces frais sont élevés, plus lent sera le développement du réseau de bornes électriques. Avez-vous une vue claire de ces montants ? Quels sont-ils et comment sont-ils définis ? Travaillez-vous à leur diminution pour faciliter le déploiement des bornes de recharge ?

La convention avec PitPoint prévoit une subvention de 159.040 euros si, et seulement si, 175 bornes sont installées avant mi-2020. Y a-t-il d'autres conditions au paiement de cette subvention ? Est-elle menacée par le retard qu'a pris l'installation des premières bornes en 2019 ?

Si ce genre de marchés publics peut avoir son intérêt dans le cadre d'un marché immature qui doit être incité à se développer, n'est-il pas plus sain et efficace, concernant le marché de la borne électrique qui est à maturité, de définir certains standards à respecter à Bruxelles et de laisser ensuite la concurrence jouer librement ? Le cas qui nous occupe concerne une entreprise qui se crée un avantage concurrentiel hors norme, en prenant tout son temps. Confirmez-vous l'exclusivité de PitPoint pour installer des bornes sur les voiries régionales ? Si oui, jusque quand ? Y a-t-il une

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het debat over alternatieve brandstoffen woedt al sinds het begin van de vorige regeerperiode. Het verheugt de PS dat er zoveel aandacht naar gaat, maar tegelijkertijd betreuren we dat bepaalde onderzoeken en initiatieven uitblijven. Voertuigen die volstrekt onschadelijk zijn voor het milieu bestaan niet, behalve in marketingcampagnes.*

De PS is dan ook van mening dat we dringend van oppervlakkige redeneringen af moeten. Anders dreigen we opnieuw dezelfde fout te maken als met het Kyoto-protocol, toen het gebruik van diesel werd gepromoot omdat daarmee de CO-uitstoot onder controle kon worden gehouden. Met de volksgezondheid werd geen rekening gehouden. We hadden het er in deze commissie al over: de impact van een voertuig op het milieu of het klimaat gaat verder dan louter het type motor dat erin zit. Ook het productieproces, de onderdelen, het vervoer van de brandstof en de uiteindelijke recyclage spelen een rol.

De PS verdedigt dan ook al jaren het well-to-wheel-principe, waarbij met de globale impact van

possibilité de sortir de la convention ? Si oui, à quel prix ?

Qu'en est-il des voiries communales ? Les communes peuvent-elles installer des bornes dans l'espace public avec d'autres opérateurs que PitPoint ? J'ai pu consulter certaines décisions de collègues, par lesquelles les communes s'engagent à ne pas le faire pour une durée de trois ans, jusqu'à la fin de 2020 pour certaines. L'ont-elles fait dans le cadre d'un accord avec la Région ?

On m'a fait état d'échanges entre Sibelga et le gouvernement afin de faire de Sibelga l'installateur de bornes de référence dans l'espace public. Confirmez-vous cette option ? Pourquoi avancer dans cette direction et ne pas laisser cette tâche au privé, en définissant des normes, comme je l'ai suggéré ?

En conclusion, vu l'évolution de ce dossier et sa lenteur, j'aimerais vous demander de nous transmettre la convention avec PitPoint et les éventuels avenants qui y sont liés en annexe de votre réponse.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Tout d'abord, merci à mes collègues qui me permettent d'aborder la question de l'opportunité des choix stratégiques à effectuer pour répondre aux enjeux climatiques et de qualité de l'air.

Les débats en matière de carburants alternatifs existent depuis le début de la législature précédente. Si nous nous réjouissons que le sujet mobilise toujours l'attention, nous déplorons cependant que certaines analyses et initiatives se fassent attendre. Le véhicule vert ou zéro émission est un mythe et surtout un concept marketing. À part le vélo, les trottinettes et les cuistax, un véhicule produit d'une manière ou d'une autre des émissions.

De fait, mon groupe considère qu'en matière de carburants alternatifs, il est urgent de dépasser les considérations générales ou superficielles pour éviter de reproduire des erreurs stratégiques comme celles que nous avons collectivement commises lors de la ratification du protocole de Kyoto, qui a conduit à favoriser les motorisations diesel au motif que celles-ci permettraient de maîtriser les

de technologische keuzes rekening wordt gehouden. Wat het type brandstof betreft, blijf ik mij verbazen over het gebrek aan onderscheid tussen primaire en secundaire brandstof. Elektriciteit en waterstof zijn geen echte brandstoffen. Ze worden opgewekt of geproduceerd met behulp van andere energiebronnen, zodat ze soms helemaal niet zo efficiënt zijn.

Elektriciteit en waterstof worden slechts voor een klein deel door groene energie opgewekt.

De productie en recyclage van de batterijen van die voertuigen hebben ook een impact op het milieu. En dan heb ik het nog niet over de economische perspectieven van de grondstoffenmarkten, de strategische overwegingen in verband met het Midden-Oosten en China, de Europese regelgeving enzovoort.

Het Brussels Gewest wil tegen 2030 van diesel af en tegen 2035 van benzine. De PS staat daar volledig achter. We moeten er echter voor opletten dat dat niet wordt geïnterpreteerd als een volledige verbanning van de verbrandingsmotor tegen 2035.

Laat het duidelijk zijn dat de PS achter de doelstellingen staat die het gewest in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) liet opnemen. Wij zijn van mening dat het gewest zelf nog verder moet gaan en tegen 2050 naar volledige koolstofneutraliteit moet streven. Of we dat bereiken, zal afhangen van de mate waarin we onze uitstoot kunnen compenseren en van ons vermogen om het Brusselse wagenpark te laten evolueren.

Niet alleen onze rechtstreekse, maar ook onze onrechtstreekse uitstoot moeten we beperken. Ik vrees vooral voor schijnbaar goede ideeën die uiteindelijk enkel een achterstand opleveren. Om dat te voorkomen, moet u op basis van onderzoek beslissen, zodat u de verschillende types motoren kunt evalueren en vergelijken.

Er zijn vier fouten die u zeker moet vermijden. Zo mag u niet uitsluitend rekenen op technologie die alleen de rechtstreekse uitstoot beperkt. Daarnaast mag u niet vergeten te onderzoeken in welke mate gezinnen in staat zijn om een energietransitie door te maken. U moet voor ogen houden dat het uitblijven van politieke en strategische keuzes vooral tot een status quo leidt. Ten slotte mag u

émissions de CO₂, sans aucune considération des questions de santé publique. Nous en avons déjà débattu au sein de cette commission : la rationalité environnementale ou climatique d'un véhicule ne peut se limiter à la seule appréciation du type de motorisation. En effet, cette considération fait l'impasse sur la rationalité environnementale et climatique de la production du véhicule et celle de ses composants, des modes de production et d'acheminement de l'énergie qu'elle consomme, et de son recyclage en fin de vie.

C'est pourquoi nous défendons depuis des années l'application du principe du well-to-wheel, c'est-à-dire du puits à la roue. Ce principe requiert la prise en considération de l'impact environnemental et climatique global des choix technologiques envisagés. Si nous prenons l'exemple du type de carburant, je m'étonne encore des confusions rencontrées entre carburant primaire et secondaire. L'électricité ou l'hydrogène ne sont pas des carburants mais des vecteurs énergétiques transformés et produits au départ d'autres sources d'énergie, avec une rentabilité énergétique parfois médiocre.

L'énergie verte ne représente qu'une très faible part de la production d'électricité ou d'hydrogène.

Que dire du cycle de vie de ce type de véhicules ? Ma collègue a raison de soulever la question concernant l'impact environnemental de la production et du recyclage des batteries. Vous conviendrez que la technologie de véhicule vert ou zéro émission est toute relative, et plus encore si l'on pense à l'énergie requise pour transporter 300 à 500 kg de batterie embarqués par ces véhicules tout au long de leur vie. Il ne faut pas être un grand physicien pour s'apercevoir que ce n'est peut-être pas la chose la plus pertinente.

Nous pourrions également nous égarer sur des perspectives économiques relatives aux marchés du lithium, du cobalt, les enjeux stratégiques au Moyen-Orient, envers la Chine, l'impact des réglementations européennes et j'en passe... Mais, en effet, nous nous égarerions.

Notre Région s'est fixé des objectifs ambitieux de sortie du diesel en 2030 et de l'essence en 2035, sans préjuger des évolutions techniques à venir. Notre groupe souscrit pleinement à ces objectifs.

verwante dossiers, zoals een rationeler energieverbruik in de transportsector, niet uit het oog verliezen.

De PS zegt al jaren dat we naar minder voertuigen op de weg moeten evolueren en dat het aanbod aan goed werkende alternatieven moet uitbreiden. De auto's die wel nog in gebruik zijn, moeten lichter worden, minder energie verbruiken en een zo klein mogelijke milieu-impact hebben.

De lage-emissiezone (LEZ) heeft gevolgen voor heel wat gezinnen. De PS pleit dan ook voor een beleid dat gericht is op voor zo veel mogelijk mensen betaalbare alternatieve brandstoffen, zodat de transitie zo doeltreffend mogelijk verloopt zonder de sociale rechtvaardigheid in het gedrang te brengen.

Het parlement nam op 22 november 2016 een resolutie aan ter bevordering van een snelle 'fuel shift' ter bevordering van de klimaatdoelstellingen en de volksgezondheid. Om pragmatische redenen wilde de regering tegelijkertijd een netwerk van laadpunten voor elektrische voertuigen en voertuigen op aardgas onder druk of compressed natural gas (CNG) laten uitbouwen.

Brugel en de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) leverden in dat opzicht bijzonder gunstige rapporten af. Tijdens de begrotingsbesprekingen zei minister van Energie Maron dat de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen onder uw bevoegdheid valt. Tijdens de vorige regeerperiode schoven voormalig minister Fremault en minister Smet de hete aardappel voortdurend naar elkaar door. Ik hoop dat de huidige ministers dat niet gaan doen.

Cependant, comme en commission du budget lors de l'examen de la mission 15 (énergie), nous ferons remarquer la confusion contre-productive engendrée par certains abus de langage, confondant volontairement 2035 et sortie totale des motorisations thermiques.

Qu'il n'y ait pas d'ambiguïté : mon groupe souscrit pleinement aux objectifs fixés par la Région dans le cadre du plan national énergie-climat (PNEC), et pense que nous devons aller plus loin et viser la neutralité carbone pour 2050. Cette neutralité sera cependant le fruit de la somme de nos émissions et de nos compensations, et surtout de notre capacité à faire évoluer, dans le cas présent, l'ensemble du parc automobile bruxellois.

S'il convient de tout mettre en œuvre pour juguler nos émissions directes, nous devons aussi le faire pour nos émissions indirectes. Ce que nous craignons par-dessus tout, c'est que de fausses bonnes idées trop dogmatiques fassent prendre beaucoup de retard. C'est pourquoi j'appelle, depuis un certain temps déjà, à l'adoption d'une méthodologie analytique permettant d'évaluer et de comparer les différents choix de motorisation, notamment en fonction de l'usage qui en est fait et de la capacité de tous les acteurs à prendre part à cette transition.

Je pense principalement à quatre erreurs qui doivent être évitées :

- penser que le salut réside dans une technologie dont les vertus se limitent aux émissions directes ;
- oublier d'évaluer la capacité de transition des ménages ou des entreprises dans un contexte technologique très incertain notamment en termes de coûts ;
- oublier le fait que l'absence d'orientation politique et stratégique favorise avant tout le statu quo ;
- négliger les questions connexes du type de carburant, comme les possibles progrès en matière d'utilisation plus rationnelle de l'énergie dans le secteur du transport.

Les principes sont clairs, nous les énonçons depuis plusieurs années : moins de véhicules en circulation et une offre de solutions alternatives

performantes. Les voitures encore en circulation devront être plus légères, moins énergivores et avec un impact environnemental et climatique minimal (et pas nul).

Avec les contraintes de la zone de basse émission (LEZ) pour de nombreux ménages, nous appelons plus que jamais à ce que les orientations données en matière de carburant alternatif soient accessibles au plus grand nombre pour garantir la plus grande et la plus effective des transitions, mais aussi une justice sociale dans les politiques qui ne peuvent être menées au forceps économique.

C'est pourquoi je me permets de vous rappeler qu'une résolution visant à favoriser un "fuel shift" rapide et utile pour concourir aux objectifs climatiques et de santé publique a été adoptée par le parlement le 22 novembre 2016. Par pragmatisme, son objet était de garantir en parallèle des initiatives prises pour le déploiement de bornes électriques et de bornes à gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG).

Des rapports d'opportunité particulièrement favorables ont été rendus par Bruxelles Gaz électricité (Brugel) et la Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG). En commission du budget du 27 novembre dernier, votre homologue chargé de l'énergie, M. Maron, nous a précisé que toute question relative au déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs relevait de votre compétence. Sous la législature précédente, Mme Fremault et M. Smet n'ont cessé de se renvoyer la balle. J'espère que ce ne sera pas le cas cette fois.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik ben het met de andere parlementsleden eens dat we naar milieuvriendelijkere mobiliteit moeten streven. De klimaatopwarming in Brussel bestrijden heeft geen zin als we elders vervuiling creëren. We moeten rekening houden met zogenaamde grijze energie. Dat is de onzichtbare energie die nodig is voor de productie van een goed.*

Het stoort mij niet dat de vraag van de commissie Leefmilieu naar deze commissie werd verwezen,

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je partage l'avis de mes collègues : il est nécessaire de trouver des solutions pour s'orienter vers une mobilité globalement plus respectueuse. Toutefois, l'idée de lutter efficacement, à Bruxelles, contre le dérèglement climatique n'a aucun sens si c'est pour créer de la pollution chez les autres. Gardons à l'esprit le concept d'énergie grise, l'énergie cachée nécessaire à la production d'un bien industriel ou d'un matériau.

Cela ne me dérange pas d'être renvoyé de la commission de l'environnement à celle-ci, mais il

maar we mogen de hete aardappel niet steeds doorschuiven.

De uitstap uit fossiele energie is in gang gezet. Elektriciteit is een interessante oplossing, maar alle wagens door elektrische wagens vervangen zal het fileprobleem niet oplossen en al evenmin de vervuiling, aangezien die niet alleen afkomstig is van verbranding. Ook de slijtage van banden veroorzaakt bijvoorbeeld fijn stof. Bovendien zijn er heel wat mensen die niet zonder auto kunnen, zoals de 220.000 mensen in de kmo's

Hoever staat de realisatie van het netwerk van laadpalen?

Wat gebeurt er als iedereen op hetzelfde moment zijn auto wil opladen, met andere woorden, na het werk en 's nachts? Het duurt ongeveer zes uur om een auto op te laden. Wie zijn auto om 22u inpluigt, zal niet om 4u 's morgens opstaan om zijn auto te verplaatsen en de laadpaal vrij te maken voor een andere auto. Hoe zullen de laadpalen worden beheerd? Zullen de gebruikers via internet moeten reserveren? Welk systeem overweegt u?

Zijn er samenwerkingsverbanden met de privé-sector gepland? We zouden bijvoorbeeld laadpalen kunnen installeren op de parkeerterreinen van supermarkten, zodat mensen er 's nachts hun elektrische voertuigen kunnen opladen.

Ik ben voorstander van een omslag naar elektrische voertuigen, maar de praktische aspecten roepen nog heel wat vragen op. Hoe gaan we een oplossing vinden voor een burger die thuiskomt van zijn werk en zijn auto moet opladen?

ne faudrait pas nous lancer dans une partie de ping-pong sur ces questions.

Nous nous dirigeons clairement vers une sortie des énergies fossiles. L'électrique est une solution intéressante, mais le remplacement de toutes les voitures par des véhicules électriques ne changera absolument rien à la congestion automobile. Qui plus est, il ne réglera pas le problème de la pollution, puisque celle-ci ne provient pas uniquement de la combustion. L'usure des pneus, par exemple, produit également des particules fines.

Il est également fondamental de permettre à ceux qui en ont besoin de circuler à Bruxelles. Je pense notamment aux 220.000 emplois dans les petites et moyennes entreprises (PME).

Je voudrais donc revenir sur le système de borne de rechargement, déjà évoqué par M. De Beukelaer. Où en sommes-nous dans nos engagements ? Que se passera-t-il si, demain, tout le monde veut recharger son véhicule à la même heure, c'est-à-dire au retour du travail et pendant la nuit ? Le temps de recharge serait de six heures.

Si vous rechargez votre voiture à 22h, vous n'allez pas vous lever à 4h du matin pour la déplacer et laisser la borne disponible pour quelqu'un qui ne viendra de toute façon pas recharger son véhicule à cette heure. Une fois ces bornes déployées, comment sera organisée leur gestion ? Faudra-t-il les réserver par internet ? En effet, il serait intéressant de pouvoir réserver des créneaux horaires en ligne. J'ai lu qu'a priori, il était question de six heures de recharge et qu'il faudrait ensuite déplacer son véhicule. Quel système envisagez-vous ? Des plans ou des idées sont-ils sur la table ?

Avez-vous envisagé des collaborations avec le secteur privé ? Je pense notamment aux parkings des grands magasins qui pourraient être équipés de bornes de recharge. À la fermeture du magasin, ces parkings ouvriraient leurs places pour permettre la recharge des voitures la nuit et leur reprise le lendemain matin. Cela me paraîtrait assez pertinent.

Je suis partisan d'un glissement vers les véhicules électriques, même si je partage les interrogations quant aux difficultés de cette transition et à sa

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De interpellatie van mevrouw Czekalski biedt interessante perspectieven om de magie van elektrische wagens enigszins te nuanceren. Elektrisch rijden is een positieve evolutie, maar zal niet alle problemen oplossen. De heer de Patoul zei het al: het is niet omdat auto's elektrisch zijn dat files ineens verdwijnen, de verkeersveiligheid toeneemt of de parkeerproblemen van de baan zijn. Elektrisch rijden is zeker een deel van de oplossing, maar niet de mirakeloplossing voor alle problemen.

Er zijn drie belangrijke punten. Ten eerste vormt overschakelen op elektrisch rijden slechts een klein onderdeel van een grotere strategie. Het STOP-principe moet centraal staan, wat allereerst inhoudt dat het aantal verplaatsingen omlaag gaat. Zorg dus voor een slimme ruimtelijke ordening met bijvoorbeeld meer telewerk. Een tweede element in het STOP-principe is de keuze voor een andere modus, waarbij de auto - elektrisch of niet - hoe dan ook de laatste optie is. De andere vervoersmodi moeten interessanter worden gemaakt. Daarnaast moet nog steeds de meeste politieke energie uitgaan. Denkt de regering daar ook zo over?

Het tweede punt hebben de meeste collega's al aangehaald: er zijn alternatieve energiebronnen om auto's aan te drijven. We moeten vermijden dat we ons opsluiten in één technische modaliteit waarmee we ons nadien vastzetten. Op dit moment zijn er veel ideeën die worden overwogen. Een ervan is om auto's te laten rijden op generieke batterijen, die bij tankstations kunnen worden omgewisseld. Waar we nu tankstations kennen als plaatsen voor de bevoorrading van fossiele brandstof, zouden die batterijwisselpunten kunnen worden. We moeten ervoor zorgen dat we vooruitgang boeken met de laadpalen, maar we mogen ons niet vastpinnen op één bepaald systeem. Dat is een moeilijke evenwichtsoefening. Ik ben benieuwd hoe de regering daarmee wil omgaan. Tot heel onlangs werd bijvoorbeeld gezegd dat waterstof onmogelijk op een milieuvriendelijke manier kon worden geproduceerd. Nu is een Leuvense start-up erin

pertinence. Comment ce système de recharge sera-t-il organisé dans dix ans, de manière pragmatique, pour le citoyen qui, rentrant du travail, devra recharger sa voiture ou partir en vacances ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Comme l'a dit M. de Patoul, ce n'est pas parce que les voitures vont devenir électriques que les embouteillages vont disparaître, que la sécurité routière va s'améliorer ou que les problèmes de stationnement vont être résolus. La conduite électrique fait, certes, partie de la solution, mais elle n'est pas la solution miracle à tous les problèmes.*

Je citerai trois points importants. Premièrement, passer à l'électrique n'est qu'un petit élément d'une plus grande stratégie dont le principe STOP doit être le pivot. Cela implique de diminuer le nombre de déplacements et de privilégier d'autres modes de transport, rendus plus intéressants.

Deuxièmement, nous devons éviter de nous enfermer dans une seule modalité technique qui nous bloquerait par la suite. Actuellement, de nombreuses idées sont envisagées, comme les batteries génériques que l'on pourrait échanger aux stations-service, ou l'hydrogène. Nous devons faire avancer le dossier des bornes de recharge, mais sans nous attacher à un seul système, de surcroît pas optimal. Trouver l'équilibre est un exercice difficile et je me demande comment le gouvernement entend y parvenir.

Troisièmement, la voiture doit évoluer. Elle doit devenir plus petite et plus légère, de manière à être plus sûre et à consommer moins d'énergie. Dans notre système belge complexe, Bruxelles ne détient que quelques leviers pour y parvenir. La stratégie du gouvernement intègre-t-elle cette optique ?

Je rejoins les collègues qui plaident pour des bornes de recharge, mais ne nous attachons pas à une seule technologie et n'oublions pas qu'il ne s'agit que de solutions peu optimales. La priorité doit être donnée aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics.

geslaagd om met behulp van zonnepanelen waterstof te produceren.

Misschien zal waterstof de toekomst worden. We mogen ons dus niet opsluiten in één systeem, dat bovendien niet optimaal is.

Ten derde moet de auto veranderen. Vandaag weegt de gemiddelde auto minstens één en vaak zelfs bijna twee ton. Het is echt absurd hoeveel zeldzame metalen als aluminium en staal er gebruikt worden en hoe de lucht vervuild wordt, alleen maar voor de verplaatsing van één persoon. Auto's moeten kleiner en lichter worden, waardoor ze veiliger worden en minder energie verslinden. Ook dat is een onderdeel van de oplossing. In het complexe Belgische staatsapparaat heeft Brussel maar enkele hefboomen om daaraan te werken. Maakt dit deel uit van de strategie van de regering?

Ik ben het eens met de collega's die voor laadpalen pleiten, maar we mogen ons niet op één enkele technologie vastpinnen en moeten voor ogen houden dat het telkens om suboptimale oplossingen gaat. De grootste focus moet op de stappers, de trappers en het openbaar vervoer liggen.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- Voor Ecolo blijft een elektrische auto nog altijd een auto, die in de stad dezelfde problemen veroorzaakt als andere auto's: verkeersdruk, ruimtegebrek, onveiligheid enzovoort.

Wij geloven dus niet dat de vervanging van alle voertuigen met verbrandingsmotoren door elektrische voertuigen dé zaligmakende oplossing is. Het einddoel moet daarom zijn om het plan Good Move uit te voeren, het openbaar vervoer verder te ontwikkelen en mensen aan te sporen te voet te gaan of de fiets te nemen. Overheidsdiensten moeten op het gebied van vervoer het goede voorbeeld geven.

Dat neemt niet weg dat sommige groepen de auto zullen blijven nodig hebben, dus ook voor de elektrische wagen moet er plaats zijn.

Het gewest moet de plaatsing van laadpalen coördineren om te voorkomen dat elke gemeente

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Les problèmes liés à l'exploitation des ressources et à l'énergie grise ont été évoqués. Pour mon groupe, une voiture électrique reste une voiture, avec toutes les difficultés - congestion, parking, partage de l'espace public, sécurité routière... - qu'elle peut générer en ville.

Il faut absolument écarter l'idée que le remplacement de tous les véhicules thermiques par des véhicules électriques serait la solution. Comme l'a dit M. Verstraete, notre priorité doit être de finaliser et de mettre en œuvre la démarche Good Move en développant les transports en commun, le vélo et la pratique piétonne pour réduire la place de la voiture en ville. Les administrations doivent s'inscrire dans cette logique en cherchant à renouveler, mais aussi à réduire leur flotte, comme l'a fait la commune de Woluwe-Saint-Pierre en faisant appel à des livreurs à vélo pour diminuer l'usage de la voiture.

Quant à la question des bornes, il se trouve que j'étais échevin de la mobilité quand M. Smet nous

zijn eigen systeem invoert. Dat zou het voor de gebruikers veel te ingewikkeld maken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Vaak gaapt er een grote kloof tussen ambities en de werkelijkheid. Dat is in het dossier van de laadpalen niet anders.

Deze regering kiest er duidelijk voor om in te zetten op elektrische wagens tegen 2030-2035. Auto's met een verbrandingsmotor worden tegen dan verboden. Juist daarom is er meer dan ooit behoefte aan een sterk beleid dat de mogelijkheden daartoe schept. Vandaag zijn er amper zeventien laadpalen. We lopen dus serieus achter op de geplande honderd palen die er tegen eind 2020 zouden moeten staan, wat in feite al te weinig was volgens de berekeningen van de administratie.

Waarom is de vertraging te wijten en kunt u het probleem verhelpen? Liggen de problemen aan het contract dat afgesloten werd met PitPoint?

De heer Roberti juicht de keuze voor een uniform laadpaalsysteem toe, zodat niet iedereen lukraak zijn eigen ding kan doen. In Brussel-Stad koos Els Ampe ooit voor een bepaald type laadpaal, waartegen minister Smet dan weer optrad. Ik heb geen idee hoe dat verhaal uiteindelijk afgelopen is.

a contactés dans le cadre de ce projet, en 2016. Cela remonte un peu, mais nous pouvons nous réjouir d'une telle initiative. En effet, même si nous souhaitons réduire la place de la voiture en ville, certaines catégories de la population - professionnels, personnes handicapées... - en auront toujours besoin. Et c'est bien là que la voiture électrique peut jouer un rôle en faisant partie du mix de mobilité.

Ces bornes ont donc un intérêt. Leur déploiement doit être pensé au niveau régional pour éviter que chaque commune ne développe son propre système. De nombreux citoyens demandent régulièrement à leur commune qu'une borne soit installée au coin de la rue. Si chaque commune avait développé son propre système, la situation aurait été beaucoup plus compliquée à gérer et moins cohérente pour les utilisateurs. Un abonnement valable à Auderghem n'aurait pas permis de recharger sa voiture à Molenbeek-Saint-Jean, par exemple. Poursuivre un projet de ce type à l'échelle régionale nous paraît donc positif.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il existe souvent un gouffre entre les ambitions et la réalité, et le dossier des bornes de recharge en est à nouveau la preuve.*

En décrétant l'interdiction des véhicules à moteur à combustion à l'horizon 2030-2035, ce gouvernement fait résolument le choix de la voiture électrique. Nous avons dès lors plus que jamais besoin d'une politique forte en la matière. Nous comptons aujourd'hui à peine dix-sept bornes, loin des 100 bornes annoncées d'ici à la fin de l'année 2020, un chiffre pourtant déjà bien trop faible selon les calculs de l'administration.

Comment s'explique ce retard ? Pouvez-vous résoudre le problème ? Est-ce lié au contrat conclu avec PitPoint ?

M. Roberti se réjouit du choix d'un système de bornes de recharge uniforme. S'agit-il en effet d'un seul système d'exploitation ou peut-on faire jouer la concurrence ?

L'accord de gouvernement ne dit rien sur l'installation de bornes de recharge électrique. Alors que le précédent gouvernement affichait déjà

Zijn we inderdaad gebaat bij één systeem, of kunnen we hier de concurrentie laten spelen?

Het regeerakkoord zegt niets over de installatie van elektrische laadpalen. De vorige regering toonde weinig ambitie op dat vlak. Wat zijn de doelstellingen van de huidige regering?

Wat zal de regering ondernemen om het basisnetwerk versneld uit te rollen?

Ligt de knoop in dit dossier bij de gemeenten, die de locatie van de laadpalen moeten goedkeuren en vergunningen moeten afgeven?

Hoe zit het met de performantie van het 400V-netwerk?

Hoe worden de Brusselaars begeleid? Brusselaars met een elektrische wagen die geen garage of oprit hebben, leggen soms een kabel over de stoep, maar daarvoor kunnen ze een boete krijgen. Wat moeten die mensen doen? Enkel gaan laden bij die zeventien palen? Is dat voldoende? Hoe helpt u Brusselaars die een elektrische wagen kopen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De commissieleden hebben zelf al veel vragen beantwoordt. Dat maakt mijn taak een stuk makkelijker!*

(verder in het Nederlands)

Ik heb wel een opmerking bij het feit dat deze interpellaties in de commissie Mobiliteit aan bod komen en niet in de commissie Leefmilieu. Ik begrijp dat dit de keuze is van het Uitgebreid Bureau van het parlement. Uiteraard stemmen de ministers hun antwoord op elkaar af om u een eensgezind antwoord te bezorgen, maar als u het nodig vindt om daarover met minister Alain Maron te debatteren, vermoed ik dat hij daar zeker zal voor openstaan.

Over hoe we onze klimaatdoelstelling zullen halen en wat de impact is van auto's in zijn totaliteit wordt ruim gedebatteerd. We hebben het dan niet enkel over de uitstoot van auto's, maar ook over de productie en het volledige levensproces ervan. U stelde ook specifieke vragen over de uitstoot, de laadpalen en het contract met PitPoint en over de

peu d'ambition à cet égard, quels sont les objectifs de l'actuel gouvernement ?

Qu'entreprendra-t-il pour accélérer le déploiement du réseau de base ?

Dans ce dossier, le nœud du problème se situe-t-il au niveau des communes, appelées à approuver la localisation des bornes et à délivrer des autorisations ?

Qu'en est-il de la performance du réseau 400 V ?

Comment les Bruxellois qui ne possèdent ni garage ni allée seront-ils aidés pour recharger leur voiture électrique ? Devront-ils se contenter des dix-sept bornes disponibles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les membres de la commission ont déjà répondu à de nombreuses questions, ce qui me facilite sensiblement la tâche !

(poursuivant en néerlandais)

Je voudrais cependant réagir au fait que ces interpellations ont été renvoyées en commission de la mobilité et non de l'environnement. C'est le choix du Bureau élargi et les ministres doivent accorder leurs réponses pour vous fournir une réponse homogène. Néanmoins, je vous invite à en débattre également avec le ministre Maron.

Nous avons déjà largement débattu de la manière dont nous allons atteindre nos objectifs climatiques et de l'impact des véhicules dans leur ensemble, sans nous limiter à leurs émissions mais en tenant également compte de leur production et de leur cycle de vie complet.

(poursuivant en français)

strategie die het gewest tegenover laadpalen zal hanteren.

Een hele reeks thema's komen hier dus aan bod. Ik zal trachten overall op in te gaan. Aan de problematiek in verband met PitPoint zal ik zeker niet voorbijgaan.

(verder in het Frans)

Voor uw vraag over het aantal groene voertuigen bij overheidsdiensten verwijst ik naar mijn schriftelijke antwoorden op gelijkaardige vragen over dat onderwerp.

U vraagt zich terecht af of een overschakeling op elektrische voertuigen wel de zaligmakende oplossing is. We moeten zowel rekening houden met de uitstoot van het voertuig als met de productie ervan. Over de hele levenscyclus bekeken zijn elektrische voertuigen echter milieuvriendelijker dan benzine- of dieselwagens.

Toch moeten we in de ontwikkeling van schonere technologieën blijven investeren. Daarnaast moeten we, zoals de heer Verstraete terecht opmerkt, evolueren naar kleinere en lichtere wagens die beter aangepast zijn aan de stad en zo weinig mogelijk hulpbronnen gebruiken. De technologie evolueert voortdurend. Ik ben ervan overtuigd dat die alsmat minder vervuilend zal worden.

We hebben beslist om dieselloertuigen te verbieden tegen 2030 en benzinevoertuigen tegen 2035. We moeten daar nu over beginnen te communiceren, zodat de bevolking de tijd krijgt om zich voor te bereiden. Tegelijkertijd moeten wij als overheid de alternatieven steunen.

Ik ben het ook met u eens dat we het aantal auto's moeten verminderen. We stellen al een verandering vast. De helft van de Brusselaars heeft geen auto meer en de autodeelsystemen zitten in de lift. We moeten die evolutie steunen.

In oktober 2019 wees het gewest een concessie toe aan PitPoint voor de levering, installatie en exploitatie van 100 elektrische laadpalen. Dat eerste netwerk kan het basisnetwerk worden, met

En ce qui concerne le nombre de véhicules verts disponibles au sein des administrations publiques, je vous invite à consulter les réponses écrites que j'ai déjà apportées à ces questions. Il serait trop long de vous en donner le détail.

Quant à savoir si le passage à l'électrique est possible, nous touchons ici au débat climatique. Nous savons qu'il y a, d'une part, les émissions du véhicule et, d'autre part, sa production. Nous savons aussi que l'ensemble du cycle de vie d'une voiture électrique est plus favorable que celui des voitures essence ou diesel.

Toutefois, nous devons continuer à investir dans le développement de technologies de plus en plus propres. La remarque de M. Verstraete est tout à fait pertinente : nous devons évoluer vers des voitures petites et légères, mieux adaptées à la ville et utilisant le moins de ressources possible. La technologie ne cesse d'évoluer et le débat d'aujourd'hui, inimaginable il y a dix ans, le prouve encore. Je suis convaincue également que la technologie sera incitée à devenir de plus en plus propre.

Les débats concernant l'hydrogène et l'électricité sont également très pertinents et montrent surtout une évolution que les responsables politiques doivent suivre en élaborant des stratégies pour aujourd'hui, mais aussi pour demain.

Nous avons décrété la fin du diesel et de l'essence, respectivement en 2030 et en 2035. Si nous ne le communiquons pas dès maintenant, nous risquons de prendre la population au dépourvu.

Il faut commencer dès maintenant à bien communiquer pour que les gens qui comptent acheter une nouvelle voiture sachent qu'il vaut mieux éviter les véhicules diesel. De notre côté, nous devons soutenir les solutions alternatives qui existent.

Je suis également d'accord avec les remarques sur la diminution du nombre de voitures. La moitié des Bruxellois n'en possèdent plus. Nous constatons déjà une transition : les Bruxellois demandent d'avoir accès à un véhicule partagé et les systèmes d'autopartage sont de plus en plus populaires. Nous devons soutenir cette évolution.

locaties die door het gewest en de gemeenten worden voorgesteld.

De start van dit dossier verliep moeizaam, waardoor het project zes maanden vertraging heeft opgelopen. We hebben de zaken evenwel in handen genomen, ondanks de technische, juridische en praktische problemen. Ondertussen zijn er al zeventien laadpalen geplaatst: twee in Schaarbeek, vijf in Jette, vier in Ganshoren, vier in Evere en twee in Etterbeek.

Daarnaast zijn er nog honderden privélaadpalen in Brussel, waarvan er heel wat zich op plaatsen bevinden die toegankelijk zijn voor het publiek, zoals in ondergrondse parkings. Er is een kaart van die laadpunten beschikbaar.

Zeventien openbare laadpunten volstaan natuurlijk niet. De voorbije weken is Brussel Mobiliteit van start gegaan met het bepalen van de exacte locaties van 35 bijkomende laadpalen, zodat de concessiehouder die tegen het einde van de winter kan plaatsen. Het precies bepalen van die locaties was niet opgenomen in de concessieovereenkomst. Die stap werd toegevoegd op verzoek van Brussel Mobiliteit, om te voorkomen dat de laadpalen slecht geplaatst worden of niet aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) voldoen. Er is dus geen reden om PitPoint te bestraffen, want die fase werd pas achteraf toegevoegd. Wel vind ik dat de methode moet worden geëvalueerd. Het proces lijkt inderdaad lang aan te slepen, maar de contracten zijn getekend en we moeten enkel nog wat afwachten tot alle 100 laadpalen zijn geïnstalleerd.

Bovendien moest een nieuw basisnetwerk met 100 laadpalen worden bepaald omdat er bij de vaststelling van het oorspronkelijke netwerk geen rekening mee was gehouden dat laadpalen die een stroomsterkte van 22 kW kunnen leveren, moeten worden aangesloten op een netwerk met een vermogen van 400 volt.

Ik zal de procedure toelichten. Na een eerste ontmoeting met de gemeenten stelt PitPoint locaties voor. Als die worden goedgekeurd, verstrekt de gemeente of het gewest de vergunning en organiseert Brussel Mobiliteit de bepaling van de precieze locatie op het terrein, samen met de gemeente, Sibelga en PitPoint. Pas nadat de

Je vais à présent me concentrer sur la question des bornes de recharge électrique en Région bruxelloise, véritable sujet de ce débat. Une concession de service ayant pour objet la fourniture, l'installation et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour des véhicules électriques a été attribuée à PitPoint en octobre 2018. Ces installations sont financées par un partenariat entre une société privée et des fonds européens.

Il importe que notre Région joue un rôle pionnier en installant des bornes de recharge pour préparer l'arrivée d'une technologie qui contribuera à améliorer la qualité de l'air. Ce premier réseau de 100 bornes pourrait être le maillage de base, constitué d'emplacements proposés par la Région et les communes.

Le démarrage de ce dossier a été difficile et nous accusons effectivement un retard de six mois. Nous prenons toutefois les choses en main pour avancer, malgré les problèmes techniques, juridiques et pratiques. Dix-sept bornes ont déjà été installées : deux à Schaarbeek, cinq à Jette, quatre à Ganshoren, quatre à Evere et deux à Etterbeek.

Il faut aussi rappeler que ce ne sont pas les seules bornes qui existent à Bruxelles. Il s'agit de bornes publiques établies sur la base du contrat passé avec la société PitPoint. Il existe également des centaines de bornes de recharge privées, dont de nombreuses se trouvent dans des endroits accessibles au public, comme des parkings souterrains. On peut donc recharger sa voiture à différents endroits, et une carte de ceux-ci est disponible. Mais il est vrai qu'à l'heure actuelle, seuls dix-sept points de recharge publics sont accessibles à Bruxelles. C'est insuffisant.

Ces dernières semaines, un travail de piquetage a été réalisé pour 35 bornes par Bruxelles Mobilité. Cela devrait permettre au concessionnaire de les placer d'ici à la fin de l'hiver, une fois obtenues les autorisations d'Osiris et des administrations des voiries. La réalisation du piquetage n'est pas prévue dans le schéma de base tel qu'établi dans les annexes du contrat de concession. Cette étape a été ajoutée à la demande de Bruxelles Mobilité, afin d'éviter que les bornes soient mal placées ou ne respectent pas le règlement régional d'urbanisme (RRU). Le but est également de s'assurer que le

vergunning is afgegeven, kan de concessiehouder van start gaan met de technische werken. Het gaat meer bepaald om de aansluiting op het elektriciteitsnet en de plaatsing en het testen van de laadpaal. Zodra de laadpaal getest is, brengt Brussel Mobiliteit de nodige borden en markeringen aan.

De concessiehouder ontwikkelde een website om de procedure te versnellen. Brussel Mobiliteit en de gemeenten kunnen de verschillende fasen van het proces voortaan valideren op die site. De vertraging in dit dossier was deels te wijten aan de vele vergaderingen met de gemeenten en de bezoeken ter plaatse.

Voorstellen voor nieuwe installaties moeten vooraf door het gewest worden goedgekeurd, dat nagaat of aan de verschillende voorwaarden is voldaan.

Zo moeten natuurlijke personen in Brussel gedomicilieerd zijn en een volledig elektrisch voertuig gebruiken. Autodeelbedrijven moeten een vergunning hebben om hun diensten te verstrekken in het Brussels Gewest en een aanvraag per vijf volledig elektrische auto's bij parking.brussels indienen. Taxibedrijven moeten een vergunning hebben om hun diensten te verstrekken in het Brussels Gewest en een aanvraag indienen voor elke volledige elektrische taxi.

Bij aanvragen voor laadinstallaties op de openbare weg wordt naar de volgende elementen gekeken:

- de mogelijkheid om de laadpaal op het terrein van de aanvrager te installeren;

- het bestaan van laadinfrastructuur binnen een straal van 250 meter en het gebruik van die infrastructuur;

- de mogelijkheid om nieuwe infrastructuur te installeren in overdekte parkings of andere parkings die toegankelijk zijn voor het publiek.

Bijkomende infrastructuur op de openbare weg is dus maar de laatste optie.

Op 1 november waren de zeventien openbare laadpalen goed voor meer dan duizend oplaadbeurten in een periode van 255 dagen. Dat is gemiddeld één oplaadbeurt om de vier dagen. In

marquage et le balisage vertical de ces bornes puissent être réalisés facilement par Bruxelles Mobilité, une fois celles-ci installées par PitPoint.

En l'état, il n'y a donc pas lieu de contraindre ou de pénaliser PitPoint, car cette dernière étape a été ajoutée. En revanche, je suis d'accord avec le principe de l'évaluation de la méthode qui a été décidée au cours de ces deux dernières années. Les processus nous paraissent longs, mais la procédure est en route, le contrat est signé et nous devons juste nous assurer que l'installation de ces 100 bornes aura bien lieu.

Le réseau de base des 100 premières bornes, tel que défini après la consultation des dix-neuf communes par le précédent ministre chargé de la mobilité, n'avait pas pu tenir compte de la disponibilité du réseau 400 V indispensable pour l'installation d'une borne d'une puissance de 22 kW. La définition d'un nouveau réseau de base était donc nécessaire.

J'en viens à la procédure. Après une première rencontre avec les communes, PitPoint transmet des fiches de proposition de localisation. Libre aux communes de les faire valider par le collège ou de transmettre l'accord du conseiller en mobilité et/ou de l'échevin concerné.

La seconde étape consiste en une visite de piquetage sur le terrain à laquelle la commune, Sibelga et PitPoint sont conviés par Bruxelles Mobilité. Si la localisation est modifiée, la fiche de proposition l'est également. Une fois les localisations arrêtées, les collèges (pour les voiries communales) ou la Région (pour les voiries régionales) accordent leur autorisation de voirie.

Ce n'est qu'une fois les autorisations de voirie obtenues que le concessionnaire peut entreprendre les démarches techniques liées à l'installation de la borne : raccordement au gaz et à l'électricité, installation et contrôle de la borne. Une fois la borne testée, Bruxelles Mobilité réalise la signalisation verticale et le marquage au sol.

Pour accélérer le traitement des demandes, un portail web a été développé par le concessionnaire, afin de numériser la procédure. Bruxelles Mobilité et les communes pourront désormais chacune valider les étapes en question. Le nombre de

de praktijk worden sommige oplaadpalen twee tot vier keer per dag gebruikt en andere maar één keer per week. Een mogelijke oorzaak is dat de juiste borden soms nog ontbreken, waardoor de parkeerplaatsen vaak door gewone auto's worden ingenomen. De vier laadpalen in Evere kennen het meeste succes, vooral de laadpaal in de Genèvestraat.

Sibelga breidt zijn 440 V-netwerk uit met 1% per jaar. Momenteel heeft dat netwerk een dekkingsgraad van 12%. Een versnelling van die uitbreiding zou zwaar doorwegen op de kostprijs voor de Brusselse gezinnen. We weten niet welk bedrag Sibelga aan PitPoint aanrekenet voor de aansluiting van de laadpalen. Dat maakt deel uit van de risico's die de concessiehouder neemt in het kader van zijn economisch model.

Het gewest kent geen subsidies toe aan PitPoint. Het project charge.brussels werd wel geselecteerd in het kader van het Europees project Benefic, waardoor Pitpoint een Europese subsidie voor elke laadpaal krijgt.

We moeten naar een zekere harmonisering streven. Het staat de gemeenten vrij om op de gemeentewegen laadpalen van andere bedrijven te laten installeren, maar voor de gewestwegen heeft alleen PitPoint een vergunning gekregen.

Uiteraard kan een concessieovereenkomst altijd worden verbroken, maar dat brengt kosten met zich mee. Het is belangrijk dat de 100 laadpalen zo snel mogelijk beschikbaar zijn. Voor het einde van de winter zullen er al 35 extra laadpalen komen en ik hoop dat de rest van de 100 laadpalen tegen het einde van de zomer 2020 operationeel zal zijn. Deze fase zal ons een idee geven van wat wij in de toekomst nodig hebben op technologisch vlak.

(verder in het Nederlands)

Ik kan nu nog niet zeggen welke technologieën we precies zullen ondersteunen. We moeten in nauw contact met de onderzoekers en de industrie opvolgen wat de vooruitzichten zijn voor de toekomst.

U had het zelf over waterstof. In Halle kun je al waterstof tanken bij Colruyt. Dit is echter voor een heel beperkt aantal wagens van toepassing en de

réunions avec les acteurs concernés et de visites de piquetage explique en partie les retards accumulés dans ce projet.

Les propositions de nouvelle installation sont soumises à une étape préalable d'acceptation par la Région sur la base des conditions relatives au demandeur et du critère d'échelle de chargement. Ce dernier critère détermine la décision de principe d'accepter ou pas l'installation d'une nouvelle infrastructure de recharge sur le domaine public.

Les conditions liées au demandeur en personne physique sont les suivantes :

- être domicilié en Région de Bruxelles-Capitale ;
- utiliser ou prouver qu'il va effectivement utiliser un véhicule entièrement électrique.

Les conditions liées au demandeur s'il est une entreprise ou un organisme d'autopartage sont les suivantes :

- être titulaire d'un agrément pour l'autopartage en libre-service en Région de Bruxelles-Capitale ;
- introduire une demande par cinq voitures entièrement électriques enregistrées auprès de parking.brussels.

Les conditions liées au demandeur exploitant d'une entreprise de taxis sont les suivantes :

- être titulaire d'une autorisation délivrée par la Région de Bruxelles-Capitale ;
- introduire une demande par taxi entièrement électrique.

Les critères fixés pour accepter l'installation d'une infrastructure de recharge sur le domaine public sont ceux définis par le principe d'échelle de chargement, qui prévoit une élimination progressive des autres solutions. Ces critères sont les suivants :

- la possibilité d'installer la borne sur le terrain du demandeur ;

waterstoftechnologie verschilt inderdaad erg van die van de elektrische wagens. Aan sommige laadpalen moet je zes uur aangesloten zijn om je wagen helemaal op te laden, maar er zijn tegenwoordig ook snelladers waar je op een of twee uur al klaar bent. De MIVB experimenteert ook al met verschillende soorten elektrische bussen.

Er wordt dus ingezet op een hele reeks technologieën. We moeten er natuurlijk voor zorgen dat de verschillende technologieën mogelijk blijven. Anderzijds mogen we ook niet wachten tot alles uitgeklaard is en ondertussen niets doen.

Heel wat mensen willen nu al overstappen op een elektrische wagen, maar hebben geen garage of geen plaats voor hun woning. We moeten er dus voor zorgen dat die mensen toegang krijgen tot een laadpaal op openbaar terrein ofwel op een redelijke afstand, meer bepaald 250 m.

- l'existence et le taux d'utilisation des infrastructures de recharge existantes à une distance pédestre de moins de 250 m ;

- la possibilité d'installer une nouvelle infrastructure de recharge dans des parkings couverts ou autres parkings accessibles au public. Cela répond à la suggestion de M. de Patoul de mutualiser l'utilisation des parkings d'entreprises couverts pour renforcer l'offre de bornes électriques ;

- en dernier ressort, l'installation d'une infrastructure de recharge supplémentaire sur le domaine public.

À la date du 1^{er} novembre, plus de mille sessions de chargement avaient été réalisées, sur un total de 255 jours, via l'une des dix-sept bornes en fonctionnement. En moyenne, il y a donc une session tous les quatre jours. Dans la pratique, deux, trois ou quatre sessions sont constatées par jour sur certaines bornes, tandis que d'autres ne sont utilisées qu'une fois par semaine.

Ces moindres performances peuvent probablement s'expliquer par le fait que le marquage ou la signalisation verticale de ces emplacements font parfois encore défaut. Dès lors, les places de stationnement sont régulièrement occupées par des véhicules thermiques. Ce sont les quatre bornes situées à Evere qui comptabilisent les meilleurs taux de chargement et plus particulièrement celle située rue de Genève.

Sibelga nous a communiqué qu'elle étendait son réseau 400 V à raison d'un pourcent par année. Le taux de couverture du réseau 400 V est actuellement de 12 %. Une accélération de la mise à 400 V du réseau pèserait lourdement sur la facture des ménages bruxellois. Dans le cadre de la concession, les montants liés au raccordement des bornes facturées par Sibelga à PitPoint ne sont pas connus du pouvoir adjudicateur et font partie des risques pris par le concessionnaire dans le cadre de son modèle économique. Les enjeux liés au réseau 400 V sont entièrement de la responsabilité de Sibelga.

Aucune subvention régionale n'est versée à PitPoint dans le cadre de la concession. Le projet charge.brussels a néanmoins été sélectionné dans le

cadre du programme européen Benefic, dans lequel une subvention est attribuée à PitPoint pour chaque borne installée.

Notons que s'il faut chercher une certaine harmonisation et ne pas multiplier les systèmes et technologies, les communes sont toutefois libres d'installer des bornes gérées par d'autres opérateurs sur les voiries communales. Le concessionnaire, par contre, dispose du droit exclusif d'installer et d'exploiter des infrastructures de recharge sur le domaine public régional. En l'occurrence, il s'agit donc de PitPoint.

Comme pour toute concession, il existe une possibilité de rupture de contrat, mais celle-ci peut entraîner des coûts qui n'ont pas encore été évalués. Il est donc important que les 100 bornes prévues dans le contrat qui nous lie à PitPoint soient installées dans un délai minimal. Les 35 bornes supplémentaires doivent être mises en place avant la fin de l'hiver, mais j'espère que les 100 premières seront opérationnelles avant la fin de l'été 2020. Cette étape nous permettra de nous faire une idée de ce qui sera nécessaire dans le futur, notamment sur le plan des technologies.

(poursuivant en néerlandais)

Je ne peux pas encore vous dire quelles technologies nous allons soutenir. Nous devons rester en contact étroit avec les chercheurs et suivre l'évolution de l'industrie pour connaître les perspectives d'avenir. Dans le même temps, nous ne pouvons pas non plus attendre sans rien faire.

De nombreuses personnes veulent dès à présent passer à l'électrique, mais n'ont pas de garage ou de place devant chez elles. Nous devons leur permettre d'avoir accès à une borne de recharge publique ou à une distance raisonnable de 250 m.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *In de toekomst moeten er elektrische laadpalen komen, zeker voor wie geen alternatief voor de wagen heeft om zich te verplaatsen. De installatie van zulke laadpalen moet sneller vorderen, want zolang mensen geen zekerheid hebben dat ze een elektrische wagen kunnen*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- L'avenir est à la mise en place de bornes de recharge pour les voitures électriques, notamment pour celles et ceux qui n'ont d'autre solution que de prendre une voiture pour se déplacer, que ce soit pour des raisons professionnelles ou familiales, ou tout simplement parce qu'il n'y a pas de réseau de transport en

opladen, zullen ze niet snel geneigd zijn om over te stappen.

Ondanks alles zijn we nog steeds ver verwijderd van de aangekondigde honderd laadpalen. Gelukkig komt er ook steun van de privésector. De overheid moet die als een partner beschouwen.

Ik vraag me af of het netwerk zal volstaan om alle elektrische wagens in het Brussels Gewest op te laden. De komende maanden zullen we het daar nog over hebben.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Hoeveel laadpalen heeft het Brussels Gewest nodig? Op basis van verschillende studies heb ik berekend dat dat er enkele duizenden zijn. Klopt dat? U streeft naar honderd palen tegen 2020, plus een aantal privé-installaties, maar hebt u ook een strategie om dat aantal nog flink te verhogen? Hoe kan de vertraging opgelost worden?*

Het probleem ligt blijkbaar bij het bepalen van de precieze locatie voor elke laadpaal. Daar moet toch een snellere procedure voor mogelijk zijn? We moeten daar niet tot eind 2020 mee wachten. Het verbaast mij dan ook dat uw plannen op dat vlak niet verder gaan dan een digitalisering bij PitPoint.

Het verbaast mij ook dat er geen sancties bepaald zijn. Hebben we dan een ander drukingsmiddel ten aanzien van PitPoint? Kunt u ons de overeenkomst bezorgen? Of ligt het probleem niet bij PitPoint? Hoe zult u het dan oplossen? Het lijkt erop dat u de problemen alleen maar voor zich uit schuift.

commun rapide et efficace à proximité de leur habitation.

Il faut intensifier la mise en place de ces bornes électriques, car tant qu'on n'offrira pas aux automobilistes la possibilité de recharger leur véhicule, ils ne passeront pas au véhicule électrique, de peur de tomber en panne. À cet égard, il faut également travailler main dans la main avec les constructeurs.

Vous m'avez répondu que dix-sept bornes étaient réparties sur le territoire bruxellois et qu'un travail de piquetage serait réalisé d'ici la fin de l'année. Malgré tout, nous sommes loin du réseau de 100 bornes annoncé il y a quelques mois. Heureusement que nous pouvons également compter sur le soutien du secteur privé. Les secteurs public et privé doivent, eux aussi, travailler main dans la main, et nous devons encourager les partenariats.

Je me demande si nous aurons réellement les capacités nécessaires pour approvisionner tous les véhicules électriques en Région bruxelloise. Nous reviendrons sur ce point dans les mois à venir.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *Mme la ministre, de combien de bornes a-t-on besoin en Région bruxelloise ? En avez-vous une idée ? J'ai effectué des calculs sur la base de plusieurs études, on parle de plusieurs milliers. Est-ce exact ? Vous nous dites que l'on va en avoir cent pour l'été 2020, plus les bornes privées bien entendu. Mais où est la stratégie pour augmenter ce nombre ? Puisque vous nous dites que le retard est dû principalement au piquetage, comment en sort-on ?*

Nous avons bien compris en quoi consiste le piquetage : il s'agit de se rendre sur place et de décider où la borne sera placée. Il faudrait quand même trouver une procédure un peu plus rapide. Sinon, peu importe l'opérateur avec lequel nous allons travailler demain, ce problème de piquetage va demeurer. Nous n'allons pas attendre fin 2020 pour trouver une solution. Je suis donc un peu étonné que vous n'ayez pas d'autre stratégie que la numérisation de la procédure par PitPoint.

Je suis aussi très étonné de l'absence de pénalité. Est-il possible de disposer de la convention, en annexe de la réponse ? Avons-nous quand même un

Waarom laat u de gemeenten niet weten dat er geen beslissing van het gemeentecollege vereist is en dat de gemeenten ook andere bedrijven kunnen inschakelen om laadpalen te plaatsen op gemeentewegen? Dat zou de zaken al wat versnellen.

Zal Sibelga een grotere rol spelen bij de installatie van de laadpalen? Welke strategie wordt er gehanteerd? Waarom bepaalt u niet enkele normen om de markt vervolgens vrij te laten?

Kortom, ik ben niet echt tevreden. Misschien dat er binnen een jaar nog 17 laadpalen zijn geïnstalleerd, maar een echte oplossing komt er niet.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *We zullen het er binnenkort nog over hebben.*

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *We moeten deze kwestie zeker nog verder uitdiepen.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *Wat u aanbracht in verband met autodelen, lijkt me zeer interessant. Als mensen geen eigen auto bezitten, doet het er niet zo toe dat de technologie snel evolueert. Ze hebben in dat geval niet persoonlijk geïnvesteerd. Cambio heeft bijvoorbeeld overal in het gewest al vaste stations. Daar kun je gemakkelijk een elektrische laadpaal plaatsen.*

moyen de pression sur cette société ? Ou bien ce n'est pas de la faute de la société, mais alors discutons ici des solutions pour accélérer les choses. J'ai l'impression que l'on reporte le problème à plus tard, sans présenter à cette commission de véritables solutions.

J'aurais aimé vous entendre dire que vous alliez écrire aux communes pour préciser, par exemple, qu'il n'y a pas besoin de décision du collège communal. Cela pourrait peut-être déjà accélérer la procédure. Je ne dis pas que toute la faute incombe à la Région, il y a certainement des erreurs ailleurs. Comment fait-on pour aller plus vite ? Par exemple, en effet, éviter une décision du collège. Dire aux communes qu'elles peuvent s'adresser à d'autres opérateurs pour aller plus vite.

Nous n'avons pas non plus eu de réponse sur le rôle de Sibelga. Le gestionnaire sera-t-il amené demain à jouer un rôle plus important dans l'installation de bornes ? Quelle est la stratégie ? Essaye-t-on de procéder de manière publique ? Pourquoi ne pas ouvrir tout à fait le marché en fixant quelques normes qui permettraient d'harmoniser l'utilisation des bornes, notamment le paiement ?

Donc, je reste un peu sur ma faim, car je ne vois pas de solution et j'ai l'impression que dans un an, nous serons peut-être passés de 17 à 34 bornes, mais nous en serons toujours au même point.

M. Julien Uyttendaele (PS).- *Nous nous reverrons bientôt.*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *De notre côté, nous suivrons ce dossier, qu'il nous semble nécessaire d'approfondir davantage.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Ce que vous avez dit sur l'autopartage me semble très intéressant. En effet, si les gens ne possèdent pas de voiture particulière, peu importe que la technologie évolue vite, puisqu'ils n'ont pas investi personnellement. Cambio, par exemple, possède des stations fixes dans toute la Région, où l'on pourrait placer sans peine des bornes de recharge électrique.*

Villo is ook een voorbeeld. Tien jaar geleden heeft dat deelfietsenplatform een heel netwerk uitgebouwd met vaste installaties. Dat hadden laadpalen kunnen zijn. Helaas heeft men daar toen niet aan gedacht, en nu zit men opgescheept met een ietwat onhandig systeem. Daarom is het zo belangrijk om je niet vast te pinnen op een bepaalde technologie. U zegt terecht dat we de korte én de lange termijn in de gaten moeten houden en daar een goed evenwicht in moeten vinden.

We kunnen ons afvragen of we alles moeten inzetten op laadpalen of niet? In elk geval moet het gebruiksgemak centraal staan. Dat zie je ook bij de elektrische deelfietsen die nu populair zijn: uiteindelijk kiest de gebruiker voor het gemakkelijkste systeem. Als er tankstations komen waar je je lege batterij kunt inruilen voor een volle, worden de laadpalen meteen overbodig. Het is dan ook belangrijk om de markt in de gaten te blijven houden en flexibel in te spelen op ontwikkelingen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vraag mij ook af wat de ambitie is. U maakt gewag van een basisnetwerk van 100 laadpalen. De vorige minister had nochtans gezegd dat die 100 maar een begin waren en dat het netwerk zou worden uitgebreid tot 150 laadpalen en op termijn zelfs 210, wat ook het aantal is dat nodig is.

Wat bent u dus concreet en op korte termijn van plan? Blijft het bij die 100 palen of komen er meer? U sprak ook over 35 extra laadpalen, maar dat heb ik niet zo goed begrepen.

U vermeldde een aantal gemeenten waar al laadpalen staan. Volgens de recentste gegevens die beschikbaar zijn, waren er in 2018 enkele gemeenten, zoals Sint-Joost-ten-Node, die nog altijd niet hadden ingetekend op het gewestelijke laadpalenplan. Hebt u ondertussen van alle gemeenten de verzekering gekregen dat ze willen meewerken, zodat u de laadpalen kunt spreiden over het hele Brussels Gewest? Het heeft immers geen zin om alleen maar in een paar gemeenten laadpalen te plaatsen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er zijn honderd laadpalen gepland via het contract met

Autre exemple : il y a dix ans, la plate-forme Villo a développé tout un réseau d'installations fixes, où l'on aurait également pu installer des bornes de recharge. Malheureusement, on n'y a pas pensé à l'époque et on se retrouve avec un système peu pratique. D'où l'importance de ne pas s'attacher à une technologie en particulier. Comme vous le dites, nous devons suivre l'évolution à court et à long termes, en trouvant un bon équilibre.

La question est de savoir si nous devons tout miser sur les bornes de recharge. Quoi qu'il en soit, le confort d'utilisation doit être un élément central. Il faut donc suivre le marché et réagir avec souplesse aux développements.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je m'interroge sur votre ambition. Concrètement, qu'envisagez-vous à court terme ? En resterons-nous à ces 100 bornes ou y en aura-t-il plus ? Vous avez parlé de 35 bornes supplémentaires, mais je n'ai pas bien compris.*

Selon les dernières données disponibles de 2018, quelques communes n'avaient toujours pas souscrit au plan régional de bornes de recharge. Depuis lors, avez-vous obtenu de toutes les communes l'assurance de leur collaboration, afin de disposer de bornes dispersées sur l'ensemble du territoire ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le contrat avec PitPoint prévoit 100 bornes, mais il ne s'agit pas d'en rester là. De plus,*

Pitpoint. Ik heb daarop gefocust omdat de uitvoering vertraging heeft opgelopen.

Het mag uiteraard niet bij die 100 laadpalen blijven, maar het is niet alleen aan de overheid om laadinfrastructuur aan te bieden. We moeten ook samenwerken met de privésector om het aanbod uit te breiden. De publieke laadpalen zullen immers nooit volstaan om de omslag naar elektrische voertuigen te maken. Zoals de heer De Beukelaer terecht opmerkt, moeten we ook een strategie ontwikkelen en afspraken maken, maar de verantwoordelijkheid mag niet uitsluitend bij de overheid liggen.

Van die 100 laadpalen zullen er 35 voor het einde van de winter geplaatst worden. De overige 65 zullen in 2020 volgen, zodat we over een basisnetwerk beschikken. Nadien zullen we bekijken hoe we verder gaan en welk nieuw contract er nodig is. Als we het netwerk willen uitbreiden en het selectie van de plaatsen vlotter willen doen verlopen, moeten we ondertussen aan een aantal uitdagingen werken, zoals de digitalisering en de aanpassing van het Sibelganetwerk.

We moeten een strategie ontwikkelen, maar vandaag wilde ik u vooral inzicht geven in de problemen met Pitpoint. We onderzoeken nog of het juridisch gezien toegestaan is om het contract, dat in 2018 is gesloten, openbaar te maken. Zodra we het antwoord kennen, laten we u dat weten.

- De incidenten zijn gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

EN TOT DE HEER ALAIN MARON, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

la responsabilité de proposer une infrastructure de recharge ne doit pas uniquement incomber aux pouvoirs publics. Nous devons aussi collaborer avec le secteur privé.

Sur ces 100 bornes, 35 seront placées d'ici la fin de l'hiver et les 65 autres suivront en 2020, de sorte que nous disposerons d'un réseau de base. Nous examinerons ensuite la marche à suivre et l'opportunité d'un nouveau contrat. Si nous voulons étendre le réseau et fluidifier la procédure de sélection des emplacements, il nous faudra relever plusieurs défis, comme la numérisation et l'adaptation du réseau de Sibelga.

Nous devons élaborer une stratégie mais, aujourd'hui, je voulais surtout vous informer des problèmes avec PitPoint. Nous étudions encore la possibilité juridique de rendre public le contrat conclu en 2018. Dès que nous connaissons la réponse, nous vous le ferons savoir.

- Les incidents sont clos.

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

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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,

ET À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

betreffende "het zogenaamde verbod op motorfietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW GLADYS KAZADI
MUANANGABU KANIKI,**

betreffende "de start van een analyse over de impact van de tweewielers op de stadsvervuiling in Brussel".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW INGRID PARMENTIER**

betreffende "de impact van motorfietsen en vrachtwagens op de luchtkwaliteit in Brussel en de opname ervan in de lage-emissiezone (LEZ)".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW ANNE-CHARLOTTE
D'URSEL,**

betreffende "de toekomst van motorfietsen in Brussel".

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Zowel in de Franstalige als de Nederlandstalige pers zag ik verschillende artikels verschijnen over een zogenaamd verbod op motorfietsen dat de Brusselse regering zou willen instellen in het gewest. In *Le Vif* las ik: "Pour atteindre ses objectifs climatiques et améliorer la qualité de son air, le gouvernement bruxellois réfléchit à interdire les deux roues à terme sur son territoire."

Ik heb het een zogenaamd verbod genoemd, ook in de titel van mijn oorspronkelijk mondelinge vraag, omdat daarover in het bestuursakkoord niets staat. Ook in de commissie hebben we u daar nooit uitspraken over horen doen. Op basis van wat er in de pers verschijnt, krijgt de lezer echter de indruk

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

concernant "la prétendue interdiction des motocyclettes en Région de Bruxelles-Capitale".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
GLADYS KAZADI MUANANGABU
KANIKI,**

concernant "le lancement d'une analyse sur l'impact des deux-roues sur la pollution urbaine à Bruxelles".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
INGRID PARMENTIER,**

concernant "l'impact des motos et des camions sur la qualité de l'air à Bruxelles et leur prise en compte dans la zone de basse émission (LEZ)".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

concernant "l'avenir des motocyclettes à Bruxelles".

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *La presse, tant néerlandophone que francophone, a publié des articles sur une prétendue interdiction des motocyclettes que le gouvernement bruxellois voudrait instaurer.*

Il n'a pourtant jamais été question d'une telle mesure, ni dans l'accord de gouvernement, ni en commission. Le lecteur attentif a finalement pu découvrir qu'il s'agit d'une initiative de Bruxelles Environnement, qui veut réaliser une étude en 2020 pour mesurer la contribution des deux-roues à la pollution, notamment à la suite d'une étude réalisée par l'International Council on Clean Transportation (ICCT). Celle-ci concluait que les deux-roues équipés de moteurs à combustion et

dat dit een politieke beslissing is van de Brusselse regering, en daar wringt het schoentje.

De aandachtige lezer zal ontdekken dat het om een initiatief van Leefmilieu Brussel gaat. Ze willen in 2020 een studie starten om het aandeel van de vervuiling door tweewielers te berekenen, dit onder meer naar aanleiding van de nieuwe studie van de non-profitorganisatie International Council on Clean Transportation (ICCT). Daarin staat dat tweewielers met verbrandingsmotoren die voornamelijk op benzine rijden meer vervuilen dan auto's. Het doel van de studie van Leefmilieu Brussel is om argumenten aan te dragen waarop politieke beslissingen kunnen worden gebaseerd.

Intussen heb ik een ander artikel gelezen van het emissieonderzoeksinstituut Emisia, dat de studie van ICCT heeft geanalyseerd. De gebruikte onderzoeksmethode zou helemaal niet betrouwbaar zijn en wetenschappelijk niet altijd even verantwoord. De onderzoekers vergelijken oude en nieuwe motoren met de norm voor nieuwe auto's. Dat kan niet omdat de testcycli voor auto's en motoren volledig verschillend zijn.

Febiac, de Belgische en Luxemburgse Automobielen Tweewielerfederatie, ziet een verbod als pure provocatie. Het is duidelijk vooral op het vlak van communicatie misgelopen. Een verkennende studie van Leefmilieu Brussel werd in de pers immers voorgesteld als een beslissing van de Brusselse regering.

De Open Vld-fractie blijft van oordeel dat gemotoriseerde tweewielers zich uitstekend lenen voor een stedelijke context en dat ze ook deels een antwoord kunnen bieden op de fileproblemen. Uiteraard verdedigen we steeds een en-enverhaal in een context van multimodale verplaatsingen.

Er worden almaar meer elektrische scooters en motorfietsen ingeschreven. Tussen januari en oktober 2019 was er een stijging van 15% tegenover vorig jaar. Tegelijk wordt de norm voor nieuwe gemotoriseerde tweewielers strenger. Vanaf 1 januari 2020 moeten ze aan de Euro 5-norm voldoen. Met die nieuwe norm volgen de motoren en scooters de Europese eisen die nu al voor auto's gelden.

roulant à l'essence polluaient plus que les voitures. L'étude de Bruxelles Environnement a pour objectif de fournir des arguments sur lesquels des décisions politiques peuvent se baser.

Toutefois, d'après un article de l'institut d'étude sur les émissions Emisia, la méthode utilisée par l'ICCT ne serait pas fiable et serait non fondée scientifiquement. Les chercheurs auraient appliqué les normes des nouvelles voitures à des motos anciennes et nouvelles, alors que les cycles d'essais pour les voitures et les motos sont complètement différents.

La Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac) estime qu'une interdiction serait une pure provocation. Quoi qu'il en soit, si une étude exploratoire de Bruxelles Environnement est présentée dans la presse comme une décision du gouvernement bruxellois, la communication est loin d'être optimale.

L'Open Vld continue à estimer que les deux-roues motorisés se prêtent parfaitement au contexte urbain et qu'ils peuvent aussi apporter une solution aux embouteillages. Nous sommes partisans de la multimodalité des déplacements.

De plus en plus de motocyclettes et de scooters électriques sont en circulation. Leur nombre a augmenté de 15 % entre janvier et octobre 2019. Par ailleurs, à partir de janvier 2020, les deux-roues motorisés devront respecter la norme Euro 5 et les objectifs européens valables pour les voitures.

Dans le débat relatif à l'extension de la zone de basse émission (LEZ) aux motocyclettes, il faut souligner que les motos et les scooters sont responsables d'une très petite partie des émissions de polluants. Ils ne représentent que 7 % des 7 millions de véhicules et ils parcourent en moyenne 3.000 km par an, contre plus de 14.000 pour les voitures. De plus, ils sont moins fréquemment à l'arrêt dans la circulation et tournent moins pour trouver une place de stationnement.

Le gouvernement bruxellois a-t-il décidé d'étudier les émissions des deux-roues motorisés ? L'étude planifiée par Bruxelles Environnement s'inscrit-elle dans un projet du gouvernement ? Qu'est-ce

In het debat over het al dan niet uitbreiden van de lage-emissiezone (LEZ) naar motorfietsen moet worden benadrukt dat die motoren en scooters maar een heel klein aandeel hebben in de uitstoot. Dat moet dus ook in het juiste perspectief geplaatst worden en niet alleen als je het voertuigenpark bekijkt. Van de 7 miljoen eenheden nemen de motoren en scooters maar 7% in. Het gemiddelde aantal gereden kilometers is ook beduidend lager. Bij motoren en scooters gaat het gemiddeld om zo'n 3.000 km per jaar, terwijl dat bij auto's meer dan 14.000 km is. Bovendien is er bij tweewielers veel minder stop-startverkeer. Motoren mogen immers bij een gemiddelde snelheid lager dan 50 km/u tussen de wagens door laveren. Tot slot is er bij motoren ook veel minder 'zoekverkeer' omdat ze minder naar een parkeerplaats hoeven te zoeken.

Heeft de Brusselse regering een beslissing genomen om de uitstoot van gemotoriseerde tweewielers te onderzoeken? Kadert de geplande studie van Leefmilieu Brussel naar gemotoriseerde tweewielers in een initiatief of doelstelling van de regering? Wat ging er mis met de communicatie, waardoor een toekomstige studie van een overheidsdienst in de pers werd voorgesteld als een beslissing van de regering?

Mevrouw Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH) (in het Frans).- *Op 22 oktober lasen we in La Dernière Heure dat Leefmilieu Brussel in 2020 een studie plant om de impact van gemotoriseerde tweewielers op de vervuiling in de hoofdstad te analyseren. Volgens een recente studie van de National Council on Clean Transportation (ICCT) zouden tweewielers met een thermische benzinemotor meer vervuilen dan benzine- of dieselauto's. Bovendien zouden motoren meer koolstofmonoxide (CO) en bijna evenveel fijn stof uitstoten dan dieselwagens.*

Op 2 juni 2016 werd het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (GLKE) aangenomen. Een van de belangrijkste maatregelen is om van de hele Brusselse Regio een permanente LEZ te maken zodat de luchtkwaliteit verbetert en de gezondheid van de Brusselaars beschermd wordt. De zone werd op 1 januari 2018 ingesteld.

Als eerste maatregel werden in 2018 dieselwagens zonder euronorm of met de Euro 1-norm in het hele

qui n'a pas fonctionné dans la communication pour que la presse présente une étude d'un service public comme une décision du gouvernement ?

Mme Gladys Kazadi Muanangabu Kaniki (cdH).- *Ce mardi 22 octobre, le journal La Dernière Heure nous apprenait que Bruxelles Environnement lancerait une étude en 2020 pour analyser l'incidence des deux-roues sur la pollution urbaine dans la capitale. Une nouvelle étude du Conseil international pour un transport propre (International Council on Clean Transportation, ICCT) vient d'ailleurs de mettre en exergue le fait que les deux-roues à moteur thermique, circulant à l'essence, pollueraient davantage que les voitures, essence comme diesel. Les motos produisent, en outre, plus de monoxyde de carbone (CO) que les voitures diesel et presque autant de particules fines. Selon les premières analyses à Bruxelles, les motos représenteraient 6 % des émissions de CO, 0,2 % de dioxyde d'azote (NO₂), 0,4 % des particules fines et 11 % des composés organiques volatils.*

Le 2 juin 2016, le plan air-climat-énergie (PACE) a été adopté. L'un de ses objectifs est de permettre à la Région bruxelloise de répondre aux prescriptions européennes en matière de qualité de

Brussels Hoofdstedelijk Gewest verboden. Tot 2025 zullen de beperkingen voor vervuilende auto's gefaseerd opgevoerd worden.

De controle van de LEZ gebeurt met camera's op basis van de nummerplaat van het voertuig. Wie de criteria niet naleeft, krijgt een administratieve boete van 350 euro.

Wat is het precieze doel van deze studie van Leefmilieu Brussel? Zijn er al andere meetgegevens beschikbaar over de vervuiling door tweewielers? Hebt u al een idee van hun impact op de luchtkwaliteit in onze regio?

De andere regio's lijken geen voorstander te zijn van een verbod op verbrandingsmotoren. Hoe zit het met Brussel? Komt er een fasering? Welke motorfietsen worden hierdoor getroffen?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Ook ik heb vernomen dat u in 2020 een studie wilt opstarten om het aandeel van tweewielers in de vervuiling te berekenen. U zou motorfietsen willen opnemen in het overleg over het geleidelijke verbod op dieselwagens.*

U erkent dat het voorbarig zou zijn om over een verbod te spreken vooraleer de conclusies van een studie beschikbaar zijn. Ik stel het op prijs dat u bedenktijd wenst. Toch vraag ik me af wat de politieke visie van de regering is met betrekking tot tweewielers.

l'air. L'une de ses mesures phares consiste à faire de l'ensemble de la Région bruxelloise une zone de basse émission (LEZ) permanente. Ainsi, en date du 1^{er} janvier 2018, le dispositif permanent de la LEZ a été instauré. Cette zone interdit progressivement la circulation des véhicules les plus polluants pour améliorer la qualité de l'air et préserver la santé des Bruxellois.

Les premières restrictions ont donc débuté en 2018 avec un échelonnement graduel planifié jusqu'en 2025. En 2018, les véhicules diesel sans norme Euro ou de norme Euro 1 ont été interdits de circulation sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le contrôle de la LEZ se fait à partir de la plaque d'immatriculation du véhicule et est effectué à l'aide de 175 caméras. En cas d'infraction, l'amende administrative s'élève à 350 euros.

Vu que le renforcement de la qualité de l'air des Bruxellois est un enjeu majeur de cette législature, j'aimerais vous poser plusieurs questions à ce propos.

Quel est l'objet précis de cette future étude de Bruxelles Environnement ? D'autres données de mesure de la pollution émise par les deux-roues ont-elles été déjà recueillies ? Avez-vous déjà une idée de leur impact sur la qualité de l'air dans notre Région ?

Les autres Régions ne semblent pas favorables à une interdiction des motos à moteur thermique. Qu'en est-il à Bruxelles ? Y aura-t-il un phasage ? Enfin, quelles seront les motos concernées ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, j'ai pris connaissance, moi aussi, de votre volonté de lancer une étude en 2020 visant à calculer la part de pollution générée par les deux-roues. Votre ambition est d'inscrire les motos dans la réflexion sur l'interdiction progressive des voitures roulant au diesel afin d'évaluer la possibilité ou la nécessité d'interdire la circulation des motos à moteur thermique.

Contrairement aux titres choc parus dans la presse, vous reconnaissez que parler d'une interdiction avant même de disposer des conclusions d'une étude portant sur la Région bruxelloise serait très

Men probeert op alle mogelijke manieren de verkeersoverlast in Brussel te verminderen. Graag verneem ik of een eventueel verbod op tweewielers dat doel niet ernstig zal ondermijnen. Terwijl wij van de burgers inspanningen vragen - minder en duurder parkeerplaatsen, eventuele invoering van een kilometerheffing - is het belangrijk om zo veel mogelijk alternatieven voor te stellen.

Motoren en scooters bieden voordelen die wagens niet hebben: ze verbruiken minder, nemen minder plaats in op de openbare weg, staan minder vaak stil, zijn minder zwaar dan een wagen waarin maar één persoon zit, enzovoort.

Good Move rept met geen woord over motorfietsen, alsof zij geen oplossing kunnen bieden voor de mobiliteit in Brussel! Gaat het om een vergetelheid of wil men dit type van voertuig al bij voorbaat uitsluiten?

Motoren en bromfietsen komen ook niet voor in de onaantastbare rangorde wandelaars - fietsers - openbaar vervoer - auto. Waar past de motor in dit rijtje? Toch voor de auto, mag men veronderstellen. Hoe verklaart u deze afwezigheid?

Het fameuze Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) van de Brusselse regering wil vanaf 2020 de nieuwe bakens uitzetten voor de LEZ voor alle types voertuigen in de periode 2025-2035. De toegangscriteria worden verscherpt en een verbod op dieselveertuigen in 2030 en benzine- en lpg-voertuigen in 2035 wordt ingesteld. Ook gemotoriseerde tweewielers zijn in dit plan opgenomen.

Waarom hebt u deze maatregelen niet eerder aangekondigd? Volgens de vorige regering waren de redenen van operationele aard. Maar dat verklaart nog niet waarom motor- en scooterrijders niet verwittigd zijn dat ze zich op een dag zullen moeten aanpassen.

Het aantal nieuwe inschrijvingen van motorfietsen is de laatste vijf jaar met 12% toegenomen. In 2018 werd de kaap van 25.000 overschreden, niet enkel door de prima weersomstandigheden maar ook door de files, die motorfietsen kunnen vermijden.

Elektrische motorfietsen en scooters zijn nog niet echt doorgebroken. Toch zegt een motorrijder die

clairement prématuré. J'apprécie que vous souhaitiez prendre le temps de la réflexion, mais je m'interroge malgré tout sur la vision politique défendue par votre gouvernement à propos des deux-roues.

Dans l'attente des résultats de l'étude que vous souhaitez réaliser, et à l'heure où l'on cherche à décongestionner Bruxelles par tous les moyens, j'aimerais comprendre comment une éventuelle interdiction des deux-roues sur le territoire régional pourrait être mise en œuvre sans nuire gravement à cet objectif. Alors que nous demandons aux citoyens de faire des efforts - suppression de places de stationnement, augmentation de leur prix, éventuelle instauration d'une taxe kilométrique -, il importe de proposer le plus grand nombre possible de formules alternatives judicieuses.

Les motos et les scooters consomment moins de carburant, occupent moins d'espace sur la voie publique pour se déplacer ou pour stationner, passent moins de temps à l'arrêt, car ils peuvent éviter les embouteillages, sont moins lourds qu'une voiture occupée par une seule personne, etc. Les deux-roues offrent donc de très nombreux avantages par rapport aux voitures.

Et pourtant, sans attendre les résultats de ladite étude, la stratégie Good Move ne pipe mot des motocyclettes, si ce n'est à la page consacrée aux places de stationnement. Comme si elles ne constituaient pas une solution de mobilité à Bruxelles ! Est-ce un oubli ou une réelle volonté d'exclure ce type de transport de la mobilité bruxelloise, et ce avant même de disposer d'une étude ?

Les motos et motocyclettes sont également absentes du sacro-saint ordre de priorité : marche, vélo, transports en commun, voiture. Où se place la moto dans ce carré magique ? On peut légitimement penser qu'elle se trouve devant la voiture, surtout quand l'Institut Vias la classe parmi les usagers faibles ayant droit à une protection particulière en matière de sécurité routière. Comment expliquer cette absence ?

Le fameux plan énergie climat (PNEC) 2030 du gouvernement bruxellois prévoit de définir, dès 2020, les nouveaux jalons de la zone de basse émission (LEZ) pour tout type de véhicule en 2025-

ik ken en die overgeschakeld is van een klassieke naar een elektrische motor, dat hij net hetzelfde rijplezier ondervindt.

(Vrolijkheid)

Het moet dus mogelijk zijn om meer mensen aan te zetten om over te schakelen op een elektrische motor of scooter.

Welke procedure volgt u om de realisatie van de voornoemde studie tot een goed einde te brengen? Zal die door Brussel Mobiliteit of door een extern studiebureau uitgevoerd worden? Zult u over de resultaten beschikken voor de regering Good Move aanneemt?

Hebt u contact gehad met uw collega's van de federale regering en de andere gewesten om een gelijkaardige studie op nationaal niveau te laten uitvoeren? Waar komen de analyses vandaan waarin de uitstoot van CO₂, NO₂ en fijn stof wordt vermeld?

Kunt u mij meer vertellen over de evolutie van het aantal motorfietsen dat in het Brussels Gewest rijdt, per brandstoftype? Wat is het aandeel van motorfietsen die op alternatieve brandstoffen of elektriciteit rijden?

Welke maatregelen wilt u nemen om de veiligheid en het parkeren van moto's te verbeteren?

Zijn de elektrische herlaadpalen bruikbaar voor de verschillende modellen van elektrische motorfietsen en scooters? Hoe ziet u de verdere uitrol van de laadpalen?

Sinds 2018 hanteert het Vlaams Gewest een nultarief bij de inschrijving van een elektrische scooter of motorfiets. Bovendien geeft het een premie die overeenkomt met 25% van de aankoopprijs, met een maximum van 750 euro voor voertuigen van klasse B en 1.500 euro voor motorfietsen.

De federale staat van zijn kant geeft een belastingvermindering van 15% van de aankoopprijs van elektrische scooters en motorfietsen, met een maximum van 3.000 euro.

2035, ainsi que de renforcer les critères d'accès et d'intégrer l'interdiction des véhicules au diesel en 2030 et celle des véhicules à essence et LPG en 2035. Le champ d'application de cette mesure intégrera les deux-roues motorisés.

Même si ce n'était pas votre responsabilité à ce moment-là, pourquoi ne pas avoir intégré et annoncé ces dispositions plus tôt? Selon le gouvernement précédent, les raisons étaient d'ordre opérationnel. Mais cela n'explique pas pourquoi les motards et utilisateurs de scooters n'ont pas été avertis qu'ils devront s'adapter un jour.

Les nouvelles immatriculations de motos ont progressé de 12 % sur les cinq dernières années. 2018 a même été une année exceptionnelle, avec une augmentation de 11 % et un dépassement de la barre des 25.000 unités. C'est dû non seulement aux excellentes conditions climatiques de 2018, mais également aux embouteillages, que les scooters et les motos permettent d'éviter.

On ne peut évidemment pas dire que les motos et scooters électriques fassent une percée significative. Néanmoins, un motard que je connais bien m'a expliqué être passé de la moto classique à la moto électrique et éprouver exactement les mêmes sensations.

(Sourires)

Tout cela pour dire qu'il est possible de faire de nouveaux adeptes des motos et scooters électriques. Il est également intéressant de déterminer quels types de motos et scooters sont les plus achetés, et pour quelles raisons. Ce type d'étude devrait porter sur l'évolution que nous vivons afin d'influencer les nouveaux achats.

Quelle procédure avez-vous retenue afin de mener à bien la réalisation de ladite étude? Celle-ci sera-t-elle effectuée par Bruxelles Mobilité ou par un bureau d'étude externe? Disposerez-vous des résultats avant l'adoption par le gouvernement du plan Good Move?

Avez-vous eu des contacts avec vos homologues du gouvernement fédéral et des autres Régions afin de mener une étude similaire à l'échelle nationale? Pouvez-vous m'indiquer d'où proviennent les analyses qui mentionnent les émissions de dioxyde

Wanneer zal het Brussels Gewest een dergelijke ondersteuning bieden?

de carbone (CO₂), de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines ? Mme Dejonghe a évoqué la question, mais j'aimerais savoir ce qu'il en est aujourd'hui.

Êtes-vous en mesure de me communiquer l'évolution du parc de motos circulant en Région bruxelloise par type de carburants ? Quelle est notamment la proportion de motos circulant avec des carburants alternatifs ou à l'électricité ?

Quelles mesures envisagez-vous pour améliorer la sécurité et le stationnement des motos ?

Nous en revenons maintenant au débat précédent. Les bornes de recharge électrique qui sont actuellement déployées sur le territoire bruxellois dans le cadre du programme charge.brussels sont-elles compatibles avec les différents modèles de motos et de scooters électriques ? De quelle façon comptez-vous les déployer ?

Depuis 2018, la Région flamande applique un tarif nul lors de l'immatriculation d'un scooter ou d'une moto électrique. S'ajoute à cela une prime zéro émission correspondant à 25 % du prix d'achat, avec un maximum de 750 euros pour les cyclomoteurs de classe B et de 1.500 euros pour les motos.

De son côté, l'État fédéral propose une réduction d'impôt de 15 % de la valeur d'achat des scooters et motos électriques, avec un maximum de 3.000 euros, mais pas pour les cyclomoteurs électriques. À quand un tel soutien de la part de la Région bruxelloise ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De pers is helaas steeds vaker op zoek naar clickbait en kiest dus liever voor straffe titels dan voor genuanceerde titels die meer aansluiten bij de waarheid.

Welke plaats neemt de motorfiets in het Brusselse mobiliteitsbeleid? Welke visie heeft de minister daarop? Voor mij is het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer, persoonlijk gemotoriseerd vervoer) zeer duidelijk. In die laatste categorie zitten ook de gemotoriseerde tweewielers. Bevestigt de minister dat?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Quelle est la place de la motocyclette dans la politique de mobilité bruxelloise et quelle est la vision de la ministre à ce propos ? Pour moi, le principe STOP de hiérarchisation des modes de déplacement est très clair et les motocyclettes font partie de la catégorie des modes de transport individuels motorisés. Le confirmez-vous ?*

Une rationalisation est nécessaire. Certains affirment que les deux-roues motorisés peuvent résoudre le problème des embouteillages, mais ce n'est pas du tout démontré. Toutes les études qui

Volgens mij moeten we in elk geval werk maken van een rationalisering. Sommigen zeggen hier dat de gemotoriseerde tweewielers een oplossing kunnen zijn voor de files, maar dat is helemaal niet aangetoond. Alle studies die in die richting wijzen, hebben exclusief onderzoek gedaan naar de autosnelwegen, waar motorfietsen inderdaad tussen de files door kunnen rijden. Een rijvak op de autosnelweg is dan ook gemiddeld drie meter breed, maar dat is natuurlijk niet zo in de stad. In Brussel zullen motorfietsen de files dan ook niet oplossen.

De uitstoot van de motorfietsen is bovendien een groot probleem. Een onderzoek in Parijs uit 2015 toonde aan dat de motorfietsen goed waren voor slechts 7% van de afgelegde kilometers, maar wel voor 46% van de uitstoot van giftige koolwaterstoffen. Dat is indrukwekkend! Als je prioritair de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid wilt verbeteren, dan kun je je toch ernstige vragen stellen bij die gemotoriseerde tweewielers. Het wetenschappelijk onderzoek wijst er dus vooral op dat je dat soort vervoer zeker niet moet stimuleren.

Een tweede aspect is de verkeersonveiligheid. Een tijdje geleden concludeerde het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV, nu Vias) op basis van het aantal ongelukken in België dat de kans op een dodelijk ongeval voor een motorrijder twintigmaal hoger is dan voor een automobilist en vijfmaal hoger voor een fietser. Gemotoriseerde tweewielers lopen dus meer risico.

Volgens een iets recenter onderzoek van Vias hebben motorrijders per afgelegde kilometer twaalfmaal meer kans op een dodelijk ongeval dan andere weggebruikers. Die conclusie gaat dus in dezelfde richting.

Motorrijders combineren twee grote nadelen: ze veroorzaken veel uitstoot en zijn heel kwetsbaar. Natuurlijk moeten we maatregelen nemen om de veiligheid van motorrijders te verbeteren, maar het kan niet de bedoeling zijn om die vervoerswijze te stimuleren. Die vormt immers geen oplossing.

Wat is het standpunt van de regering hieromtrent?

Het is belangrijk om na te gaan of de cijfers over de uitstoot kloppen. Zal het onderzoek, gezien de doelstellingen van de Brusselse regering, aandacht

indiquer cela ont été menées sur des autoroutes, où les motos peuvent effectivement se faufiler entre les files. Ce n'est pas le cas en ville.

Par ailleurs, les émissions des motocyclettes sont très problématiques. Une étude menée à Paris en 2015 a montré qu'elles étaient responsables de 46 % des émissions d'hydrocarbures polluants, pour à peine 7 % des kilomètres parcourus. C'est impressionnant ! Si nous voulons améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière, nous devons donc nous interroger sur l'utilisation des deux-roues motorisés et nous abstenir de l'encourager.

L'insécurité routière est un autre aspect, comme l'a démontré une étude réalisée jadis par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). En cas d'accident, le risque de décès est vingt fois supérieur pour un motocycliste que pour un automobiliste.

Une enquête plus récente de l'Institut Vias montre que par kilomètre parcouru, un motocycliste court douze fois plus de risques de subir un accident mortel que les autres usagers de la route.

Les motocyclistes combinent donc deux gros désavantages : ils sont responsables d'importantes émissions et ils sont fragiles. Nous devons évidemment prendre des mesures pour améliorer leur sécurité, mais le but ne doit pas être de stimuler ce mode de transport.

Quel est le point de vue du gouvernement à ce propos ?

L'étude annoncée par Bruxelles Environnement accordera-t-elle une attention à l'impact sur la qualité de l'air et sur la sécurité routière ?

Est-il exact que l'étude s'inscrit dans le cadre du plan climat, qui veut interdire les motocyclettes les plus polluantes à partir de 2022 ?

Les motocyclettes et les vélomoteurs seront-ils à l'avenir intégrés au principe de la LEZ, au vu des émissions qu'ils provoquent ? Nous devons en effet mettre en place une solution globale.

besteden aan de impact op de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid?

Klopt het dat het onderzoek plaatsvindt in het kader van het Klimaatplan, dat vanaf 2022 de meest vervuilende motorfietsen wil verbieden?

De regering draagt de lage-emissiezone hoog in het vaandel en onderzoekt zelfs de mogelijkheid om een nul-emissiezone in het centrum van het gewest te creëren. Zullen motorfietsen en brommers in de toekomst worden opgenomen in het concept, gelet op de uitstoot die ze veroorzaken? We moeten immers werk maken van een totaaloplossing.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Toen de LEZ werd ingevoerd, verbaasde het me dat de gemotoriseerde tweewielers volledig vrijgesteld waren. Op 29 september 2017 verklaarde toenmalig minister Fremault dat brom- en motorfietsen slechts voor een zeer beperkt deel van de uitstoot verantwoordelijk waren: in 2014 ging het om 1% van het aantal afgelegde kilometers, 0,19% van de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en bijna 0,5% van de uitstoot van PM10. Daarnaast stelde de minister dat er zich bij de invoering van het systeem problemen zouden voordoen inzake de gegevens van tweewielers bij de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) en dat er een juridisch sluitend systeem moest komen alvorens normen voor die voertuigen in te voeren.*

Moto's zijn voertuigen met twee, drie of vier wielen, die weinig of sterk vervuilend kunnen zijn. Sommige moto's hebben geen knalpot, wat geen goede zaak is voor het milieu.

Aangezien de LEZ niet geldt voor gemotoriseerde tweewielers, is ze onrechtvaardig. Als iedereen in Brussel zijn auto zou inruilen voor een motorfiets, zouden we onze milieudoelstellingen ook niet halen. Dat is een aanzienlijke tekortkoming.

Een motorfiets vervoert natuurlijk maar één persoon, maar in veel auto's zit helaas ook maar één persoon, zowel in particuliere wagens als in deelwagens.

Is iemand die weinig rijdt in een iets meer vervuilende wagen, niet beter dan iemand die heel

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Lors de la précédente législature, une question d'actualité avait été posée à Mme Fremault sur ce sujet intéressant et important.

Je m'étais également étonné que les deux-roues soient totalement exonérés de la LEZ lorsque celle-ci avait été mise en œuvre. Le 29 septembre 2017, la ministre avait déclaré que, s'agissant des deux-roues, les cyclomoteurs et motos n'étaient responsables que d'une très faible part des émissions : en 2014, les deux-roues motorisés équivalaient à 1 % des kilomètres parcourus, soit 0,19 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et, tout de même, près de 0,5 % des émissions de PM10. Elle ajoutait : "S'agissant de la mise en œuvre du dispositif, un problème de stabilisation des données se pose également pour les deux-roues au niveau de la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Il faut pouvoir instaurer un système juridiquement sûr."

Quand on parle de motos, il s'agit de véhicules à deux, trois ou quatre roues, peu polluants ou très polluants. Il suffit d'être à pied ou à vélo dans la circulation pour s'en rendre compte, au moins sur le plan du ressenti. De plus, l'absence de filtre à particules sur les pots d'échappement de certaines motos n'est sûrement pas un plus pour l'environnement.

La question à se poser, c'est quel serait le bénéfice pour la Région si tout le monde abandonnait sa moto pour une voiture. Il y a des petites et des grosses cylindrées, avec ou sans pot catalytique... En ce sens, la LEZ est injuste, car si tout le monde

veel kilometers aflegt in een wagen die een tikkeltje schoner is? Dezelfde vraag geldt voor ouderen die door de nieuwe norm van voertuig moeten wisselen. Zij vragen zich wel eens af of ze niet beter voor een motorfiets kunnen kiezen.

Wat is uiteindelijk een aanvaardbare hoeveelheid vervuiling per persoon? De verdeling van de nationale lasten (burden sharing) komt er vaak op neer dat de rijken het recht om te vervuilen afkopen van de armen. Dat roept morele vragen op.

Ik ben niet voor een verbod op motorfietsen, noch voor een volledige vrijstelling, want ook die voertuigen vervuilen, ook al is dat in mindere mate.

Minister Fremault verklaarde destijds dat het om technische redenen onmogelijk was om bepaalde types van vervuiling te registreren. Dat moeten we toch herbekijken zodat iedereen onder het systeem valt, net zoals we misschien opnieuw moeten kijken naar de situatie van diegenen die hun voertuig slechts zeer weinig gebruiken.

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

De huidige controles gebeuren met camera's en de bromfietsen zonder nummerplaat vormen dus een probleem.

U moet streven naar een meer rechtvaardige belasting, waarbij iedereen die vervuult, meebetaalt. We moeten nadenken over de toegelaten hoeveelheid vervuiling per persoon.

utilisait une moto, on ne pourrait pas dire pour autant que nous avons atteint nos objectifs, puisque plus personne ne serait contraint. Il y a là un hiatus notable.

Il est vrai qu'une moto assure les déplacements d'une seule personne. Quant aux voitures particulières, elles transportent, malheureusement, trop souvent aussi une seule personne. De même, les véhicules partagés loués par des sociétés sont souvent utilisés par un conducteur unique. Ces véhicules transportent rarement une famille entière. On ne peut donc pas établir de comparaison équitable. Une voiture est censée déplacer plusieurs personnes, mais c'est rarement le cas.

Ne vaudrait-il pas mieux favoriser quelqu'un qui roule peu dans une voiture légèrement plus polluante par rapport à quelqu'un qui roule beaucoup dans une voiture un rien moins polluante ? La même question se pose pour les personnes âgées qui sont confrontées à des normes qui interdisent un certain nombre de voitures. Se voyant contraintes de changer de véhicule, elles se demandent si cet investissement est nécessaire et si elles doivent acheter une moto ou un véhicule moins polluant.

Au fond, quelle est la quantité de pollution acceptée par personne ? Cette question est importante d'un point de vue philosophique, d'autant plus qu'à l'échelle des pays, on veut atteindre les objectifs fixés en matière de répartition des charges nationales (burden sharing). On achète aux plus pauvres les droits de polluer et puis on essaie, sans y parvenir, d'atteindre les objectifs fixés. Un choix moral se présente à la société.

La même question se pose à l'égard des motos. Je ne suis ni pour l'interdiction des motos dans Bruxelles, ni pour leur exonération totale. On doit être plus juste et ne pas nier l'existence de la pollution, quel que soit son type.

À l'époque, la ministre Fremault avait expliqué que, pour des raisons techniques, c'était impossible que le système enregistre certains types de pollution. Je pense toutefois qu'il doit inclure tout le monde. Il faudrait peut-être aussi repenser ce dernier pour celles et ceux qui n'utilisent presque jamais leur véhicule, mais qui parcourent tout de même 3.000

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- Voor sommigen hebben motorfietsen iets nostalgisch, maar ze zijn niet meer van deze tijd: ze maken lawaai, ze zijn vervuilend en gevaarlijk.

Naast motorfietsen moeten we ook rekening houden met de vrachtwagens. Het goederenvervoer vertegenwoordigt 14% van het totale verkeer in Brussel, maar is wel verantwoordelijk voor 25% van de CO₂-uitstoot, 33% van de uitstoot van PM_{2,5}-deeltjes en 32% van die van PM₁₀-deeltjes. Dit is dus een erg vervuilende sector.

De Vrije Universiteit Brussel (VUB) gebruikte in een studie een vernieuwende methode om de gevolgen daarvan voor de gezondheid van de Brusselaars in te schatten. In plaats van de vervoersstromen af te zetten tegen de woonplaats van de mensen, kijkt de nieuwe studie naar de locaties waarheen de mensen zich verplaatsen, zoals de plaats waar ze werken.

Die nieuwe dynamische in plaats van statische methode heeft geen invloed op de globale gezondheidskosten die de vervuiling in het gewest veroorzaakt: die worden geschat op het enorme bedrag van 50.000 euro per dag. De gevolgen per wijk worden plots echter heel anders ingeschat: in wijken waar veel economische activiteiten plaatsvinden, kunnen die tot 45 keer zo hoog oplopen.

Nu houdt die studie geen rekening met motorfietsen en bromfietsen. Nochtans hebben die ook een impact, zeker nu ze een valabel alternatief lijken in de huidige verkeersdrukte. Ze worden ook gebruikt

kilomètres dans Bruxelles chaque année, notamment les personnes seules.

(Remarques de Mme d'Ursel)

Le contrôle actuel se déroule à l'aide de caméras et les motocyclettes non immatriculées posent donc problème.

Selon moi, la question, si elle est abordée par votre administration et vos services, devrait englober tout le monde et viser la taxation la plus juste possible. Il faut examiner la question du taux de pollution autorisé par personne dans notre Région.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Certains de mes collègues paraissent nostalgiques du temps où Brigitte Bardot chantait "Je n'ai besoin de personne en Harley Davidson". Je signale que cette époque remonte à 50 ans et qu'elle est désormais révolue. Les motos sont en effet, comme l'a rappelé M. Verstraete, des sources de bruit, de pollution et de dangers, en premier lieu pour leurs utilisateurs.

Je vais élargir la réflexion aux conséquences des motos et des camions sur les zones de basse émission et à leur prise en compte dans ce cadre-là. Le transport de marchandises, qui ne représente en moyenne que 14 % du trafic, est responsable de 25 % des émissions de CO₂, de 33 % des émissions de particules fines PM_{2,5} et de jusqu'à 32 % des émissions de PM₁₀ dues aux véhicules automobiles circulant dans la capitale. Le transport de marchandises constitue donc un secteur particulièrement polluant.

Nous avons parlé de l'étude du centre MOBI de la Vrije Universiteit Brussel (VUB) qui a utilisé une méthode innovante pour évaluer les retombées sur la santé des Bruxellois. Alors que, dans les études précédentes, les flux de transport de marchandises par camion et camionnette étaient croisés avec les lieux de domiciliation de la population, cette étude les a comparés avec les lieux de déplacement des personnes dans la ville (lieux de travail, etc.). On est donc passé d'une analyse statique à une analyse dynamique.

Les conséquences financières globales de cette pollution en termes de soins de santé ne changent pas, à l'échelle de la Région, avec la nouvelle

door veel koeriers, vooral van firma's als Deliveroo en dergelijke.

Een andere recente studie, die uitging van de International Council on Clean Transportation (ICCT), heeft aangetoond dat het vervuilingsniveau van dat soort voertuigen weinig gecontroleerd wordt, terwijl het nochtans niet verwaarloosbaar is. Uit de in Parijs uitgevoerde studie blijkt dat motor- en bromfietsen een buitenproportioneel grote invloed hebben op de aanwezigheid van atmosferische vervuilers in een stadsgebied, met name als het gaat om koolstofmonoxide (CO) en stikstofoxide (NOx).

La Dernière Heure schrijft dat de motorfietsen in het Brussels Gewest volgens de eerste analyses verantwoordelijk zijn voor 6% van de CO-uitstoot, 0,2% van de NO₂-uitstoot, 0,4% van de uitstoot van fijnstof en 11% van die van vluchtige organische componenten (VOC).

Daarom zou de LEZ ook moeten gelden voor vrachtwagens en gemotoriseerde tweewielers. Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton vallen al onder de kilometerheffing, die afhangt van de Euronorm van het voertuig en gecoördineerd wordt door Viapass. Zet dat de vervoersfirma's ertoe aan om de milieuprestaties van hun voertuigen te verbeteren? Is de gemiddelde ecoscore van de vrachtwagens in het gewest verbeterd sinds de invoering van de kilometerheffing?

De studie van de VUB geeft aan waar de vervuiling door het vrachtvervoer de grootste impact heeft op de bevolking op de momenten dat zij het meest talrijk aanwezig is. Die analyse biedt de mogelijkheid om de impact net in die wijken en op die momenten te beperken, bijvoorbeeld door de twee vervoersstromen (mensen en goederen) te scheiden door in te spelen op de tijdstippen voor leveringen. Kunnen de LEZ-camera's daarvoor gebruikt worden?

Zijn er maatregelen om de eigenaars van gemotoriseerde tweewielers aan te sporen om minder vervuilende modellen te gebruiken of ze te vervangen door elektrische voertuigen?

méthode. Elles sont estimées à 50.000 euros par jour, ce qui est énorme. Par contre, les conséquences de cette pollution par quartier sont très différentes : jusqu'à 45 fois plus élevées qu'avec la méthode traditionnelle pour certains quartiers, notamment ceux qui concentrent les activités économiques comme le quartier nord.

J'en viens aux motos et motocyclettes. Elles n'ont pas été prises en compte dans cette étude. Pourtant, leur impact n'est probablement pas négligeable dans la mesure où, vu la congestion routière actuelle, elles semblent être un moyen efficace de se déplacer. Par ailleurs, elles sont utilisées par de très nombreux coursiers, en particulier par les livreurs de Deliveroo et consorts.

Une autre étude récente, émanant du Conseil international pour un transport propre (International Council on Clean Transportation, ICCT), à laquelle fait notamment référence le journal Le Monde, a montré que le niveau de pollution de ces véhicules est peu contrôlé et, cependant, comme l'ont dit certains de mes collègues, non négligeable. Pendant vingt jours, en juin et juillet 2018, cette structure indépendante a posé des portiques dans trois rues des XII^e et XIII^e arrondissements de Paris. Les émissions des pots d'échappement de 180.000 véhicules, tous gabarits confondus, ont été analysées. Parmi les conclusions de cette étude, il est mentionné que, bien qu'ils représentent un faible pourcentage du total des kilomètres parcourus par les véhicules, les deux-roues à moteur thermique peuvent avoir un impact disproportionné sur les niveaux de polluants atmosphériques d'une zone urbaine, notamment de monoxyde de carbone (CO) et d'oxydes d'azote (NOx).

Le journal La Dernière Heure, dont tout le monde a parlé, nous apprend que, selon les premières analyses, en Région bruxelloise, les motos seraient responsables de 6 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 0,2 % des émissions de dioxyde d'azote (NO₂), de 0,4 % des émissions de particules fines et de 11 % des émissions de composés organiques volatiles.

C'est pour ces raisons que nous estimons que la zone de basse émission (LEZ), qui a pour objectif de réduire la pollution engendrée par le trafic routier, devrait s'appliquer également aux camions

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik wil het nog even hebben over het mobiliteitsaspect en de luchtkwaliteit.

Collega d'Ursel zegt dat er over de motor niets gezegd wordt in Good Move. Uw regering verdedigt verschillende standpunten. Groen beweert dat de motor helemaal geen oplossing biedt voor het mobiliteitsprobleem. Nochtans nemen motoren minder plaats in op de weg en op parkings. Ze veroorzaken minder files dan een wagen. We hadden het er daarnet nog over dat alles kleiner en compacter moet. Een motor is veel kleiner en compacter dan een auto.

Wat is de plaats van de motor in het mobiliteitslandschap? Welk soort beleid wenst u daarover te voeren?

Het Brussels Gewest heeft een LEZ ingevoerd. Daarnaast woedt de discussie over de exacte uitstoot van een motor. Ik kan me niet voorstellen

et aux deux-roues à moteur thermique. Les camions de plus de 3,5 tonnes sont déjà concernés par le prélèvement kilométrique, coordonné par Viapass, qui varie en fonction de la norme Euro du véhicule. Ceci pourrait inciter les transporteurs routiers à améliorer les performances environnementales de leur flotte. Est-ce le cas ? Observe-t-on bien une amélioration de l'écoscore moyen des camions circulant en Région bruxelloise depuis l'arrivée de Viapass en avril 2016 ?

L'étude de la VUB dont nous avons parlé permet de mettre en évidence les quartiers où la pollution liée au trafic de marchandises croisée avec la présence de la population est la plus élevée. Cette analyse spatiotemporelle offrirait une possibilité de limiter l'impact du transport de marchandises dans ces quartiers, par exemple en dissociant temporellement les deux flux - personnes et marchandises acheminées par camion et camionnette -, en jouant sur les horaires de livraison. Le réseau de caméras mis en place pour la LEZ pourrait-il être utilisé dans ce but ?

Existe-t-il des mesures visant à inciter les propriétaires de deux-roues à moteur thermique à utiliser des modèles peu polluants ou à les remplacer par des véhicules électriques ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Votre gouvernement défend différents points de vue. Groen affirme que la moto n'offre aucune solution au problème de la mobilité, alors qu'elle occupe moins de place en voirie et en stationnement.*

Quelle est la place de la moto dans le paysage de la mobilité ? Quel type de politique souhaitez-vous mener ?

Pour ce qui est des émissions exactes d'une moto, je ne peux concevoir qu'il n'existe pas déjà plusieurs études européennes. Vous pourrez certainement nous en dire plus. Mme Dejonghe a cité une étude française, dont il se dit qu'elle ne tient pas la route scientifiquement.

Qu'étudie exactement Bruxelles Environnement ? Quelle est votre vision ?

dat er niet al verscheidene Europese studies over zijn uitgevoerd. U kunt me daarover allicht meer vertellen. Mevrouw Dejonghe verwees al naar een Franse studie, waarvan gezegd wordt dat ze wetenschappelijk rammelt.

Wat bestudeert Leefmilieu Brussel precies? Ik vermoed dat de studie over de uitstoot van de motor gaat. Wat is uw visie daarover?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Laat me beginnen met een geruststelling: we zijn niet van plan om motoren te verbieden in het Brussels Gewest. Het ging hier waarschijnlijk om een perslek. Op een gegeven moment heeft het persagentschap Belga aan Leefmilieu Brussel naar de plannen gevraagd, waarop Leefmilieu Brussel antwoordde dat er een studie zou komen. Zo meteen ga ik gedetailleerder in op die studie. Zodra het bericht verscheen dat het Brussels Gewest een verbod zou invoeren, heeft Leefmilieu Brussel meteen een persbericht uitgestuurd om te melden dat het om een studie ging. Dat is natuurlijk iets anders dan een verbod.

Over welke studie gaat het precies en wat ligt er aan de basis? In het regeerakkoord wordt uitgegaan van een dieselban tegen 2030 en een verbod op benzine en LPG tegen 2035. Daarom is er bij de regeringsvorming afgesproken dat de regering vanaf 2020 nieuwe tussenstappen voor de LEZ zou definiëren voor alle types voertuigen voor de periode 2025-2035. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat dieselloertuigen, in de ruime zin van het woord, tegen 2030 Brussel niet langer binnen mogen. Hetzelfde verbod geldt tegen 2035 voor voertuigen op benzine en LPG.

Daarnaast heeft deze regering een klimaatplan voorgelegd, zoals dat wordt verwacht in het kader van onze Europese ambities. In dat plan worden die intenties bevestigd en wordt eraan toegevoegd dat de LEZ vanaf 2022 ook geldt voor de meest vervuilende tweewielers. Vanaf dan wordt er, net als bij auto's, een onderscheid gemaakt tussen meer en minder vervuilende tweewielers.

Om dat mogelijk te maken, heeft Leefmilieu Brussel in haar programma voor 2020 een aantal

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Nous n'avons pas l'intention d'interdire les motos en Région bruxelloise. Il s'agissait probablement d'une fuite dans la presse. L'agence Belga a interrogé Bruxelles Environnement sur ses projets, ce à quoi il a été répondu qu'une étude allait arriver.*

L'accord de gouvernement table sur une sortie du diesel à l'horizon 2030 et sur une interdiction de l'essence et du LPG d'ici 2035. Il a donc été convenu que le gouvernement définirait, à partir de 2020, de nouvelles étapes intermédiaires pour tous les types de véhicules pour la période 2025-2035.

Ce gouvernement a également soumis un plan climat qui confirme ces intentions et ajoute que la LEZ s'appliquera également aux deux-roues les plus polluants à partir de 2022. Comme pour les voitures, une distinction sera alors opérée entre les deux-roues plus polluants et moins polluants.

Pour y parvenir, Bruxelles Environnement a repris, dans son programme pour 2020, une série d'études devant servir de base aux futures décisions.

Une première étude mesurera l'impact de la sortie des moteurs thermiques sur l'environnement, la consommation énergétique, la mobilité, etc., et une feuille de route sera établie pour bien accompagner cette sortie. Bruxelles Environnement mène cette étude avec Bruxelles Mobilité et Bruxelles Économie et emploi.

Une autre étude, également prévue pour 2020, se concentre quant à elle sur les deux-roues motorisés. Elle comprend notamment une analyse de la composition du parc et des véhicules les plus polluants. Nous devons en effet pouvoir baser nos décisions sur des données fiables.

studies opgenomen die als basis moeten dienen voor de komende beslissingen.

Een eerste studie zal de impact van de uitstap uit het gebruik van thermische motoren meten op het leefmilieu, het energiegebruik, de mobiliteit enzovoort. Er zal ook een roadmap worden opgesteld om ervoor te zorgen dat we die uitstap goed kunnen begeleiden en dat we die ambitie ook kunnen waarmaken.

Leefmilieu Brussel voert die studie uit samen met Brussel Mobiliteit en met Brussel Economie en Werkgelegenheid. De gemotoriseerde tweewielers maken er deel van uit, net zoals andere gemotoriseerde voertuigen, zoals auto's, bestelwagens, bussen, reisbussen, vrachtwagens enzovoort. De openbare aanbesteding is uitgeschreven, maar moet nog worden toegewezen.

Een andere studie, die ook voor 2020 gepland is, gaat wel specifiek over gemotoriseerde tweewielers. Die bevat bijvoorbeeld een analyse over hoe het park samengesteld is, om na te gaan welke voertuigen de meest vervuilende zijn. We moeten onze beslissingen immers op betrouwbare gegevens kunnen baseren.

De openbare aanbesteding voor die studie moet in principe tegen het einde van dit werkjaar worden toegewezen, zodat we in 2020 over alle elementen kunnen beschikken om beslissingen te kunnen nemen.

Er werd verwezen naar een studie van ICCT in Parijs over de vervuiling die veroorzaakt wordt door gemotoriseerde tweewielers, maar de resultaten daarvan zijn al besproken, dus daar ga ik niet verder op in.

(verder in het Frans)

Ik herhaal dat de regering niet van plan is tweewielers te verbieden, maar we willen er wel rekening mee houden in de LEZ. Daar zijn grondige studies voor nodig. Het uiteindelijke doel is de afschaffing van dieselloertuigen in 2030 en van benzine- en LPG-voertuigen in 2035.

Voorts is er geen sprake van een nationale studie of een nationaal verbod en dus heb ik daar ook geen specifieke contacten over onderhouden. Er is

(poursuivant en français)

Je répète qu'il n'y a pas d'interdiction prévue des deux-roues. Nous étudions l'impact de ces derniers pour éventuellement les inclure dans la LEZ. Nous avons donc besoin d'études pour bien fonder nos décisions. Le cadre dans lequel nous travaillons est celui d'une sortie du diesel pour 2030 et des véhicules thermiques pour 2035.

Au stade actuel, il n'est pas envisagé de mener une étude à l'échelle nationale ni de parler d'une interdiction pure et simple des deux-roues motorisés. Cette question ne figurant pas à l'ordre du jour, je n'ai pas pris de contact à ce sujet. Bien entendu, je consulte régulièrement les autres Régions à propos des émissions des véhicules thermiques, cela afin de permettre l'échange d'informations. En effet, les trois Régions sont confrontées aux mêmes défis liés aux émissions des véhicules : qualité de l'air, gaz à effet de serre, etc.

S'agissant de l'analyse des émissions de CO₂, de dioxyde d'azote et de particules fines, en 2017, la part des deux-roues, qui représentaient 1 % des kilomètres parcourus, dans les émissions totales du transport routier en Région bruxelloise était de :

- 0,2 % pour les oxydes d'azote (NO_x) ;
- 0,4 % pour les PM_{2,5} ;
- 6 % pour les CO ;
- 11 % pour les composants organiques volatils (COV).

Ces chiffres proviennent du dernier inventaire d'émissions de polluants atmosphériques de Bruxelles Environnement. L'inventaire date de 2019, mais les chiffres concernent l'année 2017.

J'en viens à l'évolution du parc des motos en circulation en Région bruxelloise par type de carburant. Les deux-roues motorisés roulent quasiment tous à l'essence (99,6 % en 2019 pour le parc belge). Une évolution des deux-roues immatriculés en Belgique en fonction des carburants utilisés est téléchargeable sur le site de Statbel. Je vous invite à le consulter. On y constate que les deux-roues électriques sont en progression. Si leur part reste encore marginale sur l'ensemble

wel een regelmatige uitwisseling van informatie tussen de gewesten, die immers voor dezelfde uitdagingen staan.

In 2017 vertegenwoordigden de gemotoriseerde tweewielers 1% van de afgelegde kilometers in Brussel. Hun aandeel in de uitstoot bedroeg volgens gegevens van Leefmilieu Brussel 0,2% voor stikstofoxide (NOx), 0,4% voor PM2,5, 6% voor CO en 11% voor vluchtige organische componenten (VOC).

In 2019 reed 99,6% van de gemotoriseerde tweewielers in België op benzine, maar de elektrische tweewielers zijn in opmars. Voorlopig blijft hun aandeel marginaal, maar dat zou dus wel eens kunnen veranderen.

Op 31 december 2018 waren er in het Brussels Gewest 207 elektrische tweewielers van de types L3 tot L7 ingeschreven, tegen 172 een jaar eerder.

Dankzij de informatie die de camera's rond de LEZ verzameld hebben, heeft Leefmilieu Brussel een overzicht opgesteld van de types voertuigen die er in 2018 rondreden, maar daarbij ging het vooral over auto's, bestelwagens en bussen. Er zijn nog te weinig gegevens voor een representatieve inventaris van de types van gemotoriseerde tweewielers. Doordat de nummerplaat zich bij zulke voertuigen achteraan bevindt, kon die in 2018 niet door alle camera's gelezen worden.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter zegt terecht dat een motor minder plaats inneemt in de openbare ruimte. Wat het parkeren betreft, is dat een goede zaak. Wat de heer Verstraete zei, klopt echter ook: het blijft een motorvoertuig dat uitstoot veroorzaakt. We moeten ons de vraag stellen op welke manier we daarmee omgaan ten behoeve van de luchtkwaliteit.

Een motor is geen wondermiddel. Hij is weliswaar kleiner en compacter dan een auto en neemt minder parkeerplaats in, zeker nu er een evolutie gaande is waarbij wagens steeds groter worden. Wij zouden net het omgekeerde willen, namelijk dat auto's kleiner worden. Toch is het belangrijk om ook na te gaan welke impact motoren hebben op lucht- en andere vervuiling.

du parc, nous pouvons imaginer que la situation va changer.

Au 31 décembre 2018, 207 deux-roues électriques de la catégorie L3 à L7 étaient immatriculés en Région bruxelloise. En 2017, ce nombre était de 172. Il n'existe pas de deux-roues circulant avec d'autres carburants alternatifs que l'électricité.

Grâce aux informations collectées par les caméras de la zone de basse émission, Bruxelles Environnement dispose de nouvelles données sur la composition du parc en circulation dans la Région. Cela a permis de dresser un premier bilan de la LEZ pour l'année 2018 en fonction du type de carburant et d'autres caractéristiques comme la norme Euro. Toutefois, les données du rapport 2018 concernent essentiellement les voitures, les camionnettes et les bus. Les données sur les deux-roues sont, en effet, encore trop peu nombreuses pour en permettre un inventaire représentatif. Les deux-roues sont munis d'une plaque d'immatriculation à l'arrière, que seule une partie des caméras était capable de lire en 2018.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter dit à juste titre qu'une moto occupe moins de place dans l'espace public. Mais ce que dit M. Verstraete est également vrai : cela n'en demeure pas moins un véhicule motorisé qui génère des émissions.

(poursuivant en français)

Les motards, et plus globalement les usagers de deux-roues motorisés, constituent un type d'usagers qualifiés de vulnérables lorsqu'on évoque les questions de sécurité routière.

En termes de victimes d'accidents avec lésions corporelles, si l'on se réfère aux années 2011 à 2018, motards et conducteurs de cyclomoteurs constituent en effet le troisième groupe d'usagers les plus représentés (17 %), après les occupants de voiture (39 %) et les piétons (25 %).

Pour les mêmes années, si l'on prend cette fois en considération le total des blessés graves et tués en 30 jours, les deux-roues motorisés sont à nouveau le troisième groupe d'usagers les plus représentés,

(verder in het Frans)

Op het vlak van verkeersveiligheid zijn de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers erg kwetsbaar. In de jaren 2011-2018 vertegenwoordigden zij 17% van de slachtoffers van ongevallen met lichamelijke letsels, terwijl 39% wageninzittenden waren en 25% voetgangers. Als je alleen kijkt naar de doden en zwaargewonden, stijgt dat aandeel tot 20%, tegen 43% voor voetgangers en 23% voor de wageninzittenden.

Het aantal doden en zwaargewonden bij de motorrijders neemt een beetje toe, maar de cijfers in het Brussels Gewest zijn te beperkt om daaruit een trend te kunnen afleiden. Waarschijnlijk kan die stijging voor een stuk verklaard worden doordat er meer mensen met dergelijke voertuigen rondrijden; dat zien we ook bij de cijfers voor de fietsers.

Daarom houdt Brussel Mobiliteit onder meer steeds rekening met die categorie van weggebruikers bij het ontwerpen van infrastructuurprojecten, zoals op het vlak van de kwaliteit van de wegmarkeringen en de zichtbaarheid van obstakels naast de weg.

Voorts organiseert Brussel Mobiliteit al jaren in de maand maart de Brusselse Dag van de Motorrijder. In workshops krijgen deelnemers praktische tips over materieel, onderhoud en voorzichtig rijgedrag. Die zijn zowel voor beginnende als ervaren rijders bedoeld. Het evenement trekt jaarlijks ongeveer honderd deelnemers en die zijn doorgaans zeer enthousiast.

Het was ook bevorderlijk voor de bewustmaking en zal in 2020 zeker herhaald worden.

We zetten de bewustmaking ook via andere kanalen voort, zoals in het tv-programma van de RTBF Contacts. Op die manier maken we meteen ook andere weggebruikers bewust van de aanwezigheid van de motorrijders in het verkeer.

(verder in het Nederlands)

Zoals mevrouw Dejonghe al zei, mogen motorrijders in bepaalde omstandigheden tussen de auto's door rijden. Het is dan ook belangrijk dat de

avec 20 %, contre 43 % de piétons et 23 % d'occupants de voiture.

On remarque également que tant le nombre de blessés graves que celui des tués parmi les conducteurs de deux-roues motorisés est en constante et très légère augmentation. Néanmoins, ces chiffres sont peu élevés en Région bruxelloise et ne constituent donc pas forcément une tendance.

Comme pour les cyclistes, l'évolution de la part modale des motards et conducteurs de cyclomoteurs peut sans doute expliquer en partie cette augmentation. Nous restons dès lors attentifs aux deux-roues motorisés, comme à l'ensemble des usagers, en menant différentes actions de sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

En termes d'infrastructure notamment, Bruxelles Mobilité intègre systématiquement cette catégorie d'usagers dans la conception de ses projets, au même titre que les deux-roues en général, en tenant compte de leurs spécificités (qualité des marquages, visibilité des obstacles hors-chaussée, lisibilité des aménagements, etc.).

En termes de sensibilisation et d'éducation, depuis plusieurs années, Bruxelles Mobilité organise au mois de mars la Journée du motard. Les activités dispensées visent aussi bien les futurs motards que les débutants ou les motards confirmés. Des conseils adaptés sont donnés à l'ensemble des participants lors d'ateliers, notamment sur l'équipement, l'entretien, la conduite prudente et les bons réflexes pour diminuer les dangers.

Le bilan est positif à plus d'un titre, puisqu'il a attiré une centaine de participants par édition et que leurs retours ont été très enthousiastes.

En outre, l'événement a permis une sensibilisation efficace et a contribué à améliorer la sécurité des motards sur nos routes. Il sera donc reconduit en 2020 avec les mêmes objectifs.

Parallèlement, nous continuons à promouvoir la sensibilisation à l'égard des motards par le biais des autres canaux à notre disposition, comme par exemple l'émission Contacts (sécurité routière) sur la RTBF. L'avantage de ces canaux est qu'ils nous permettent également de sensibiliser les autres usagers de la route - tels que les automobilistes - à

automobilisten zich daarvan bewust zijn en aanleren om te allen tijde hun achteruitkijkspiegel te gebruiken.

(verder in het Frans)

De campagnes rond snelheid van Brussel Mobiliteit zijn mede op de motorrijders gericht. Voor hen is een aangepaste snelheid des te belangrijker, omdat een groot deel van de ongevallen met motorrijders veroorzaakt wordt door controleverlies.

Volgens het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moeten de gemeenten op hun grondgebied parkeerinstallaties voor motorfietsen inrichten "op specifieke plaatsen waar bromfietsen toegelaten zijn, zodanig dat de voetpaden en de fietsstallingen niet versperd worden".

Artikel 28 van dat besluit bepaalt dat het aantal plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers per parkeersector evenredig moet zijn met het aantal plaatsen voor auto's (een tot drie plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers per tweehonderd autoparkeerplaatsen).

Sommige gemeenten hebben daarmee rekening gehouden in hun gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), maar in tien gemeenten is dat plan nog niet klaar. We proberen dat uiteraard te verhelpen.

In het plan Good Move is regelmatig sprake van gemotoriseerde voertuigen. Die categorie is ruimer dan alleen de auto's. In tweede lezing kunnen we het plan herwerken op basis van de opmerkingen over de gemotoriseerde tweewielers en eventueel bijkomende acties plannen.

Elk voertuig dat kan worden aangesloten op een stopcontact van type 2 kan worden aangesloten op de laadpalen. Voor elektrische motorfietsen is dat steeds vaker het geval. Scooters daarentegen hebben veelal een specifiekere oplaadsysteem.

Er komt een basisnetwerk van een honderdtal laadpalen, waarvan er al zeventien geplaatst zijn.

Mevrouw d'Ursel, wat uw vraag over het nultarief betreft, herinner ik u eraan dat de regering in haar

la présence des motocyclistes et aux précautions à prendre afin de ne pas les mettre en danger.

(poursuivant en néerlandais)

Les automobilistes doivent être conscients que des motos peuvent se faufiler entre les voitures et apprendre à utiliser leurs rétroviseurs en permanence.

(poursuivant en français)

Nous agissons ainsi à la fois à l'attention des (futurs) motocyclistes, mais également à l'attention des autres usagers de la voie publique. Nous comptons continuer à développer et renforcer ces actions à l'avenir. De plus, les motards sont, au même titre que les autres conducteurs de véhicules motorisés, ciblés par les campagnes liées à la vitesse et menées par Bruxelles Mobilité. Les accidents de motards étant régulièrement liés à des pertes de contrôle ou à des chutes, le respect des vitesses par ces usagers est en effet crucial, tant pour réduire le nombre d'accidents qu'en égard à leurs conséquences.

Le stationnement des motos est défini dans l'arrêté portant le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement (PRPS) où il est stipulé que les communes doivent implanter de nouveaux équipements sur voirie pour les motos. À l'article 27, il est indiqué que "le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos".

À l'article 28, il est précisé qu'au sein de chaque secteur de stationnement, le nombre de places réservées aux véhicules deux roues motorisés est, dans la mesure du possible, proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Pour 200 places réservées au stationnement des voitures, il est aménagé entre une et trois places pour les véhicules deux roues motorisés.

Certaines communes ont tenu compte de ce stationnement dans leur plan d'action communal de stationnement. D'autres n'ont pas encore approuvé leur plan, puisque seules neuf communes sur dix-neuf l'ont fait, et n'ont dès lors pas encore réservé

beleidsverklaring een grondige hervorming van de autofiscaliteit heeft aangekondigd. Beslissingen over de tarieven voor elektrische voertuigen zullen in dat kader passen.

Momenteel bedraagt de belasting op de inverkeerstelling (BIV) tussen 60 en 5.000 euro. Dat loopt dus bijzonder sterk uiteen. We willen het systeem aanpassen en meer criteria inbouwen zodat de belasting niet alleen afhankelijk is van het vermogen van een voertuig, maar ook van de reële uitstoot en het gewicht. Het criterium van de reële uitstoot kan ook gelden voor de tweewielers.

De hervorming is nog niet klaar, maar de onderliggende filosofie zal alvast zijn dat de belastingheffing nog meer moet stroken met de reële vervuiling en dat het gebruik belast moet worden in plaats van het bezit van een voertuig. Dat kan de gebruikers aansporen om vaker het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken of te voet te gaan. Dat vereist een aanpassing van de verkeersbelasting.

Mijnheer De Bock, er zijn verschillende redenen waarom de LEZ niet van toepassing is op de tweewielers.

Om te beginnen kunnen niet alle camera's nummerplaten aan de achterkant van voertuigen lezen.

Bovendien moeten de lichte tweewielers nog maar sinds 2016 over een nummerplaat beschikken.

Voorts vertegenwoordigen de gemotoriseerde tweewielers maar 1% van het aantal afgelegde kilometers in het Brussels Gewest en hun aandeel is erg beperkt in de uitstoot van de vervuilende stoffen waar de LEZ in de eerste plaats op gericht is, namelijk stikstofdioxide (NOx) en fijnstof.

Daarom hebben we voorrang gegeven aan de meest voorkomende voertuigen in Brussel, namelijk personenwagens en bestelwagens.

De recente Parijse studie levert echter nieuwe informatie over de uitstoot van tweewielers en de administratie zal die van naderbij bestuderen om tegen 2022 nieuwe beslissingen te nemen.

de places en suffisance. Nous mettons bien évidemment tout en œuvre pour y remédier.

Il est question des véhicules motorisés à diverses reprises dans le plan Good Move. Ces véhicules constituent une catégorie un peu plus large que les automobiles. Néanmoins, étant donné qu'il s'agit d'une enquête publique et que nous sommes en train d'analyser toutes les remarques qui nous ont été transmises en vue de la deuxième lecture, rien ne nous empêche d'inclure dans cette deuxième lecture les remarques qui expriment la volonté de ne plus mettre en avant les deux-roues motorisés. Je pense qu'il est important de conserver cette ouverture et de prévoir de la place pour d'autres actions éventuelles.

J'en viens à présent aux bornes de recharge électrique. Chaque véhicule pouvant se raccorder à une prise de type 2 a la capacité technique de se connecter aux bornes. De plus en plus souvent, les motos sont équipées de câbles permettant de les relier à une prise de type 2. Par contre, les scooters possèdent souvent leur propre système de recharge via une prise classique et une prise ou un connecteur spécifique.

Pour ce qui concerne le déploiement du projet charge.brussels, la mise en place d'un réseau de base constitué d'une centaine de bornes est prévue. Dix-sept bornes sont déjà effectives, ainsi que nous venons de l'évoquer.

En réponse à la question de Mme d'Ursel sur le tarif nul, je rappelle que le gouvernement a annoncé dans sa déclaration de politique régionale sa volonté de réaliser une réforme profonde de la fiscalité automobile. C'est dans ce cadre que des décisions devront être prises par rapport aux tarifs appliqués aux véhicules électriques.

La Région flamande a pris les devants en la matière et la Région bruxelloise devrait suivre, selon des modalités un peu différentes, puisqu'il n'est pas question d'appliquer un taux zéro. À l'heure actuelle, la taxe de mise en circulation (TMC) varie entre 60 et 5.000 euros. C'est une marge importante. Le système de taxation doit être revu pour intégrer davantage de critères, c'est-à-dire non seulement la puissance, mais aussi les émissions réelles et le poids du véhicule. Le critère des

Voor de vrachtwagens geldt al een kilometerheffing, die mede bedoeld is om de voertuigen groener te maken. De tarieven hangen immers af van de Euronorm van de vrachtwagens. Daarom werden zij ook niet opgenomen in de LEZ.

Er is nog geen ecoscore voor vrachtwagens, maar de Euronorm van de vrachtwagens die in Brussel rondrijden, verbetert in elk geval. Zo namen Euro 6-vrachtwagens in 2018 27,6% van het totale aantal afgelegde kilometers voor hun rekening, tegen 20% in 2017.

Volgens de studie van de VUB vertegenwoordigt het goederentransport in Brussel slechts 14% van het verkeer, maar wel 30% van de uitstoot van vervuilende stoffen.

Gewoonlijk worden de mensen in dergelijke studies bekeken als statisch (er wordt alleen uitgegaan van hun woonplaats), maar deze studie houdt ook rekening met waar ze werken, waar ze naar school gaan enzovoort. Dat levert dus een realistischer beeld op van de impact op de gezondheid.

Het resultaat is logischerwijs dat de gevolgen voor de volksgezondheid veel erger zijn op drukke plekken. Op sommige plaatsen kan die impact 45 keer zo hoog zijn als uit een statische studie blijkt.

Overdag bevinden zich veel mensen in het stadscentrum die er niet wonen. Uit de dynamische studie blijkt dan ook dat het goederenvervoer daar een veel grotere impact heeft dan de statische studies aangaven, ook al blijft de totale impact in het hele gewest ongeveer gelijk.

Het zou dus nuttig zijn om het goederentransport te verplaatsen naar vroegere of latere tijdstippen of naar wijken met minder economische activiteit.

De studie toont ook aan hoe belangrijk het is om alternatieven voor vrachtwagens te ontwikkelen en ze bevat argumenten voor de invoering van ultralage- of zero-emissiezones.

Het bevorderen van minder vervuilende alternatieven kan bijvoorbeeld door de kilometerheffing te verhogen, de LEZ uit te breiden tot vrachtwagens of alternatieven als vrachtfietsen te stimuleren. Leveringen tijdens de spits verbieden is echter niet aangewezen, omdat er dan veel meer

émissions réelles pourrait également s'appliquer aux deux-roues.

Il est prématuré de vous exposer ce système à ce stade, car la réflexion est en cours. En tout état de cause, l'objectif est d'adapter la taxation aux émissions réelles du véhicule. La philosophie de l'accord de majorité qui sous-tend cette réforme rejoint le plaidoyer de M. De Bock en faveur d'une taxation liée à l'utilisation plutôt qu'à la possession du véhicule, ce qui implique une modification de la taxe de circulation. Ce système pourrait encourager les usagers à utiliser davantage les transports en commun, le vélo ou la marche.

M. De Bock demande par ailleurs pourquoi la LEZ ne s'applique pas aux deux-roues.

Plusieurs raisons expliquent la non-application des mesures de la LEZ aux deux-roues. La première est une difficulté d'ordre opérationnel : les caméras du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) devant également servir à d'autres fins, notamment de police, elles ne sont pas toutes positionnées pour lire les plaques à l'arrière des véhicules, ce qui est nécessaire pour contrôler les deux-roues.

De plus, les deux-roues légers ont seulement l'obligation d'avoir une plaque d'immatriculation depuis 2016. Au moment de la décision d'introduire la LEZ, il n'était pas encore possible de connaître ces nouvelles données.

Enfin, il s'agit aussi de véhicules qui, selon les données de Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement, ne représentent que 1 % du kilométrage des trajets en Région bruxelloise. Pour les polluants les plus problématiques, visés par la LEZ, en premier lieu les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines, la part des deux-roues est très faible. La priorité a donc été donnée à la réduction des émissions des véhicules les plus nombreux sur nos routes, en particulier les voitures et les camionnettes.

Une étude récente de l'International Council on Clean Transportation (ICCT), menée à Paris, amène toutefois de nouvelles informations sur les émissions des deux-roues. Ses conclusions semblent intéressantes à approfondir. C'est

voertuigen nodig zouden zijn om alles op andere momenten tijdig geleverd te krijgen.

Op langere termijn moeten we een of meerdere multimodale logistieke centra creëren, waarbij het goederentransport op het laatste deel van het traject koolstofvrij gemaakt wordt.

Ten slotte was er nog een vraag over de tweewielers in het buitenland. In meerdere Europese steden zoals Londen, Parijs en Amsterdam is de LEZ wel van toepassing op de gemotoriseerde tweewielers. Brussel moet daar ook werk van maken en daarom is het belangrijk dat er studies verricht blijven worden om onze politieke keuzes te blijven verfijnen.

pourquoi Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et Bruxelles Économie et emploi étudient ces données afin de prendre de nouvelles décisions pour 2022.

Les poids lourds sont déjà soumis à un régime de taxation kilométrique en Région bruxelloise grâce à Viapass, dont l'objectif est aussi la verdurisation du parc. En effet, les tarifs sont différenciés sur la base de la norme Euro des camions. C'est pour cette raison qu'ils n'ont pas été inclus dans la LEZ.

Il n'y a pas encore d'écoscore pour les camions. On observe toutefois une amélioration de la norme Euro des camions circulant à Bruxelles : la distance parcourue par les camions Euro 6 est ainsi passée de 20 % en 2017 à 27,6 % en 2018.

L'étude de la Vrije Universiteit Brussel (VUB) dont vous parlez donne une vision plus approfondie des impacts de la mauvaise qualité de l'air sur notre santé. Bien que le transport de fret ne représente qu'une partie limitée du trafic à Bruxelles (14 %, principalement des camionnettes), il est responsable de plus de 30 % des émissions de divers polluants.

Habituellement, pour évaluer l'impact sanitaire de la pollution de l'air, les habitants sont considérés comme des "victimes statiques" : l'impact est évalué sur la base du lieu d'habitation et ne prend pas en compte les mouvements que les Bruxellois réalisent au quotidien, pour se rendre sur leur lieu de travail ou de loisir, à l'école, etc. Cela comporte évidemment d'importantes limites, puisqu'on ne respire pas seulement l'air de son lieu d'habitation, mais aussi de son lieu de travail.

Sur la base de données collectées auprès d'opérateurs de mobiloophonie et de différents modèles de transport, cette étude a réussi à introduire un élément dynamique dans ces évaluations. Les mouvements des Bruxellois sont donc pris en compte. Cette étude conclut que les coûts sanitaires liés au transport de fret sont évidemment beaucoup plus élevés aux endroits fréquentés. Elle démontre que les impacts sanitaires calculés selon un modèle statique ou un modèle dynamique varient parfois d'un facteur 45, notamment dans le centre-ville.

Concrètement, beaucoup de gens fréquentent le centre-ville en journée, mais ils n'y habitent pas. Avec un modèle dynamique, plus proche de la réalité, l'impact sanitaire du transport de fret est donc beaucoup plus élevé que précédemment estimé dans certains quartiers. Au niveau régional, l'impact sanitaire total reste toutefois presque identique.

Cette étude nous apporte des informations intéressantes. En journée, il faudrait ainsi stimuler le transport de marchandises plus tôt ou plus tard, afin d'éviter les pics d'affluence, ou le déplacer dans des quartiers à faible activité professionnelle.

L'étude démontre également à quel point il est important de soutenir les modes de transport alternatifs (tels que les vélos-cargos, qui font actuellement l'objet d'un projet pilote) aux camions en ville, en ce compris le transport fluvial ou par rail. En outre, cette étude pourrait également nous servir à justifier l'instauration de zones d'ultrabasse émission ou de zones zéro émission.

Il est donc primordial de promouvoir des moyens de livraison moins polluants, par exemple en renforçant la taxe kilométrique, en imposant la LEZ aux camions ou en stimulant le transfert vers des vélos-cargos, par exemple, mais il est très hasardeux de vouloir interdire les livraisons en heure de pointe le matin. On risque ainsi de multiplier considérablement le nombre de véhicules nécessaires pour pouvoir effectuer les livraisons en temps et en heure, et donc, in fine, de polluer davantage et d'augmenter la congestion.

Dans une vision à plus long terme, il sera nécessaire de créer un ou plusieurs pôles logistiques multimodaux qui combindraient les voies d'eau, le chemin de fer, les autoroutes et le RER-vélo, à l'instar de ce qui a été imaginé sur le site de Schaerbeek-Formation, par exemple. Le transport de marchandises sur le dernier tronçon serait alors décarboné et effectué au moyen de véhicules électriques légers, de vélos-cargos, etc., afin de réduire l'impact sur la mobilité et la qualité de l'air.

La dernière question portait sur les deux-roues et les mesures prises à cet égard dans d'autres pays. Plusieurs villes européennes ont mis en place des LEZ qui imposent le respect de critères d'accès concernant les deux-roues motorisés. C'est le cas de

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Een betrouwbare studie is inderdaad nodig. De studies die tot nu toe zijn uitgevoerd, zijn van een ander niveau. Ook moet rekening worden gehouden met het feit dat motoren niet naar een parkeerplek moeten zoeken en dat ze minder stoppen en op dat moment ook minder uitstoten.

Ik ben blij dat u blijft inzetten op de verkeersveiligheid voor motorfietsen. Voor tweewielers loeren heel andere gevaren dan voor wagens. Sommige betonblokken en wegmarkeringen kunnen gevaarlijke obstakels vormen, vooral als het heeft geredend.

Cursussen aanbieden aan zowel nieuwe motorrijders als aan motorrijders die al een tijd in het verkeer actief zijn, is een goede zaak. Motorrijders rijden meestal wel defensief, maar ook via tv-programma's kunnen automobilisten erop gewezen worden dat er motorrijders in het verkeer aanwezig zijn en dat er op een andere manier mee moet worden omgegaan.

Wel verwondert het me dat het discours wordt verlegd naar het gevaar voor motorrijders. Er gebeuren inderdaad 12% meer ongevallen met motorrijders, maar dat beseffen ze zelf ook wel. Alle motards die ik ken, dragen veiligheidskledij en helmen en zijn zich ten zeerste bewust van het gevaar. Het is hun vrije keuze. Het is niet omdat iets gevaarlijk is dat men het zomaar kan verbieden. Ik

la zone d'ultrabasse émission (ultra low emission zone", ULEZ) à Londres, qui restreint l'accès aux deux-roues motorisés avec une norme Euro 3 minimum. À Paris également, les deux-roues sans vignette (autrement dit, ceux immatriculés avant janvier 2000) sont interdits à la circulation du lundi au vendredi entre huit heures et vingt heures.

Amsterdam, Milan, Prague et Madrid sont d'autres villes européennes où la LEZ concerne également les deux-roues motorisés. Plusieurs pays européens proposent des sites d'information sur les LEZ. Je pense que Bruxelles devrait s'y mettre également et qu'il est important de continuer à réaliser des études afin d'approfondir nos choix politiques pour l'avenir.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Nous avons en effet besoin d'une étude fiable, tenant également compte du fait que les motos ne doivent pas chercher d'emplacement de stationnement, s'arrêtent moins et génèrent dès lors moins d'émissions.*

Je suis heureuse que vous continuiez à mettre l'accent sur la sécurité routière pour les motocyclistes. Je m'étonne cependant que le curseur glisse vers les risques pour les motards. On dénombre en effet 12 % d'accidents en plus pour les motards, mais ceux-ci sont pleinement conscients du danger. C'est leur libre choix, et ce n'est pas parce que quelque chose est dangereux qu'il faut l'interdire.

durf hier te stellen dat mijnheer Vanhengel en ik blijven rijden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het is zeker niet de bedoeling om motorrijden te verbieden omwille van de verkeersveiligheid. Het gaat erom zich bewust te zijn van het feit dat het hier om een kwetsbare doelgroep gaat en dat we daarom maatregelen moeten treffen. Het is bedoeld als een positieve erkenning van het besef van kwetsbaarheid. Ook fietsers beseffen dat ze vaak gevaar lopen en dat betekent dat we actie moeten ondernemen om dat gevaar te counteren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik ben blij dat u de precieze vervuiling objectief zult onderzoeken voor u eventueel radicale maatregelen neemt.*

Ik ben wel enigszins verrast door de vele argumenten tegen de motorfiets, terwijl die net heel wat voordelen te bieden heeft. Hij verbruikt immers minder brandstof, neemt minder ruimte in beslag, staat minder lang vast in files en is geschikt voor pendelaars die geen ander alternatief hebben voor de wagen.

Natuurlijk moeten we de uitstoot van de gemotoriseerde tweewielers grondig bestuderen. Ik ben ook zeker geen tegenstander van de LEZ. De meest vervuilende voertuigen moeten we van de weg halen.

Het systeem moet echter aangepast worden aan de motorfietsen, want de constructeurs van gemotoriseerde tweewielers hebben minder dan de autoconstructeurs geïnvesteerd in de milieuprestaties van hun motoren. Ze zitten nog maar aan de Euro 4-norm. Motorfietsen rijden echter niet (en vervuilen dus ook niet) het hele jaar door.

We moeten de motorfietsen specifiek ondersteunen en hun gebruikers de tijd geven om zich aan te passen.

De verkeersveiligheid mag ook geen reden zijn om de motorrijders niet te ondersteunen. Dat argument kan evengoed gebruikt worden voor de fietsers! De andere verkeersgebruikers hebben ook de plicht om aandachtig en respectvol te zijn in het verkeer.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le but n'est certainement pas d'interdire les motos en raison de la sécurité routière. Il s'agit d'une reconnaissance positive de leur vulnérabilité, qui doit nous inciter à prendre des mesures. Il en va de même pour les cyclistes.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis heureuse qu'on puisse étudier la proposition de plus près et objectiver cette pollution, ainsi que son importance, avant de prendre des mesures éventuellement radicales.

Je suis en revanche quelque peu surprise, comme ma collègue, d'entendre autant d'arguments contre la moto, alors qu'elle offre énormément d'avantages : elle consomme moins de carburant, elle occupe moins d'espace pour se déplacer ou stationner, elle ne connaît pas les embouteillages et est donc moins longtemps dans le trafic, elle est moins lourde qu'une voiture et elle permet de transporter des navetteurs de la périphérie qui n'ont souvent pas d'autre solution que la voiture.

Certes, les émissions des deux-roues motorisés doivent faire l'objet d'une analyse plus précise. En 2011, j'ai déposé le premier texte relatif à la zone de basse émission pour les voitures, et donc je la défends. Il faut évidemment que les véhicules les plus polluants ne puissent plus rouler.

En réalité, ce dispositif doit être adapté aux motos, car on sait que les constructeurs de deux-roues motorisés n'ont pas investi autant en la matière que les constructeurs automobiles. Ils en sont toujours à la norme Euro 4. Je m'adresse à certains de mes collègues pour rappeler également que les motos ne roulent pas - et ne polluent donc pas - toute l'année.

Il nous faut soutenir ce mode de déplacement et prévoir une action spécifique allant dans ce sens. Il convient également de laisser aux motocyclistes un temps d'adaptation.

Zou het overigens geen goed idee zijn om specifieke opblaaspalen te plaatsen? Van die fameuze honderd opblaaspalen is alvast weinig te merken!

We wachten ook al vijf jaar op de hervorming van de autofiscaliteit. Waarom zou die geen speciale regeling voor de motorfietsen kunnen omvatten? Andere gewesten hebben op dat punt al stappen gezet.

U moet het juiste signaal geven en de gebruikers van motorfietsen en scooters de kans geven om zich aan het Brusselse verkeer aan te passen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is nu duidelijk dat er geen sprake is van een totaalverbod, maar wel van een studie. Iedereen is het erover eens dat dat een goede zaak is. Als die studie bevestigt dat er maatregelen moeten worden genomen, dan zal dat ook gebeuren en wordt de lage-emissiezone ook van kracht voor de meest vervuilende motoren.

Het verheugt ons dat er maatregelen worden genomen om bij elke heraanleg de verkeers-

J'ai également été interpellée par vos propos concernant la sécurité routière, Mme la ministre. Vous arguez que, puisque la situation est dangereuse pour ces utilisateurs, nous ne devons pas les soutenir. Nous aurions pu tenir le même discours concernant le vélo ! Il existe aussi une masse critique de motocyclistes et des habitudes de respect et d'attention à prendre dans le trafic, notamment en matière d'usage du gsm au volant.

Je témoigne ici du sentiment que nous avons eu et je ne dis pas pour autant qu'il s'agit de vos propos. Votre collègue de Groen a également attiré notre attention sur les dangers que représentent les deux-roues sur le plan de la sécurité routière. Certes, il convient de sécuriser le trajet des motards, mais il ne faut pas pour autant bannir ce mode de déplacement.

Par ailleurs, je me demande si nous ne gagnerions pas à mettre en place des bornes de recharge spécifiques. Vous parlez des cent bornes de recharge, mais nous ne les voyons toujours pas venir !

J'aime bien les grandes réformes, mais cela fait cinq ans que nous attendons celle de la fiscalité automobile. Pourquoi ne pourrions-nous pas y inclure une réglementation spécifique pour les motards ? Cela me paraît envisageable malgré tout. D'autres Régions ont fait des progrès, notamment eu égard aux motocyclettes. Or, si nous ne faisons rien, la situation continuera à stagner dans cette matière !

Il importe donc de donner de bons signaux et de permettre aux usagers de motos et scooters de pouvoir s'adapter au trafic bruxellois.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Il est désormais clair qu'on ne parle pas d'une interdiction totale, mais bien d'une étude. Si cette étude confirme que des mesures doivent être prises, elles le seront et la zone de basse émission s'appliquera également aux motos les plus polluantes.*

Nous nous réjouissons que des mesures soient prises, lors de chaque réaménagement, pour

veiligheid voor gemotoriseerde tweewielers te maximaliseren.

(Opmerkingen van mevrouw Dejonghe)

Er is inderdaad een charter ondertekend en het parlement heeft daarover een resolutie aangenomen.

Mensen hebben natuurlijk de vrije keuze over welk vervoermiddel ze nemen. In dit debat gaat het evenwel om de vraag of gemotoriseerde tweewielers als vervoermiddel dermate aan te bevelen zijn dat de overheid ze in haar beleid moet stimuleren. Dat lijkt me duidelijk niet het geval. Het is niet aangewezen om mensen massaal aan te moedigen om hun wagen te laten staan en over te schakelen op de motor. Wie echter voor de motor kiest, moet dat wel zo veilig mogelijk kunnen doen, met een zo beperkt mogelijke negatieve impact op de luchtkwaliteit.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De cijfers voor 2017 zijn nagenoeg dezelfde als die voor 2014: 1% van de afgelegde kilometers, 0,4% van de uitstoot van fijnstof en 6% van de CO-uitstoot. Dat laatste cijfer toont aan dat motorfietsen verhoudingsgewijs veel vervuilerder zijn dan wagens.*

De federale regering moedigde de burgers destijds aan om dieselwagens te kopen, omdat die minder CO₂ uitstoten. Ze gaf daarvoor honderden miljoenen aan subsidies uit. Nu luidt het dat er op diesel meer belastingen moeten worden geheven omdat die voertuigen vervuilerder zijn.

De wereldwijde CO₂-uitstoot stijgt en op klimaatvlak stevenen we op een catastrofe af. Het is zeer moeilijk om tegelijkertijd de klimaatverandering en de uitstoot van fijnstof tegen te gaan.

Motorfietsen zijn echter deel van het probleem en op bepaalde vlakken vervuilerder dan auto's.

De plannen zijn om tegen 2035 verbrandingsmotoren volledig te bannen, maar de wagens die vandaag worden gekocht, zullen de volgende tien jaar rondrijden.

améliorer la sécurité routière des deux-roues motorisés.

(Remarques de Mme Dejonghe)

Une charte a en effet été signée et le parlement a adopté une résolution à cet égard.

Les gens ont évidemment le libre choix de leur mode de transport. Ce débat pose cependant la question de savoir si les deux-roues motorisés doivent être promus au point d'être encouragés par les pouvoirs publics. Cela ne me semble clairement pas devoir être le cas.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Les chiffres que vous nous donnez et qui datent de 2017 sont sensiblement les mêmes qu'en 2014 : 1 % des kilomètres parcourus, 0,4 % des particules fines, mais 6 % du CO, ce qui est énorme et proportionnellement beaucoup plus polluant que la voiture.

Je rappelle que le gouvernement fédéral, tous partis confondus, incitait les automobilistes à acheter des voitures au diesel parce qu'elles produisaient moins de 100 g de CO₂. Les subsides ont d'ailleurs coûté des centaines de millions d'euros au gouvernement fédéral, mais c'était un choix. Ce qui me gêne, c'est qu'on leur dit maintenant que le diesel doit être surtaxé, qu'ils polluent plus que les autres.

Les premiers résultats montrent que nos émissions de CO₂ sont en hausse et qu'en matière climatique, nous courons à la catastrophe. En réalité, il y a peu de comportements optimaux, permettant d'atteindre les objectifs à la fois de lutte contre le changement climatique et de réduction des particules fines.

Les motos participent donc au problème et, sur certains points, elles sont plus polluantes, en particulier en matière d'émission de composants organiques volatils et de CO.

De regering moet de burger informeren, zodat die een bewuste keuze kan maken wanneer hij een wagen koopt.

Ten slotte moet u ook fiscale rechtvaardigheid nastreven. Vandaag kost een auto verhoudingsgewijs immers meer aan belastingen dan een vrachtwagen. In die situatie houdt het weinig steek om burgers te stimuleren om kleinere wagens te kopen. Vanuit milieustandpunt zou er geen verschil in belastingen mogen zijn.

SUV's mogen ook geen drie of vier keer meer worden belast ten opzichte van de vervuiling die ze veroorzaken. In de Viapass-zone wordt er voor vrachtwagens minder belasting per ton geheven dan voor auto's. Dat roept vragen op.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u aandacht hebt voor de impact van gemotoriseerde tweewielers op de levenskwaliteit. Ze stoten immers niet alleen schadelijke stoffen uit, maar maken ook lawaai en zijn gevaarlijk.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik wil toch even benadrukken dat mijn reactie over de verkeersveiligheid niet tegen motorrijders was gericht. Het lawaai en de vervuiling zijn argumenten die tegen motorfietsen pleiten. Er zijn echter ook argumenten voor de motorfiets, zoals het feit dat ze bij het parkeren weinig plaats innemen.*

Er gebeuren heel vaak ongevallen met motorfietsen en daarbij vallen vele slachtoffers, vaak de motorrijders zelf. Daarmee bedoel ik niet dat zij slechte bestuurders zouden zijn. Integendeel, ik

La philosophie est de bannir le thermique pour 2030 ou 2035, mais nous sommes en 2019, et les voitures achetées aujourd'hui sont destinées à être utilisées pendant les dix prochaines années.

Les gens ne savent pas quelle voiture ou quel modèle acheter. Le gouvernement doit travailler sur ce point.

Enfin, la justice fiscale est essentielle. Aujourd'hui, on paie moins de taxes par tonne de camion transportée qu'on en paierait pour une voiture. En réalité, proportionnellement, les voitures paient plus que les camions par tonne au kilomètre. Il ne faudrait pas inciter les automobilistes à acheter de plus petites voitures et les taxer plus qu'une tonne de marchandise déplacée. Cela n'aurait aucun sens. Au regard de la logique environnementale, il ne peut y avoir de taxation différenciée.

Il ne faut pas non plus que les SUV soient taxés trois ou quatre fois plus par rapport à la pollution qu'ils dégagent. Avec la zone Viapass, la taxation évolue en fonction du nombre de tonnes transportées, et les petits camions paient moins que les grands. Actuellement, la tonne de camion est moins chère que la tonne de voiture. Ce point m'interpelle.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je remercie la ministre de rester attachée à la question de l'impact des deux-roues motorisés sur la qualité de vie et sur le confort en ville. En effet, outre la question des émissions, celles du bruit et de la dangerosité de ce mode de transport, y compris pour ses propres utilisateurs, se posent également.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'aimerais rectifier un point. J'ai l'impression que quand j'ai parlé de la sécurité routière, cela a été perçu comme un argument contre les motards. Il existe des arguments pour et contre, le bruit et la pollution étant des arguments dont il faut vraiment tenir compte. D'autres arguments plaident également en faveur des deux-roues, tels que le stationnement.

Lorsque j'ai évoqué la sécurité routière, j'ai voulu insister sur la fréquence importante des accidents et sur le nombre de victimes. Ce n'était pas pour pénaliser les motocyclistes, au contraire. Il faut que

pleit ervoor dat we bij de inrichting van de weg rekening houden met hen. Ik streef naar nul slachtoffers en wil een beleid voeren vanuit het besef dat er kwetsbare groepen zijn op de weg.

Het toekomstige beleid moet steunen op studies naar de impact van de verschillende types vervuiling en de manier waarop gemotoriseerde tweewielers tegen 2022 onder het LEZ-beleid kunnen worden gebracht. Die studies lopen nog.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik pleit voor een bewustmakingscampagne over het gsm-gebruik tijdens het rijden, want dat leidt vaak tot ongevallen.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE PAUTHIER

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

betreffende "het probleem met de langparkerende auto's op het grondgebied van het gewest".

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Auto's die langdurig op parkeerterreinen of de openbare weg blijven staan, zijn een treffende illustratie van het gebrek aan parkeerbeleid en doordachte ruimtelijke ordening.*

Hoe fout de attitude van sommige autorijders is, blijkt op P+R Delta, die vaak vol staat, niet met

dans nos projets de réaménagement du territoire, nous tenions compte de ce groupe cible lorsqu'il est question d'infrastructures et de sécurité routière. Comme je l'ai expliqué, c'est ce que nous faisons avec nos aménagements et nos journées du motard. Ce sont des soutiens spécifiques qui répondent à la question de la sécurité routière. Il est important de soutenir l'approche Vision zéro là où nous savons qu'il existe des groupes vulnérables.

Oui, la moto présente des avantages sur le plan du stationnement, mais il faut aussi prendre en compte la pollution, le bruit et les autres désavantages. Dès lors, nous avons besoin d'études, que nous avons par ailleurs déjà entamées, sur l'impact des différents types de pollution et sur la manière d'intégrer les deux-roues motorisés dans la LEZ d'ici 2022.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je souhaite soutenir une campagne de sensibilisation sur l'usage du gsm au volant. Un grand nombre de motards se plaignent de changements de bande au dernier moment ou d'autres fautes d'inattention, souvent à l'origine d'un accident fatal.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE PAUTHIER

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

concernant "le problème des voitures ventouses sur le territoire de la Région".

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Les voitures ventouses constituent un réel problème sur le territoire de notre Région. Ces véhicules, souvent immobilisés pendant de très longues périodes sur les parkings ou les voiries publiques, sont révélateurs d'un défaut de conception en matière de stationnement et d'aménagement du territoire.

auto's van pendelaars, maar van Brusselaars. Die parkeren er hun auto vaak wekenlang kosteloos, waardoor de belangrijkste functie van het terrein, auto's uit de stad weren, in het gedrang komt.

Om daar wat aan te doen, stelde parking.brussels, dat recent verantwoordelijk werd voor het beheer van P+R Delta, voor om er niet langer gratis te laten parkeren en slagbomen te plaatsen. Dat zou echter ook pendelaars kunnen ontraden om hun auto achter te laten.

Wat doet de regering om langdurig parkeren tegen te gaan? Komt er een campagne om autorijders te informeren?

Zal parking.brussels echt slagbomen plaatsen bij P+R Delta? Hoe komt parking.brussels de pendelaars tegemoet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Langparkeerders staan veelal op openbare plekken waar nog geen parkeerreglement geldt, zoals P+R Delta en Roodebeek.*

De regering heeft parking.brussels opgedragen om op zulke plekken toegangscontrole te organiseren. Dat kan maar na de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning.

Le parking Delta est l'exemple type de cette mauvaise habitude que prennent de trop nombreux automobilistes. Ce parking, qui offre une capacité de 386 places à l'entrée de Bruxelles, constitue un point de correspondance pour les navetteurs. En effet, il doit permettre à ceux-ci d'abandonner leur véhicule avant d'entrer dans la capitale, au bénéfice des stations de bus ou de métro toutes proches.

Le problème est que ce parking de délestage, techniquement considéré comme une voie publique, est régulièrement complet. Il apparaît que de nombreux véhicules n'appartiennent pas à des navetteurs, mais bien à des Bruxellois. Ceux-ci profitent de la gratuité du parking pour y stationner leur véhicule pendant plusieurs semaines, empêchant dès lors la fonction première de ce lieu, celle d'une zone de délestage.

Face à cette situation, parking.brussels, qui a obtenu récemment la gestion du site, proposait de rendre le stationnement payant et d'y installer des barrières d'accès afin d'empêcher le phénomène. Cette démarche empêcherait de fait la mise en place de voitures ventouses, mais pourrait également s'avérer dissuasive pour les personnes souhaitant laisser leurs véhicules à l'entrée de Bruxelles pour utiliser les transports publics.

Quelles sont les solutions du gouvernement pour lutter contre la problématique des voitures ventouses ? Une campagne d'information à ce sujet est-elle prévue pour informer les automobilistes de cette problématique ?

Concernant le parking Delta, parking.brussels mettra-t-elle effectivement en œuvre de tels portiques ? Quelles solutions seront-elles proposées pour les navetteurs qui utilisent chaque jour ce site comme parking de dissuasion ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les voitures ventouses occupent essentiellement des espaces publics où le stationnement n'est pas encore réglementé. C'est le cas des extensions de voirie, comme Delta et Roodebeek.

L'agence parking.brussels a été chargée par le gouvernement de gérer ces espaces en y plaçant des barrières et en y contrôlant l'accès. Cette installation ne peut se faire qu'après l'octroi de

Daaraan gaat vaak een onderzoek of een effectenrapport vooraf, wat al gauw een jaar duurt.

Overall waar parking.brussels slim beheer invoert, gaat dat gepaard met een informatiecampagne. Zolang dat niet is gebeurd, kunnen de gemeenten een beroep doen op de politiezones om auto van langparkeerders die hinder veroorzaken, te laten weghalen.

Een onderzoek van maart 2016 toonde aan dat P+R Delta niet als P+R werd gebruikt, maar veelal als parkeergelegenheid voor bestemmingsverkeer.

Uit de gegevens blijkt ook dat er veel werknemers met wisselende werkuren van de nabijgelegen MIVB-remise parkeren omdat hun werkgever onvoldoende parkeergelegenheid biedt. Na 6 uur 's ochtends is er daardoor geen plek meer vrij voor pendelaars.

Parking.brussels moet er dus voor zorgen dat P+R Delta opnieuw een plek wordt waar mensen parkeren om vervolgens gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Die doelstelling sluit perfect aan bij de ordonnantie van 2019 waarmee de bouw, de aankoop, de huur, de organisatie en het beheer van de toegangscontrole van alle gewestelijke openbare parkeerplaatsen aan parking.brussels werd toevertrouwd.

Bij het beheer van die parkeerplaatsen komen slagbomen en automatische nummerplaat-herkenning, servicepalen bij in- en uitritten en automatische kassa's kijken, die door een centraal computersysteem worden bestuurd en met een controlekamer en een klantendienst zijn verbonden.

Daartoe moeten tegelijkertijd een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning worden aangevraagd. Parking.brussels werkt momenteel aan nieuwe, gecombineerde vergunningsaanvragen voor P+R Delta en Herrmann-Debroux.

Een eerdere vergunningsaanvraag in 2018 liep mis bij gebrek aan openbaar overleg.

permis d'urbanisme et d'environnement, procédures qui sont longues, car souvent associées à une étude ou un rapport d'incidences qui dure près d'un an.

À chaque mise en place d'une gestion intelligente par parking.brussels, des campagnes d'information seront réalisées. En attendant, les communes peuvent faire appel aux zones de police pour enlever les véhicules en stationnement de longue durée lorsque leur présence gêne la bonne circulation sur le site.

En ce qui concerne le parking Delta, une étude de fréquentation menée en mars 2016 avait établi qu'il n'était pas utilisé comme un lieu de transfert modal, mais plutôt comme un lieu de stationnement à destination. En effet, il existe de multiples profils d'utilisateurs au sein du parking, dont certains ne sont pas toujours complémentaires à ceux des navetteurs, notamment des riverains, des étudiants, des touristes ainsi que des travailleurs du quartier.

La structure horaire semblait également indiquer une forte présence de personnes travaillant en horaire décalé au dépôt voisin de la STIB. Celui-ci ne dispose pas d'une offre de stationnement propre suffisante. En conséquence, les navetteurs, qui forment le public cible de ce parking, souffrent d'un manque de places de stationnement disponibles. Le parking est en effet saturé dès 6 heures du matin, notamment en raison de la présence des véhicules d'employés de la STIB travaillant en horaire décalé.

Le projet de mise en gestion du parking Delta porté par parking.brussels vise donc à favoriser l'usage du parking pour le rabattement des automobilistes vers les transports en commun, conformément à sa fonction de parking relais, ou Park and Ride (P+R).

Pour rappel, cet objectif s'inscrit en parfaite cohérence avec la mission 7 de l'ordonnance de 2019, qui charge parking.brussels de la construction, de l'acquisition, de la location, de l'organisation, de la gestion et du contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit.

Pour exploiter ces parkings, le placement d'une série d'équipements permettant de gérer l'accès des

Tot nu toe is de exploitatie van P+R Delta ook nog niet formeel overgedragen aan parking.brussels.

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

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *We kijken uit naar de toepassing van de aangekondigde maatregelen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De gemeente kan vragen om auto's van langparkeerders weg te halen. Dat is een maand geleden op P+R Delta gebeurd.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAN BUSSELEN

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

automobilistes est nécessaire : des barrières d'accès, associées à un dispositif de lecture automatisée des plaques d'immatriculation, des bornes d'entrée et de sortie ainsi que des caisses automatiques, le tout étant coordonné par un système informatisé, centralisé et relié à une salle de contrôle et à un service d'intervention clientèle.

Pour ce faire, une demande de permis d'urbanisme et une demande de permis d'environnement doivent être simultanément introduites au préalable auprès des autorités compétentes. L'agence parking.brussels travaille actuellement sur les nouvelles demandes de permis mixtes pour le P+R Delta, ainsi que pour Herrmann-Debroux.

Une demande de permis et le rapport d'incidences qui l'accompagne avaient déjà été introduits auprès des instances régionales en 2018 mais, à défaut de concertation publique, un refus tacite avait été notifié à parking.brussels.

À ce jour, bien que l'agence ait pour mission de gérer le P+R Delta, la délégation des missions d'exploitation et de gestion du parking par la Région, qui en est propriétaire, n'a pas encore été formalisée.

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

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Nous attendons la mise en œuvre des mesures annoncées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La commune peut demander de retirer les voitures ventouses. C'est ce qu'il s'est passé il y a un mois au parking Delta.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JAN BUSSELEN

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 betaalbaarheid van de
fietsboxen in de verschillende gemeenten".**

De heer Jan Busselen (PVDA).- Sinds een kleine tien jaar maken de fietsboxen van Cyclo hun opmars in de Brusselse gemeenten. Dankzij die fietsstallingen kunnen gezinnen die te krap wonen om hun fiets binnen te stallen, hun fiets veilig op de openbare weg opbergen. Dat is een pluspunt in heel wat dichtbevolkte wijken.

Met de fietsbox is de kans op diefstal of vandalisme ook lager dan wanneer fietsen gewoon op de openbare weg worden vastgemaakt. De fietsen zijn ook beter beschermd tegen regen en wind. Fietsboxen kunnen het gebruik van de fiets dus wel degelijk stimuleren.

Het gewest steunt het platform Cycloparking dat de fietsboxen beheert. Ondertussen werkt Cycloparking met zestien gemeenten samen. Daarnaast bestaan er ook nog gemeentelijke fietsboxsystemen.

Op 24 september konden we op nieuwssite Bruzz lezen dat fietsers uit de gemeente Koekelberg in de plaats van vijf euro weldra zestig euro zullen moeten betalen voor het stallen van één fiets in een fietsbox. Dit gebeurt omdat het beheer van de gemeentelijke fietsboxen aan Cycloparking wordt overgedragen.

Zestig euro per jaar is veel geld voor mensen uit de laagste inkomenscategorieën. Voor gezinnen met twee, drie of meer kinderen wordt de fietsbox op die manier onbetaalbaar en een te hoge kost om de overstap naar de fiets te maken.

De situatie in Koekelberg toont echter aan dat de huurprijs van een fietsbox naar beneden kan. Het gaat daar duidelijk om een politieke keuze.

Hoe worden de tarieven van de fietsboxen van Cycloparking bepaald?

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

**concernant "le caractère abordable des
boxes à vélos dans les différentes
communes".**

M. Jan Busselen (PVDA) (en néerlandais).- *Depuis une petite dizaine d'années, les boxes à vélos de Cyclo permettent aux familles qui vivent à l'étroit de ranger en toute sécurité leurs vélos sur la voie publique, à l'abri des vols, du vandalisme ou encore des intempéries. Ces boxes à vélos favorisent donc la pratique du vélo.*

La Région soutient la plate-forme Cycloparking, gestionnaire des boxes à vélos, qui collabore actuellement avec seize communes. Parallèlement à cela, il existe également des systèmes de boxes communaux.

Le 24 septembre, nous avons pu lire, sur le site de Bruzz, que les cyclistes de la commune de Koekelberg devront bientôt déboursier 60 euros au lieu de 5 euros pour entreposer un vélo dans un box, à la suite de la cession de la gestion des boxes communaux à Cycloparking.

Soixante euros par an, c'est beaucoup pour les catégories de revenus inférieures et les familles nombreuses.

Comment les tarifs des boxes à vélos de Cycloparking sont-ils fixés ?

Envisagez-vous de les rendre plus accessibles pour les familles nombreuses et les personnes à faibles revenus ?

Avez-vous une idée du profil socio-économique des utilisateurs de boxes à vélos ?

Des mesures ont-elles déjà été prises pour baisser leurs tarifs ?

Combien d'emplacements prévoyez-vous l'année prochaine via les boxes à vélos ?

Overweegt u om de fietsboxen toegankelijker te maken voor grote gezinnen en mensen met een laag inkomen?

Hebt u een idee van het sociaaleconomische profiel van de fietsboxgebruikers?

Zijn er reeds stappen ondernomen om de prijzen van de fietsboxen te verlagen?

Hoeveel stalplaatsen plant u via de fietsboxen voor het komende jaar?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het project werd ontwikkeld en in een eerste stadium ook ondersteund door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). In theorie streeft zo'n project naar autonomie tegen het eind van de steun via het EFRO-programma. In dit specifieke Brusselse initiatief dekt de EFRO-financiering de investeringskosten voor de ontwikkeling van het IT-systeem. Het gaat dan onder meer over een geïntegreerd administratief beheersinstrument met betalingsmodule, het beheer van toegangscontroles en de aankoop van sloten.

De huurprijs die de fietser op dit moment betaalt, is in de overeenkomst tussen Cyclo en parking.brussels vastgelegd op 60 euro voor een plaats op naam in een fietsstalling, een P+R-fietsparking of een plaats in een gebouw. In grote fietsstallingen zoals Beurs, de Brouckère of Coovi, waar de plaatsen niet op naam zijn, bedraagt de prijs 30 euro. Die huur dekt de kosten voor het onderhoud van de stallingen: loon en uitrusting voor een team van vier personen in socioprofessionele inschakeling, vervanging van de batterijen van de sloten, herstelling van de sloten en kleine herstellingen aan de stallingen. De investeringskosten worden dus niet gedekt door de huur, maar vallen onder de EFRO-investering.

Het project loopt tot 2020. Dan bekijken we hoe we het project met een nieuw elan kunnen voortzetten. Daarmee heb ik wellicht ook meteen geantwoord op uw vraag over de toekomstambities. Het is zeker onze bedoeling om met fietsboxen te blijven werken, en er zelfs meer te plaatsen.

Wat uw vraag betreft over grote gezinnen en mensen met een laag inkomen, stellen we vast dat

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*).- *Le projet a été développé et, dans un premier temps, soutenu par le Fonds européen de développement régional (Feder). En théorie, ce type de projet vise l'autonomie au terme du soutien du programme Feder. Dans le cadre spécifique de cette initiative bruxelloise, le financement Feder couvre les coûts d'investissement pour le développement du système IT.*

Le prix de location que paie actuellement chaque cycliste est fixé, selon la convention conclue entre Cyclo et parking.brussels, à 60 euros pour un emplacement nominatif dans un parking à vélos, un parking P+R ou un bâtiment. Dans les grands parkings à vélos où les places ne sont pas nominatives, le prix s'élève à 30 euros. Cette location couvre les frais d'entretien du parking.

Le projet se déroule jusqu'en 2020. Nous examinerons ensuite comment lui donner un nouvel élan. Nous avons clairement l'ambition de pérenniser le système, et même de créer des places supplémentaires.

Pour ce qui est des familles nombreuses et des personnes à faibles revenus, nous constatons que les demandes de plusieurs membres de la même famille sont actuellement traitées comme des demandes individuelles. Selon les données de Cyclo, aucun box n'est utilisé intégralement par une même famille. Il arrive cependant que plusieurs membres d'un ménage occupent un emplacement dans un box à vélos, mais il peut s'agir de cohabitants sans lien familial.

Dans l'état actuel des choses, le facteur le plus déterminant est le manque de places. Des milliers

op dit moment aanvragen van meerdere leden van hetzelfde gezin behandeld worden als individuele aanvragen. Volgens de gegevens van Cyclo wordt geen enkele fietsbox volledig door eenzelfde gezin gebruikt. Er zijn wel een aantal gevallen waarin enkele leden van een gezin een plaatsje hebben in een fietsbox, maar dat kunnen ook mensen zijn die op hetzelfde adres samenwonen zonder familieband.

In de huidige situatie is het plaatstekort de meest bepalende factor. Er staan duizenden mensen op de wachtlijsten. Daarom zetten we nu vooral in op het verhogen van het aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen, niet alleen via fietsboxen, maar ook via buurtfietslokalen in bijvoorbeeld leegstaande winkels of garages. Daarnaast wordt er een nieuw fietsboxmodel voor bakfietsen getest in Jette, aangezien almaar meer gezinnen bakfietsen gebruiken.

Wij hebben geen gegevens over het socio-economische profiel van de gebruikers. Bij de registratie vraagt Cyclo de fietsers niet naar hun leeftijd, geslacht of inkomen.

Aangezien er duizenden openstaande aanvragen zijn in verhouding tot het aantal beschikbare plaatsen, staat in de gebruiksvoorwaarden dat het gebruik van de fietsboxen voorbehouden is voor dagelijkse fietsers. Een fietsbox mag geen opslagruimte zijn voor fietsen die niet worden gebruikt. Bij overtreding van dat criterium wordt aan de abonnees gevraagd om hun abonnement op te zeggen en worden de niet-gebruikte maanden terugbetaald. Zo kunnen de vrijgekomen plaatsen worden aangeboden aan dagelijkse fietsers op de wachtlijst en worden de fietsboxen zo efficiënt mogelijk gebruikt.

De prijs van de fietsbox is vastgelegd in de overeenkomst en werd de voorbije jaren niet geïndexeerd.

De heer Jan Busselen (PVDA).- Het promoten van de fiets in Brussel is belangrijk. Als we de mensen willen verlossen van files en luchtverontreiniging, zijn er structurele maatregelen nodig. Een meer prominente plaats voor de fiets kan daar een rol in spelen.

de personnes sont sur liste d'attente. C'est pourquoi nous misons surtout sur l'augmentation du nombre d'emplacements sécurisés, également via des locaux de proximité dans des commerces ou garages vides. Par ailleurs, un nouveau modèle de box à vélos pour triporteurs est testé à Jette.

Nous ne disposons pas de données sur le profil socio-économique des utilisateurs. Cyclo n'interroge pas les cyclistes à ce sujet à leur inscription.

Vu les milliers de demandes en attente, les conditions d'utilisation prévoient que les boxes à vélos soient réservés aux cyclistes quotidiens. Il ne s'agit pas d'y entreposer des vélos inutilisés. En cas d'infraction à ce critère, les abonnés sont priés de résilier leur abonnement.

Le prix du box à vélos est fixé dans la convention et n'a pas été indexé ces dernières années.

M. Jan Busselen (PVDA) (en néerlandais).- *Il est important de promouvoir le vélo à Bruxelles afin de réduire les embouteillages et la pollution de l'air.*

Il manque cependant un accent social dans votre réponse. Par exemple, prenez-vous des mesures pour rendre les boxes à vélos moins cher ? Je ne

Ik mis wel een sociale toets in uw antwoord. Neemt u bijvoorbeeld maatregelen om de fietsboxen goedkoper te maken? Het is ook niet duidelijk of alle lagen van de bevolking, en dan in het bijzonder mensen die al krap wonen en een klein budget hebben, wel toegang krijgen tot de fietsbox. Dat is belangrijk. Als dat niet zo is, betekent dat immers dat een deel van de bevolking wordt uitgesloten en dat de maatregel dan niet alleen asociaal is, maar ook de overgang naar een groene mobiliteit vertraagt.

Vandaag worden er dankzij Cycloparking 1.974 fietsen veilig geparkeerd. Dat is goed nieuws. Ik hoorde dat er een wil is om meer plaatsen vrij te maken, maar dat blijft een druppel op een hete plaat. Ik hoop dus dat het aandeel van de fiets in het straatbeeld sterk kan worden opgedreven en dat er tegelijkertijd kan worden nagedacht over de prijs van de fietsparkeerplaatsen, zodat Brussel een echte fietsstad kan worden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

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

betreffende "de uitbating van de handelsruimtes van de MIVB".

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-sp.a).- De MIVB-stations beschikken over vele handelsruimtes die vaak commercieel interessant zijn door de gegarandeerde en continue passage van potentiële klanten. De indruk leeft dat de laatste jaren steeds meer van deze ruimtes worden ingenomen door enkele grote ketens, waardoor het aanbod eenvormiger wordt en er minder kleine lokaal ingebedde ondernemingen overblijven.

Het gaat hier om commerciële ruimtes in het bezit van de overheid. Op die manier heeft het Brussels Gewest een hefboom in handen om bepaalde

sais pas non plus si toutes les couches de la population ont accès à ces boxes. Si ce n'est pas le cas, cela signifie qu'une partie de la population est exclue et que la mesure est non seulement asociale, mais qu'elle freine également la transition vers une mobilité verte.

Aujourd'hui, 1.974 vélos peuvent stationner en toute sécurité grâce à Cycloparking. C'est une bonne nouvelle, mais aussi une goutte d'eau dans l'océan. J'espère donc que la part du vélo dans l'espace public sera fortement rehaussée et que le prix des emplacements fera l'objet d'une réflexion, afin de faire de Bruxelles une ville véritablement cyclable.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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

concernant "l'exploitation des espaces commerciaux de la STIB".

M. Fouad Ahidar (one.brussels-sp.a) (*en néerlandais*).- *Ces dernières années, les grandes chaînes s'emparent de plus en plus des espaces commerciaux dans les stations de la STIB, aux dépens des petites entreprises locales.*

La Région bruxelloise pourrait utiliser ceux-ci pour stimuler certaines initiatives socio-économiques, soutenir l'alimentation durable et le circuit court ou encourager le commerce local.

Ces espaces commerciaux doivent bien entendu générer des revenus suffisants pour la STIB. Il est

vormen van handel te stimuleren. Zo kunnen hier sociaaleconomische initiatieven aan de slag op interessante locaties, zoals Fietspunt Beurs van Cyclo vzw in het Beursstation. Ook kan worden gewerkt rond duurzame voeding en korteketenproducten of kan de lokaal ingebedde handel worden gestimuleerd.

Voor de MIVB is het uiteraard van belang dat deze handelsruimtes voldoende inkomsten genereren. Ook is het cruciaal dat kwaliteit wordt nagestreefd en dat alle kandidaten gelijk worden behandeld. Dat belet echter niet dat de MIVB een aanbod moet trachten na te streven dat ruimte biedt aan zowel grote ketens als kleinere ondernemingen die vaak al jaren op bepaalde plekken actief zijn, aan zaken met een eerder generisch aanbod en aan zaken met een duurzaam of sociaal profiel. Ik heb zelf weet van enkele probleemgevallen die ik op mijn bureau heb ontvangen.

Over hoeveel handelsruimtes beschikt de MIVB in haar stations? Voert de MIVB een beleid rond de uitbating van handelsruimtes in haar stations? Wat zijn de prioriteiten en de doelstellingen? Op welke wijze worden ze ter beschikking van de uitbaters gesteld? Wat zijn vandaag de criteria voor de uitbating van deze handelsruimtes? Wordt ook rekening gehouden met de verschillende types van potentiële kandidaten bij het opstellen en het beoordelen van deze criteria? Zijn er voor de verschillende handelsruimtes steeds verschillende kandidaten? Zijn er gevallen waarbij toewijzing wordt betwist? Welk aandeel van de handelsruimtes wordt uitgebaat door grote ketens en welk aandeel door ondernemingen van een meer lokale schaal? Hoe evolueert deze verhouding? Zijn er specifieke uitbatingen vanuit de sociale economie of uitbatingen gericht op duurzame voeding?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Momenteel worden er in de metro- en premetrostations zeventig handelsruimten uitgebaat. Het beleid van de MIVB is erop gericht handelszaken aan te trekken die beantwoorden aan de noden en verwachtingen van de reizigers. Dat lukt, want uit de resultaten van een tevredenheidsonderzoek van eind 2018 blijkt dat zeven op de tien reizigers gebruikmaken van de handelszaken en dat bijna negen op de tien reizigers

également essentiel que la qualité soit recherchée et que tous les candidats soient traités sur un pied d'égalité. Cela n'empêche cependant pas la STIB de développer une offre représentative, tant des grandes chaînes que des petits commerces.

Combien d'espaces commerciaux la STIB compte-t-elle dans ses stations ? Quelle est sa politique d'exploitation de ceux-ci ? Quels sont les priorités et les objectifs ? Comment ces espaces commerciaux sont-ils mis à la disposition des exploitants ? Quels sont les critères d'exploitation ? Les différents types de candidats potentiels sont-ils pris en compte lors de l'élaboration et de l'évaluation de ces critères ? Y a-t-il toujours plusieurs candidats pour les différents espaces commerciaux ? Existe-t-il des cas de contestation de l'attribution ? Quelle proportion des locaux est-elle exploitée par les grandes chaînes et quelle proportion par des entreprises plus locales ? Comment ce ratio évolue-t-il ? Certaines exploitations sont-elles axées sur l'économie sociale ou l'alimentation durable ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Quelque 70 espaces commerciaux sont actuellement exploités dans les stations de métro et de prémetro. La politique de la STIB consiste à attirer des entreprises qui répondent aux besoins et aux attentes des voyageurs.*

Pour la STIB, les magasins du métro doivent également contribuer à une meilleure expérience de voyage, à une meilleure image et à un sentiment accru de sécurité. Ils génèrent également des

(88%) vinden dat het aanbod voldoet aan de verwachtingen.

Voor de MIVB moeten de winkels in de metro ook bijdragen tot een betere reiservaring, een beter imago en een verhoging van het veiligheidsgevoel. Ze zorgen ook voor bijkomende inkomsten. Bij elke toewijzing van een handelsruimte volgt de MIVB een transparante toewijzingsprocedure waaraan iedereen kan deelnemen. Op de website van de MIVB vinden de kandidaten de procedure met alle stappen. Wie interesse heeft, moet de nodige informatie en documenten bezorgen en krijgt daarna een aanbesteding doorgestuurd. Die aanbesteding omvat informatie over de standplaats en de exploitatievoorwaarden en stelt de selectie- en gunningscriteria vast met het recht op het gebruik van de standplaats en de uitoefening van de bedrijfsactiviteit.

Nadat de kandidaten hun offertes hebben ingediend, analyseert de MIVB ze en kent ze vervolgens de standplaats toe aan de kandidaat die het best aan de vastgestelde criteria voldoet en die de interessantste offerte heeft ingediend. De criteria worden bepaald op basis van de standplaats en de doelstellingen van de MIVB die ik zonet vermeldde: zorgen dat er tegemoetgekomen wordt aan de verwachtingen van de klanten, bijdragen tot een goede reiservaring, beter imago en hoger veiligheidsgevoel. Het financiële plaatje van het aanbod speelt uiteraard ook een rol.

Als geen enkele kandidaat zich heeft gemeld of als er zich voor de deadline slechts een kandidaat heeft gemeld, kan de MIVB de aanbesteding versturen naar andere ondernemingen, naast de ondernemingen die al belangstelling hebben getoond. De toewijzingen worden zelden betwist. Tot op heden is er slechts een beroep ingesteld tegen een toekenningsbeslissing van de MIVB.

Het aantal winkels die uitgebaat worden door ketens, bedraagt iets meer dan 50%. De rest zijn meer lokale winkels. In 2013 waren er 82% lokale winkels, maar daarbij moet worden benadrukt dat er toen ongeveer 180 mensen voltijds werkten in 84 winkels, terwijl er vandaag zo'n 270 mensen voltijds werken in 65 winkels.

revenus supplémentaires. Pour chaque attribution d'espace commercial, la STIB suit une procédure d'attribution transparente à laquelle chacun peut participer.

Si aucun candidat ne s'est fait connaître ou si un seul l'a fait avant la date limite, la STIB peut envoyer l'offre à d'autres entreprises que celles qui ont déjà manifesté leur intérêt. Les attributions sont rarement contestées.

Le nombre de magasins gérés par des chaînes est légèrement supérieur à 50 %. Les autres sont plutôt des commerces locaux. En 2013, il y avait 82 % de commerces locaux, mais il faut souligner qu'à cette époque, environ 180 personnes travaillaient à temps plein dans 84 magasins, alors qu'aujourd'hui, environ 270 personnes travaillent à temps plein dans 65 magasins.

Plusieurs projets sont en cours en économie sociale, dont une entreprise de travail adapté et un bureau d'aide à la création d'entreprises.

Er lopen verschillende projecten in de sociale economie, met onder meer een maatwerkbedrijf en een kantoor voor hulp aan opstartende bedrijven.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-sp.a)- Is het mogelijk om die cijfers te krijgen?

U zegt dat altijd de meest interessante offerte wordt gekozen. Kunnen lokale bedrijven wel concurreren met grote ketens, die beter georganiseerd zijn, de beste bureaus achter zich hebben en de grootste portemonnee hebben?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister- Er zijn nu ongeveer evenveel grote ketens en lokale handelaars aan de slag. Het is belangrijk om een zeker evenwicht te bewaren, maar alle handelszaken moeten aan een reeks criteria voldoen. Misschien kunnen we de MIVB eens uitnodigen om meer toelichting over de toewijzingsprocedure te geven, maar het is zeker de bedoeling om de kleine handelaars en de sociale economie een plek in onze winkelruimtes te geven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de samenstelling van de raad van bestuur van parking.brussels".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (*in het Frans*)- *Het agentschap parking.brussels heeft de opdracht het gewestelijk parkeerbeleid te coördineren in samenwerking met de gemeenten. In de statuten van die naamloze vennootschap en in haar oprichtingsordonnantie van 22 januari 2009 staat duidelijk dat de raad van bestuur bestaat uit vijf leden voorgedragen door de geassocieerde gemeenten en tien leden voorgedragen door de*

M. Fouad Ahidar (one.brussels-sp.a) (*en néerlandais*)- *Pourrais-je recevoir ces chiffres ?*

Les entreprises locales sont-elles réellement en mesure de concurrencer les grandes chaînes ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*)- *Pour l'instant, les petits commerçants sont autant représentés que les grandes chaînes. Il importe de maintenir un certain équilibre, mais tous les commerces doivent répondre à une série de critères.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

concernant "la composition du conseil d'administration de parking.brussels".

M. Christophe De Beukelaer (cdH)- L'agence parking.brussels est l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle a pour but de coordonner la politique de stationnement de la Région, en collaboration avec les communes. Cette agence est une société anonyme de droit public, créée par ordonnance régionale le 22 janvier 2009. Elle a ainsi fait l'objet d'un acte notarié et est dirigée par un conseil d'administration.

bevoegde minister. Alle bestuursleden worden door de regering benoemd.

Daar wringt het schoentje: de huidige samenstelling van de raad van bestuur strookt allerminst met die bepalingen. Van de vijftien bestuursleden is geen enkel lid voorgedragen door de gemeenten, die daar nooit over zijn gecontacteerd.

Dat is bijzonder verontrustend, want parking.brussels moet net over dit delicate onderwerp, waarover felle onenigheid bestaat, een vertrouwensband smeden met de gemeenten. Hoe wilt u dat de gemeenten vertrouwen stellen in een agentschap dat de eigen ordonnantie en statuten niet naleeft? Wie heeft de huidige bestuurders aangeduid? Volgens welke selectieprocedure? Zijn er formele besluiten?

Ik vind nergens in het Belgisch Staatsblad een regeringsbesluit dat de aanstelling van de bestuurders bekrachtigt. Hoe verklaart u dat de situatie strijdig is met de statuten en de ordonnantie van 2009? Welke maatregelen neemt u om de toestand te regulariseren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De vorige regering keurde de huidige samenstelling van de raad van bestuur goed met een mandaatverlenging die in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt op 3 februari 2015. De regering volgde de destijds geldende regels. Een ordonnantiwijziging in 2016 gaf de gemeenten het recht vijf bestuurders voor te dragen*

Et c'est là que le bât blesse. L'ordonnance susmentionnée, en son article 22, et les statuts de la société anonyme sont très clairs : le conseil d'administration est composé de cinq membres proposés par les communes associées et de dix membres sur proposition du ministre compétent ou de la ministre compétente, tous nommés par le gouvernement.

Force est de constater que la composition actuelle du conseil d'administration ne respecte ni les statuts de l'entreprise, ni l'ordonnance. S'il y a bien quinze administrateurs dans le conseil d'administration de parking.brussels, aucun n'a été proposé par les communes. Selon mes informations, les communes associées n'ont jamais été sollicitées sur le sujet, ni en direct, ni au travers de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette situation irrégulière est d'autant plus préoccupante que le plus grand défi de parking.brussels est justement de créer ce lien de confiance avec les communes ! Le sujet est délicat et les différences de points de vue parfois vives. Il convient d'au moins respecter l'ordonnance et les statuts pour que les communes se sentent en confiance et puissent faire valoir leur point de vue.

Qui a proposé les administrateurs actuels de parking.brussels ? Selon quelle procédure ont-ils été sélectionnés et nommés ? Par quelles décisions formelles ?

En effet, bien que je suppose qu'un arrêté de gouvernement ait formalisé la décision de désignation des administrateurs actuels, je ne suis pas parvenu à trouver au Moniteur belge l'arrêté y afférent.

Comment expliquez-vous que cette composition ne respecte ni les statuts, ni l'ordonnance de 2009 ? Quelles actions avez-vous entreprises pour régulariser cette situation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le gouvernement précédent a approuvé la composition actuelle du conseil d'administration, dont le renouvellement a été publié au Moniteur belge le 3 février 2015, au début de la législature 2014-2019. Il était, à l'époque, conforme à l'ordonnance et aux statuts.

en schrapte het aandeelhouderschap van de gemeenten. Nadien heeft de vorige regering de raad van bestuur niet vernieuwd. Dat dient volgens de nieuwe ordonnantie te gebeuren binnen zes maanden na de vernieuwing van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement. Die datum nadert en wij doen het nodige. De vijf bestuursleden van de gemeenten zullen deel uitmaken van de nieuwe raad van bestuur, die in de komende weken wordt benoemd.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Die zes maanden zijn intussen voorbij.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Nog niet, wel op tien december 2019. Waarschijnlijk zullen we die datum net niet halen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "het contract voor de bushokjes van de MIVB".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *In 2008 al liet de MIVB weten dat ze opnieuw zelf alle tram- en bushokjes wilde beheren. Ze wilde immers overal hetzelfde model van schuilhuisjes invoeren en er daarnaast ook meer plaatsen om het comfort voor de reiziger te verhogen.*

Er is sinds 2008 echter niets veranderd en dat is betreurenswaardig, want op veel plaatsen

Cependant, l'ordonnance a été modifiée en 2016, à la mi-législature. Cette modification donne automatiquement droit aux communes de proposer cinq administrateurs et supprime en même temps l'actionariat des communes. Par la suite, le gouvernement précédent n'a pas renouvelé le conseil d'administration.

La nouvelle ordonnance dispose que le renouvellement du conseil d'administration doit être effectué dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Cette date approche et nous faisons le nécessaire pour respecter les dispositions de l'ordonnance. Les cinq administrateurs des communes devraient faire partie du nouveau conseil d'administration qui sera nommé dans les semaines à venir.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Les six mois ont déjà été dépassés.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Non, pas encore. Je pense que c'est le 10 décembre, mais nous dépasserons probablement de peu cette date.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "le contrat pour les abribus de la STIB".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La question des abribus régionaux aux arrêts de bus et de tram de la STIB semble figurer au rang des dossiers difficiles qui ont donné lieu à divers rebondissements sur plusieurs années.

Il y a très longtemps, en 2008, la STIB avait manifesté sa volonté de se réappropriier la gestion des arrêts et des abris des transports publics sur l'ensemble des communes bruxelloises. Cette

ontbreken er schuilhuisjes of zijn ze in erbarmelijke staat. Het is schokkend dat dat vooral het geval is in de gemeenten die als eersten beslisten om in het gewestelijke systeem te stappen. Dat is niet bepaald bevorderlijk voor de geloofwaardigheid van het Brussels Gewest!

In oktober 2016 liet minister Smet weten dat het dossier rond de tram- en bushokjes vertraging had opgelopen. In maart 2018 deelde hij mee dat de aanbesteding werd geannuleerd omdat bepaalde gemeenten weigerden zich aan te sluiten. Er moest worden onderzocht of de MIVB het volledige beheer van de haltes opnieuw kon overnemen.

In 2019 heeft de MIVB twee aanbestedingen toegekend: een voor de levering van schuilhuisjes waarvan de maatschappij zelf eigenaar zou worden en een tweede voor de uitbating van de reclamepanelen, waarvan de opbrengst gebruikt zou worden voor het onderhoud van de haltes en als bijdrage aan de MIVB. Een van de kandidaten, JCDecaux, die de aanbesteding aan zijn neus zag voorbijgaan, trok naar de Raad van State omdat de procedure onregelmatig zou zijn verlopen en verkreeg de schorsing van de aanbesteding voor de reclamepanelen.

De kwestie van de bijdrage uit reclame-inkomsten aan de MIVB en die van de retrocessies aan de gemeenten leidde er eerder toe dat sommige gemeenten niet met het gewest wilden samenwerken. Dat is des te problematischer omdat artikel 16 van de ordonnantie van 22 november 1990 een soort van concurrentie tussen de gemeenten en de MIVB voor het beheer van de tram- en bushokjes creëert.

In tegenstelling tot de voorgaande pogingen van de MIVB, waarbij elke gemeente een apart lot vormde, bestond de door de Raad van State opgeschorte aanbesteding uit vijf loten, waarbij in elk lot meerdere gemeenten zaten. De inschrijvers moesten eenzelfde bijdrage voor het volledige lot afstaan, waarbij ze een soort gemiddelde moesten berekenen. De waarde van de reclamepanelen verschilt echter sterk tussen de gemeenten. Daardoor zou het bedrag van de bijdrage voor sommige gemeenten hoger liggen dan de werkelijke waarde van de panelen, terwijl het voor andere gemeenten onder de werkelijke waarde zou liggen.

volonté de réappropriation répondait à un double objectif : l'harmonisation du modèle et l'augmentation du nombre d'abris installés pour le confort de l'utilisateur.

Depuis 2008, malgré les déclarations apaisantes de vos prédécesseurs, ce dossier n'a toujours pas abouti. Cela est d'autant plus regrettable que la situation sur le terrain devient critique, avec un manque d'abris à certains endroits ou des abris totalement délabrés, comme sur la place du Luxembourg. Il est particulièrement consternant de constater que ce sont les communes qui ont décidé de s'inscrire le plus tôt dans le système régional et de confier la gestion de leurs abris à la STIB. Quel manque de crédibilité pour la Région !

En octobre 2016, le ministre Smet confirmait que le dossier des abribus avait "pris du retard". Il enchaînait en signalant qu'il s'agissait d'un dossier "emblématique". En mars 2018, il confirmait que le marché qui devait être attribué avait été annulé à la suite du refus de certaines communes, et que la question des abribus devait être relancée dans le sens d'une reprise de l'ensemble du dossier par la STIB.

Cette dernière a attribué deux marchés en 2019 : d'une part, un marché de fourniture d'abris dont elle deviendrait propriétaire ; d'autre part, un marché pour l'exploitation des vitrines publicitaires devant à la fois financer l'entretien de ces abris et générer une redevance au bénéfice de la STIB. Le candidat JCDecaux, évincé d'un marché, a dénoncé des irrégularités de procédure et obtenu la suspension du marché d'exploitation publicitaire des abris devant le Conseil d'État.

On le sait, la question des redevances publicitaires perçues par la STIB et celle des rétrocessions aux communes ont déjà incité certaines de celles-ci à ne pas coopérer avec la Région. Cela est d'autant plus problématique que l'article 16, § 3, de l'ordonnance organique du 22 novembre 1990 instaure une sorte de concurrence entre les communes et la STIB pour la gestion des abribus.

Or, contrairement aux tentatives précédentes de la STIB où chaque commune constituait un lot autonome, le marché suspendu par le Conseil d'État prévoyait un découpage en cinq lots. Par exemple, le lot 3 incluait les communes

De uniforme schuilhuisjes werden ruim tien jaar geleden aangekondigd en de eerste pogingen tot aanbesteding dateren al van 2009!

Is de MIVB van plan om een nieuwe aanbesteding voor de reclamepanelen uit te schrijven? Of wil ze de aanbesteding voor de levering van de schuilhuisjes toekennen zonder dat er duidelijkheid is over het reclaimsossier?

Waarom en hoe werden de gemeenten gebundeld in loten? Hoe wil de MIVB het bedrag bepalen van de retrocessies aan de gemeenten?

Overweegt u om de wetgeving aan te passen, zodat de MIVB weer als enige de tram- en bushokjes kan beheren? Welke actie wil de MIVB ondernemen tegenover gemeenten die zelf al een opdracht hebben toegekend of waar de bestaande opdracht binnenkort afloopt?

Hoe kunt u ervoor zorgen dat het beheer van alle haltes opnieuw bij de MIVB komt, terwijl negen Brusselse gemeenten de hokjes op hun grondgebied zelf beheren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Aangezien de Raad van State de beslissing in verband met de toekenning van de loten 2 tot 5 van de aanbesteding voor de reclamepanelen heeft*

d'Anderlecht, de Saint-Gilles, de Saint-Josse-ten-Noode, de Woluwe-Saint-Pierre et de Watermael-Boitsfort. Les soumissionnaires devaient donc attribuer une même somme d'argent à titre de redevance pour l'ensemble du lot, en calculant une sorte de moyenne. Ces lots étant composés de communes dont la valeur du marché publicitaire est très différente, le montant de la redevance proposé par le soumissionnaire sera soit supérieur à la valeur réelle du marché pour certaines communes, soit inférieur pour d'autres.

Cela fait plus de dix ans qu'est annoncée une uniformisation des abribus. Des tentatives infructueuses d'attribution du marché des abribus remontent aux années 2009 et 2015 !

À la suite de cette contestation, la STIB devait soit repartir de zéro, ne faisant qu'amplifier le retard, soit passer outre au risque que le Conseil d'État annule complètement le marché.

Quelle suite la STIB a-t-elle décidé de donner à ce dossier après la suspension du marché d'exploitation publicitaire ? Relancer une nouvelle procédure ? Attribuer le marché de fourniture des abris sans celui de l'exploitation publicitaire ?

Pourquoi et comment les lots de communes ont-ils été constitués dans le marché suspendu par le Conseil d'État et comment la STIB va-t-elle déterminer le montant de la redevance qu'elle rétrocèdera aux communes ?

Une proposition de modification législative conférant à la STIB la compétence exclusive de la gestion des abris est-elle envisagée ? Quelle action la STIB prendra-t-elle vis-à-vis de communes comme Molenbeek-Saint-Jean, qui a reconduit le marché avec Clear Channel pour une période de trois ans, ou comme la Ville de Bruxelles, dont l'échéance du marché actuel est imminente ?

Comment tendre vers l'idée initiale d'une gestion de l'ensemble des abribus par la STIB, sachant que neuf communes de la Région gèrent elles-mêmes le dossier des abribus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- À la suite de l'arrêt du Conseil d'État ordonnant la suspension de la décision d'attribution des lots 2 à 5 du marché d'exploitation publicitaire, le maintien de ladite

opgeschort, zou het een gerechtelijk, praktisch en financieel risico inhouden voor de MIVB om met die opdracht door te gaan. Daarom besliste de maatschappij op 23 september om haar beslissing betreffende de reclamepanelen in te trekken.

De MIVB besliste daarop om de verschillende manieren waarop de schuilhuisjes beheerd en uitgebaat kunnen worden, grondig te bestuderen en na te gaan welke impact de opschorting van haar beslissing zal hebben. Op basis van de resultaten zal ze de maatregelen nemen die nodig zijn om te garanderen dat de dienstverlening niet onderbroken wordt en dat de rechten van de opdrachtnemers gevrijwaard blijven.

De MIVB stelde voor de reclame-opdracht in overleg met een deskundige loten samen die zowel qua aantal hokjes als qua reclamewaarde evenwaardig waren. Er werd beslist om vijf loten samen te stellen, zodat ook kleinere inschrijvers konden deelnemen. De organisatie van de retrocessies was nog zuiver theoretisch en het was de bedoeling om er achteraf nog over te onderhandelen.

Over de manier waarop de MIVB het bedrag van de retrocessies wil berekenen, kan ik u momenteel dan ook niets zeggen. Dat maakt ook deel uit van de globale denkoefening die de MIVB zal uitvoeren.

Op dit moment overweegt de MIVB geen enkele actie tegenover de gemeenten. De maatschappij zal alles in het werk stellen om haar reizigers comfortabele bushokjes aan te bieden.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Ik kom hier later nog op terug.*

- *Het incident is gesloten.*

décision d'attribution induirait un risque juridique, pratique et financier substantiel pour la STIB. Par application du principe de sécurité juridique, la STIB a donc décidé, le 23 septembre, de retirer la décision d'attribution du marché relatif à l'exploitation publicitaire.

Parallèlement, compte tenu de cet arrêt de suspension et des différents éléments apparus au fil des années, la STIB a convenu d'ouvrir une réflexion plus profonde sur les différents modes de gestion et d'exploitation des abris. Cette réflexion est en cours. Par conséquent, la STIB examine plus en profondeur l'impact de cette suspension sur sa décision d'attribution du marché d'exploitation publicitaire. En fonction des résultats, elle prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la continuité de ses services ainsi que les droits des soumissionnaires concernés.

Voici comment les lots ont été constitués. La STIB, aidée d'un expert, a souhaité avoir des lots équivalents en quantité d'abris et en valeur publicitaire. Il a ainsi été convenu de créer cinq lots, de sorte que des exploitants publicitaires plus modestes (autres que JCDecaux et Clear Channel) puissent soumissionner. La façon dont les rétrocessions auraient pu être organisées était encore totalement théorique et devait faire l'objet de négociations ultérieures, comme prévu dans les conventions avec les communes signataires. Pour les autres, tout restait à faire.

S'agissant de la manière dont la STIB va déterminer le montant de la redevance à rétrocéder aux communes, il est difficile, à ce stade, de répondre à votre question étant donné que cela fera aussi partie de la réflexion plus globale que je viens d'évoquer.

À ce stade, la STIB n'envisage aucune action concernant les communes telles que Molenbeek-Saint-Jean ou la Ville de Bruxelles. La STIB met tout en œuvre pour trouver une solution lui permettant de proposer à ses voyageurs des abris confortables.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je n'ai pas vraiment de réplique concrète à vous livrer, mais nous reviendrons sur le sujet avec intérêt, car il s'agit là d'un dossier qui tourne en rond.

- *L'incident est clos.*