



**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 10 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 10 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 de heer Marc Loewenstein	7
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de toegankelijkheid van de wegen en het openbaar vervoer in Brussel voor de personen met beperkte mobiliteit".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Aurélie Czekalski,	7
betreffende "de verbetering van de toegankelijkheid van het tramnet van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	29
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de geplande werken aan de Heldensquare in Ukkel".	

SOMMAIRE

Interpellation de M. Marc Loewenstein	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "l'accessibilité des voiries et transports en commun bruxellois aux personnes à mobilité réduite".	
Interpellation jointe de Mme Aurélie Czekalski,	7
concernant "l'amélioration de l'accessibilité du réseau de tram de la STIB aux personnes à mobilité réduite".	
Discussion – Orateurs :	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	29
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "les travaux d'aménagement prévus square des Héros à Uccle".	

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	32	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	32
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 centrum Mobiris".		concernant "le centre Mobiris".	
Mondelinge vraag van de heer Jan Busselen	39	Question orale de M. Jan Busselen	39
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 samenwerking tussen de verschillende openbare busvervoersmaatschappijen MIVB, De Lijn en TEC".		concernant "la collaboration entre les différentes sociétés de transports publics par bus STIB, TEC et De Lijn".	
Mondelinge vraag van mevrouw Bianca Debaets	42	Question orale de Mme Bianca Debaets	42
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 gebruik van het openbaar vervoer door scouts- en andere jeugdgroepen".		concernant "l'utilisation des transports en commun par des groupes de scouts et d'autres groupes de jeunes".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	46	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	46
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de toename van het pendelen vanuit Brussel".		concernant "l'augmentation de la navette sortante de Bruxelles".	
Mondelinge vraag van mevrouw Bianca Debaets	52	Question orale de Mme Bianca Debaets	52
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 verkeersveiligheid van de gebruikers van elektrische deelsteps".		concernant "la sécurité routière des usagers des trottinettes électriques partagées".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	57	Question orale de M. David Weytsman	57
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 continuïteit van de dienstverlening door de MIVB".		concernant "la continuité du service de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	60	Question orale de M. David Weytsman	60
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 begrotingsmiddelen voor mobiliteit in 2020".		concernant "le budget alloué à la mobilité en 2020".	
Mondelinge vraag van de heer David Leisterh	65	Question orale de M. David Leisterh	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 parkeerplaatsen voor PBM's en het wagengebruik door personen met een handicap".		concernant "les emplacements de parking PMR et l'usage de la voiture pour les personnes porteuses de handicap".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	68	Question orale de M. Marc Loewenstein	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 problemen bij de uitvoering van de nieuwe ordonnantie over de bouwplaatsen op de openbare weg".		concernant "les problèmes liés à l'exécution de la nouvelle ordonnance sur les chantiers en voirie".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	72	Question orale de M. Marc Loewenstein	72

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

betreffende "de maatregelen die getroffen
werden om de levenskwaliteit van de
inwoners in het oosten van Brussel te
beschermen ingevolge de geplande werken
aan de E40".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 75

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

betreffende "het experiment met
zelfrijdende elektrische pendelvoertuigen
van de MIVB".

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

concernant "les mesures prises pour
préserver la qualité de vie des riverains de
l'est de Bruxelles suite aux travaux prévus
sur la E40".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 75

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'expérimentation de navettes
électriques autonomes par la STIB".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de toegankelijkheid van de wegen en het openbaar vervoer in Brussel voor de personen met beperkte mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,

betreffende "de verbetering van de toegankelijkheid van het tramnet van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Op het vlak van mobiliteit moet er met alle gebruikers rekening worden gehouden, ook met personen met een beperkte mobiliteit. In de ruime betekenis van het woord is die groep goed voor 35% van de bevolking. Toegankelijkheid mag dan ook niet beperkt blijven tot promopraatjes, u moet ervoor zorgen dat ze werkelijkheid wordt.*

Een persoon met een handicap is in de eerste plaats een persoon. De handicap wordt hinderlijk wanneer de stoep te hoog is, wanneer hij niet binnen geraakt bij de gemeentediensten of in de winkel, wanneer het metrostation slecht is ontworpen of wanneer er op een website informatie ontbreekt. Vandaag is slechts 4% van het NMBS-netwerk toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Ik weet dat het treinverkeer niet onder uw bevoegdheid valt, maar dat maakt dat cijfer niet minder onaanvaardbaar.

Bij het Brussels openbaar vervoer beweegt er een en ander, maar de situatie is zeker nog niet optimaal. Personen met een beperkte mobiliteit worden vaak geconfronteerd met een hindernis,

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "l'accessibilité des voiries et transports en commun bruxellois aux personnes à mobilité réduite".

INTERPELLATION JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,

concernant "l'amélioration de l'accessibilité du réseau de tram de la STIB aux personnes à mobilité réduite".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Lorsqu'on parle de mobilité, il faut penser à tous les usagers : les automobilistes, les usagers des transports publics, les motards, les cyclistes, les piétons, mais aussi les personnes à mobilité réduite (PMR).

Quand on sait que les personnes à mobilité réduite au sens large - personnes en chaise roulante, personnes âgées, parents conduisant une poussette, malvoyants, malentendants, déficients intellectuels... - constituent 35 % de la population, on ne peut plus se permettre de laisser l'accessibilité au rang des slogans. Elle doit être une réalité concrète.

Une personne en situation de handicap, c'est d'abord une personne. Le handicap, il est handicapant parce que la marche du trottoir est trop haute, parce que l'administration communale ou le magasin est inaccessible, parce que le quai de la gare ou le métro est mal conçu, ou encore parce qu'une information n'est pas accessible sur un site internet. Un chiffre interpellant : aujourd'hui, 4 % seulement du réseau de la SNCB est accessible aux

waardoor ze hun reis niet kunnen voortzetten. Velen van hen komen daardoor veel minder buiten dan ze eigenlijk zouden willen.

Net zoals veiligheid de beslissingen in verband met de openbare ruimte beïnvloedt, zou ook toegankelijkheid een voorwaarde moeten zijn, want die is essentieel voor de autonomie van alle burgers. Dat moet dan over alle bevoegdheden heen gebeuren, maar laten we het vandaag in de eerste plaats over de mobiliteit, het MIVB-vervoer en het wegennet hebben.

Op 8 juli 2016 keurde het Brussels Parlement een resolutie goed betreffende de toegankelijkheid van de infrastructuur en voorzieningen van de MIVB voor personen met een handicap. Ze was het gevolg van een praktijkoefening waarbij de volksvertegenwoordigers zelf konden vaststellen hoe moeilijk personen met een beperkte mobiliteit zich in het Brussels Gewest soms kunnen verplaatsen. Misschien zou een nieuwe oefening nuttig zijn, zowel voor de nieuwe parlementsleden als voor de oude parlementsleden die er niet aan konden deelnemen.

Uiteraard vraagt het tijd om het hele MIVB-netwerk toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Sommige aanpassingen zijn duur of vragen veel planning.

De infrastructuur werd ontworpen voor actieve personen in goede gezondheid die naar hun werk moeten. Gelukkig wordt er ondertussen beter rekening gehouden met personen met een beperkte mobiliteit dankzij het stuurcomité Toegankelijkheid waaraan Brussel Mobiliteit, de MIVB, de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer en uw kabinet deelnemen. Gelet op het belang van een bevoegdheidsoverschrijdende aanpak zou het ook nuttig zijn om Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE) bij dat comité te betrekken.

In de resolutie vraagt het parlement om de situatie regelmatig te evalueren. Het begin van een legislatuur is een goed ogenblik om een balans op te maken.

In de resolutie werd onder meer gevraagd om:

PMR. C'est inacceptable ! Je sais que ce n'est pas de notre ressort, mais ce chiffre éclaire le constat.

Au niveau des transports publics bruxellois, la dynamique est certes en marche, des investissements dans les infrastructures sont consentis et la concertation avec le secteur a été renforcée. Cependant, force est de constater que la situation n'est pas du tout optimale, que les personnes à mobilité réduite sont encore souvent confrontées à un chaînon manquant dans la chaîne de l'accessibilité, chaînon qui empêchera l'usager de poursuivre son trajet et le fera réfléchir à deux fois avant de sortir de chez lui.

Tout comme l'aspect sécurité ou encore l'avis des pompiers conditionnent une série de décisions dans la gestion publique, il devrait en être de même de l'accessibilité, tant elle est essentielle pour garantir l'autonomie de chaque citoyen.

S'il faut bien sûr défendre une approche transversale de l'accessibilité, qu'elle concerne les infrastructures, les bâtiments, la communication mais aussi les services, attardons-nous aujourd'hui sur la question de la mobilité, des transports en commun de la STIB et des voiries.

Le 8 juillet 2016, notre parlement a voté une résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes avec un handicap. Elle faisait suite à une mise en situation des membres de la commission, organisée par le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), avec le concours de la STIB. Mise en situation qui a permis aux députés de prendre conscience de la réalité vécue au quotidien par de nombreux Bruxellois et visiteurs qui ne disposent pas de toutes leurs capacités, physiques ou mentales, pour se déplacer en toute autonomie.

Je vous propose de réitérer l'expérience. Je pense que le Cawab serait partant pour organiser une nouvelle mise en situation, tant pour les nouveaux députés que pour les anciens qui n'avaient pas pu y participer. L'effet qu'elle a eu sur les membres de la commission précédente montre à quel point elle est utile. Je vous invite donc à en discuter, mais il serait bon d'en organiser une après l'hiver.

Il est bien évident que l'on ne peut pas rendre le réseau de la STIB totalement accessible aux

- de bijstandsdienst in de metro te verbeteren en te laten gelijklopen met de openingsuren van de metro;

- de controleprocedure voor het rollend materieel te herzien om de goede werking van de toegankelijkheidsuitrustingen (hellingen, oproepknoppen) te waarborgen;

- de informatie te verbeteren door een update van de website en de mobiele applicatie, door dringende informatie in geschreven vorm te bezorgen aan dove of slechthorende personen, door de plaatsing van signalisatie en door opleiding en bewustmaking van het Bootikpersoneel;

- realtime-informatie te verspreiden over alle stationstoegangen en over de beschikbaarheid van de liften op de website van de MIVB, de mobiele applicatie en de signalisatie aan de stationstoegangen;

- de signalisatie te vereenvoudigen;

- de signalisatie te verbeteren, onder meer door lijnen op de vloer en pictogrammen voor metro, tram, bus en trein;

- de gebruiksvriendelijkheid van de ticketautomaten te verbeteren.

Het beheerscontract 2019-2023 van de MIVB gaat in de goede richting. Naast haar basisopdracht heeft de MIVB vijf grote prioriteiten vastgesteld: toegankelijkheid, milieuvriendelijkheid, welzijn van het personeel, bijdrage aan de sociale cohesie en veiligheid.

Volgens artikel 25 van het beheerscontract bestaat het aanbod voor personen met een beperkte mobiliteit uit een reeks initiatieven om de toegankelijkheid tot de diensten te verbeteren, met inbegrip van informatie over de toegankelijkheid en bijstand aan de reizigers, en uit een gespecialiseerde vervoersdienst die op aanvraag werkt.

De MIVB zal de universele toegankelijkheid van haar netwerk blijven verbeteren en een universele aanpak hanteren, zodat bij het ontwerpen en evalueren van de producten en diensten rekening

personnes à mobilité réduite du jour au lendemain. Certaines demandes de la résolution nécessitent une planification importante, la mobilisation de moyens financiers conséquents et des délais d'exécution plus longs pour être concrétisées. Il en est de même pour les voiries, qu'elles soient communales ou régionales.

Nous ne pouvons aujourd'hui que regretter que les infrastructures aient été conçues sans se soucier des PMR. Elles ont été aménagées pour des personnes actives et en forme devant rejoindre leur lieu de travail. Une partie de la population a alors été oubliée.

Même si les moyens peuvent être plus importants, les adaptations ou transformations doivent se faire de manière progressive. Et le point positif par rapport au passé est que le secteur, via le Cawab notamment, est davantage partie prenante que par le passé, grâce au comité de pilotage accessibilité créé au sein de la Région, auquel participent Bruxelles Mobilité, la STIB, la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) et votre cabinet, Mme la ministre. Il serait intéressant, vu l'approche transversale à adopter dans cette situation, d'y associer à l'avenir Bruxelles Urbanisme et patrimoine (BUP).

Pour en revenir à la résolution, l'évaluation régulière a été l'une des demandes de notre parlement. Faire le point sur la question en début de législature est une belle occasion de prendre le dossier à bras-le-corps, suivre son évolution et espérer être fiers des résultats enregistrés dans les cinq années à venir.

Au travers de cette interpellation, j'aimerais que l'on puisse déjà faire l'évaluation des demandes de résolution suivantes :

- améliorer le service d'assistance dans le métro en faisant correspondre la disponibilité de l'assistance aux PMR à l'horaire d'ouverture du métro ;

- réviser le processus de vérification du matériel roulant, afin d'accorder une attention effective au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité (rampes, boutons d'appel, ...) ;

- améliorer les informations utiles à destination des PMR par une actualisation du site internet et de

wordt gehouden met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

Om van een tram, metro of bus gebruik te kunnen maken, moet een persoon met een beperkte mobiliteit eerst al zijn huis uit komen, zich over voetpaden verplaatsen, straten oversteken en bouwplaatsen en steps omzeilen.

Brussel Mobiliteit stelt middelen en opleidingen ter beschikking van de gemeenten om de toegankelijkheid te verbeteren. Zo zijn er subsidies in het kader van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE). Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1 blijkt echter dat alleen Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node in 2017 van die subsidies gebruikmaakten. In 2019 vroegen Brussel-Stad, Elsene en Sint-Jans-Molenbeek subsidies aan.

Brussel Mobiliteit maakte een stand van zaken op in de negentien gemeenten, om op basis daarvan en in samenwerking met de gemeenten een structurend voetgangersnetwerk op het volledige Brusselse wegennet te kunnen uitwerken.

In haar algemene beleidsverklaring streeft de regering naar een verbetering van de toegankelijkheid van zowel het MIVB-netwerk als de openbare ruimte in het Brussels Gewest.

Hoever staat de uitvoering van de aanpassingen die in de resolutie van 8 juli 2016 gevraagd werden?

Welke interne maatregelen nam de MIVB om de toegankelijkheid te verhogen? Voor zover ik weet, stelde de vervoersmaatschappij een verantwoordelijke voor de toegankelijkheid aan. Krijgt die dienst technische versterking? In welke mate is er toezicht op de uitvoering van de aanbevelingen?

Hoever staat de regering met de uitvoering van haar voetgangersplan, waarin de verbetering van de toegankelijkheid van de openbare weg is opgenomen?

Op welke manier kunnen personen met een beperkte mobiliteit volledige informatie krijgen over de toegankelijkheid van de infrastructuur?

l'application mobile de la STIB, par le relais des informations d'urgence par écrit pour les personnes présentant une déficience auditive, par le positionnement de la signalétique ou par la formation et la sensibilisation du personnel des Bootik ;

- diffuser une information correcte, fiable et mise à jour en temps réel, notamment pour ce qui concerne les accès de chaque station et la disponibilité des ascenseurs, via le site internet de la STIB, l'application mobile, ainsi que via une signalétique aux accès de chaque station, afin de diriger une PMR vers une entrée accessible ;

- prévoir une signalétique plus lisible, afin de permettre aux PMR d'accéder plus facilement à leur moyen de transport ;

- adapter la signalétique pour les personnes intellectuellement déficientes, qui peuvent être totalement désorientées dans une station de métro ou dans l'espace public. Il était notamment demandé, pour elles, un marquage de lignes au sol, la transformation des lettres en pictogrammes représentant le métro, le tram, le bus ou le train, ou encore l'adaptation de l'ergonomie des bornes d'achat.

Le nouveau contrat de gestion de la STIB 2019-2023 va dans le bon sens. En plus de sa mission de base, la STIB s'est défini cinq grandes priorités : l'accessibilité, l'environnement, le bien-être de ses collaborateurs, la contribution à la cohésion sociale et la sécurité.

Son article 25 traitant de l'accessibilité est rédigé comme suit : "L'offre pour personnes à mobilité réduite est composée à la fois d'une série d'initiatives visant à améliorer l'accessibilité des services réguliers (en ce compris l'information sur l'accessibilité de ceux-ci et l'assistance aux voyageurs) et d'un service spécialisé de transport à la demande pour personnes handicapées.

Les parties s'engagent à poursuivre, dans les priorités et limites budgétaires fixées par la Région, la mise en accessibilité universelle du réseau en exécution du plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de transport public de la STIB.

Welke middelen zet de MIVB in om haar personeel op alle niveaus op te leiden en bewust te maken over het onthaal van personen met een beperkte mobiliteit en over de toegankelijkheid?

La STIB s'engage en outre dans une approche de conception universelle (universal design) veillant à ce que l'accessibilité aux PMR soit systématiquement prise en considération lors de la conception et de l'évaluation qualitative de tous ses produits et services".

Nous parlons ici principalement de la STIB, mais, avant d'accéder à une station de tram, à un arrêt de bus, avant de monter dans un bus, un tram ou un métro, avant d'acheter son ticket à une borne, il faut sortir de chez soi, cheminer sur les trottoirs, traverser les voiries et contourner les chantiers, sans parler des trottinettes.

Des outils et aides sont déjà proposés par Bruxelles Mobilité à l'intention des communes pour accroître l'accessibilité des PMR : formation de conseiller en accessibilité à l'attention des agents communaux, recours à un bureau d'études spécialisé en accessibilité, subventions dans le cadre du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). Toutefois, il ressort de votre réponse à ma question écrite n° 1 que seules deux communes ont bénéficié de telles subventions PAVE : Schaerbeek à hauteur de 364.670 euros en 2017 et 300.000 en 2018, et Saint-Josse-ten-Noode, à hauteur de 15.509,27 euros en 2017. En 2019, des demandes de subvention ont été introduites pour la Ville de Bruxelles, Ixelles et Molenbeek-Saint-Jean.

À côté et préalablement à ces subventions, des diagnostics PAVE ont été réalisés dans les dix-neuf communes. Ils visent à définir un réseau piéton structurant en collaboration avec les communes et à relever l'ensemble des non-conformités - par rapport à l'accessibilité aux PMR sur la base du cahier de l'accessibilité piétonne - sur l'ensemble des voiries bruxelloises.

Quant à notre déclaration de politique régionale, elle aborde l'accessibilité sous différents angles en ces termes :

"L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite au réseau de transport en commun et l'amélioration du confort général sera un point essentiel de la politique d'investissement de la STIB (ascenseurs, sanitaires, assistance, signalétique et communication, etc.)." (...)

"Dans la mise en œuvre du plan régional de mobilité et afin de favoriser la mobilité des piétons et personnes à mobilité réduite, la Région établira un plan opérationnel spécifique pour les piétons qui intégrera la mise en œuvre progressive et coordonnée de son plan d'accessibilité des voiries, en partenariat avec les communes et associations représentatives." (...)

"Le gouvernement proposera des aménagements qualitatifs de l'espace public, en tenant compte de la dimension genrée et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Une information complète concernant le niveau d'accessibilité aux personnes en situation de handicap et autres personnes à mobilité réduite des infrastructures et lieux ouverts au public sera donnée aux utilisateurs et visiteurs." (...)

Tels sont les engagements pris par la présente majorité.

Qu'en est-il de l'état d'avancement des demandes faites par le parlement dans la résolution adoptée le 8 juillet 2016, et plus particulièrement sur les points repris plus haut ?

De quelle manière la STIB s'est-elle organisée en interne pour répondre au défi de l'accessibilité ? Selon mes informations, une personne serait chargée de l'accessibilité. Est-il prévu de renforcer ce service, notamment au niveau technique ? Si la concertation se fait en amont, qu'en est-il du suivi des chantiers pour vérifier la bonne exécution des recommandations émises ?

Qu'en est-il de l'exécution, par le gouvernement, de son plan opérationnel spécifique pour les piétons intégrant la mise en œuvre de son plan d'accessibilité des voiries, en partenariat avec les communes et associations représentatives ?

Quels sont les moyens développés pour offrir une information complète concernant le niveau d'accessibilité des PMR aux infrastructures et lieux ouverts au public ?

Enfin, quels sont les moyens mis en œuvre pour former et sensibiliser l'ensemble du personnel à l'accueil de PMR et à l'accessibilité, de la direction au personnel de terrain, en passant par les

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *In lijn met artikel 9 van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap in het openbaar vervoer beloofde de regering in haar beleidsverklaring om maatregelen te nemen voor personen met een beperkte mobiliteit. Op dat vlak schort echter nog het een en ander. Zo werden er bij de aanleg van de nieuwe tramlijnen geen blindegeleidingstegels geplaatst, blijven er horizontale en verticale openingen tussen de perrons en de tram en blijven trams ontoegankelijk voor rolstoelgebruikers door het opstapje tussen de stopplaats en de tramvloer.*

Heeft de MIVB haar infrastructuur op sommige plaatsen al aangepast? Zal zij bijvoorbeeld bij de herinrichting van het noordelijke deel van de Alsebergsesteenweg in Ukkel de horizontale en verticale openingen tussen de perrons en de tram wegwerken? Zal zij haar veiligheidsnormen verder bijsturen? Zal bij de nieuw bestelde trams het niveau van de vloer bij een volle of lege tram nog verschillen?

responsables d'achat de matériel, les concepteurs et les constructeurs d'arrêts ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Comme le mentionne sa déclaration de politique, le gouvernement bruxellois continuera à accorder une attention particulière aux groupes cibles d'utilisateurs faibles comme les enfants, les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le 28 septembre 2018, la STIB et les autorités locales ont inauguré en grande pompe la ligne de tram 8, prolongeant ainsi de deux kilomètres le parcours du tramway entre Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert. Cette même journée était marquée par une seconde inauguration, celle de la ligne de tram 9 reliant les stations Simonis et Arbre ballon en une quinzaine de minutes.

Lors des inaugurations des lignes 8 et 9, il a été constaté que l'accessibilité aux arrêts n'était pas parfaite pour les PMR. Cet élément aurait été même oublié, selon certaines associations. Rien n'était prévu pour les personnes mal voyantes et aveugles. On ne trouvait, par exemple, pas de dalles podotactiles.

Contrairement à la ligne 9, la ligne 8 accueille en outre différents modèles de trams sur son parcours, ce qui a pour conséquence d'augmenter la hauteur entre le quai et le plancher du tram, barrant l'accès aux véhicules de la ligne à toute personne se déplaçant en fauteuil roulant.

Depuis de nombreuses années, les associations réclament des mesures pour réduire les lacunes verticale et horizontale aux arrêts, afin de permettre un accès sans marche aux véhicules de la STIB. Par ailleurs, la différence entre les réseaux de tram français et le nôtre au niveau de ces deux lacunes est édifiante.

Des leçons ont-elles été tirées depuis l'inauguration des deux lignes ? Des améliorations ont-elles été apportées aux infrastructures ?

Les normes de la STIB ont-elles été adaptées, plus spécifiquement celles relatives aux lacunes verticale et horizontale aux arrêts de tram ? La STIB a-t-elle accepté de revoir ses propres normes

de sécurité ? Quelles sont les nouvelles normes relatives aux deux lacunes susmentionnées ?

La nouvelle commande des trams de nouvelle génération (TNG) prévoit-elle un dispositif de compensation du poids, permettant ainsi indistinctement aux trams vides ou chargés à pleine capacité d'être à la même hauteur lorsqu'ils sont à un arrêt ?

Les nouveaux projets prévoient-ils bien une amélioration des lacunes verticale et horizontale ?

Enfin, le projet en cours de réaménagement de la partie nord de la chaussée d'Alseberg à Uccle, dont la demande de permis d'urbanisme a été introduite par Bruxelles Mobilité il y a quelques semaines, prévoit-il bien une amélioration des lacunes horizontale et verticale au niveau des arrêts de tram ?

Notre pays a ratifié la convention de l'Organisation des Nations unies (ONU) relative aux droits des personnes handicapées, dont l'article 9 impose la mise en accessibilité des transports publics. Nous attendons donc des pouvoirs publics qu'ils tiennent leurs engagements.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Bij het begin van de vorige regeerperiode, in 2014, gaf minister Smet een overzicht van de renovaties van de liften in de metrostations. Tegen 2020 zouden die allemaal klaar zijn. Hoever staat de MIVB met de uitvoering van die plannen?

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer ook toegankelijk is voor mensen met een beperkte mobiliteit, blinden enzovoort. Tijdens de vorige regeerperiode hebben parlementsleden tests uitgevoerd, waaruit bleek dat er toch nog heel wat problemen zijn op dat vlak. Welk gevolg heeft de MIVB gegeven aan de resultaten van die tests?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (*in het Frans*).- *De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is iets wat iedereen, zowel mensen met als zonder beperkte mobiliteit, aangaat. Zo moet iedereen wel eens een lift gebruiken, al is het maar om iets zwaars te vervoeren.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *En 2014, le ministre Smet avait annoncé que toutes les rénovations d'ascenseurs dans les stations de métro seraient achevées en 2020. Où en est la STIB dans l'exécution de ces plans ?*

Quelle suite la STIB a-t-elle réservée aux tests menés par des parlementaires durant la précédente législature, qui ont mis en évidence un manque d'accessibilité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous serons malheureusement tous un jour des personnes à mobilité réduite (PMR) au cours de notre vie ! Nous pouvons même l'être en étant en bonne santé. Il suffit, en effet, de devoir transporter quelque chose pour être une PMR et avoir besoin d'un

De hele keten van het openbaar vervoer moet daaraan aangepast worden, want één gebrekkige schakel volstaat om een persoon met een beperkte mobiliteit klem te zetten. Zo kan een defecte lift behoorlijk lastig zijn voor een persoon die daarvan niet op de hoogte is, want het is niet altijd mogelijk om zomaar rechtsomkeert te maken. Zijn de huidige waarschuwingssystemen toereikend op dat vlak?

De nieuwe metrostations die aangelegd zullen worden, liggen soms verschillende verdiepingen onder de grond. Ik ga ervan uit dat bij de aanleg ervan rekening gehouden wordt met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit en dat er bijvoorbeeld meer dan een lift wordt geïnstalleerd. Beschikt u over precieze inlichtingen op dat vlak?

Voor slechtzienden zijn rondslingerende steps en elektrische fietsen in de buurt van metrostations letterlijk een struikelblok. Hoewel Ecolo multimodaliteit beslist aanmoedigt, moet er toch een manier gevonden worden om die steps en fietsen degelijk en ordelijk te stallen.

Verder valt het slecht te verdedigen dat mensen met een beperkte mobiliteit in metrostations voor 7 uur en na 22 uur geen beroep meer kunnen doen op assistentie. Ook op die manier wordt immers hun bewegingsvrijheid belemmerd. Die dienst zou 's avonds zolang de metro rijdt, aangeboden moeten worden.

Ten slotte hoop ik dat er ook tijdens de werkzaamheden voor de nieuwe metro aandacht zal zijn voor de toegankelijkheid van de stations.

ascenseur ou d'un aménagement pour accéder aux transports en commun.

Je rejoins ce qui a été dit auparavant : toute la chaîne du transport doit être adaptée aux PMR. Dès que l'un des maillons est défaillant, l'accessibilité n'est plus assurée. Par exemple, un ascenseur en panne est un scénario dramatique, car la personne doit alors faire demi-tour. M. Loewenstein a déjà abordé le sujet. Les systèmes d'alerte sont-ils efficaces aujourd'hui ? Quand un ascenseur est en panne, la PMR en est-elle avertie en temps utile ?

Concernant le métro, en particulier les nouvelles stations qui seront construites et qui, de plus, sont assez profondes pour la partie nord, la question de l'accessibilité sera encore plus aiguë, puisqu'il faudra parfois descendre un ou deux paliers. Les stations cathédrales sont encore plus difficiles d'accès pour les PMR. J'imagine que tout est mis en œuvre pour réduire ce problème d'accessibilité. Avez-vous des informations précises à ce propos ? Par exemple, je suppose qu'au moins deux ascenseurs sont prévus par station.

Nous avons déjà parlé à plusieurs reprises des trotinettes, qui sont des obstacles très gênants pour les personnes malvoyantes. Nous voulons toutefois développer la multimodalité et nous souhaitons donc que les gens prennent la trotinette au lieu de la voiture pour rejoindre une station de métro. Le stationnement de ces trotinettes, des vélos électriques et autres doit donc être organisé pour qu'ils ne deviennent pas des obstacles supplémentaires aux abords des stations.

Je rejoins aussi la question sur l'assistance en station, qui est effective de 7h à 22h. Pourquoi pas sur toute la durée d'activité du métro ? N'y a-t-il vraiment aucune demande avant 7h et après 22h ? Les PMR n'ont-elles pas envie d'aller au théâtre et de rentrer à 23h30 ? Ces questions se posent pour la plage du soir.

Accordez-vous une attention particulière à l'accès pendant les chantiers du futur métro ? C'est souvent sur ce point que le bât blesse, car les conducteurs de chantier ne sont pas toujours bien informés des besoins des PMR, et un chantier peut impliquer une perte d'accès pendant plusieurs mois, voire davantage dans le cas du métro.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Een toegankelijke, inclusieve stad veronderstelt een toegankelijk openbaar vervoer. Dat klinkt logisch, maar de praktijk toont aan dat we nog een stuk van de weg moeten afleggen.

Samen met een groep volksvertegenwoordigers reisde ik bij wijze van proef ooit samen met personen met een beperking met de metro. Dat was confronterend, omdat dan duidelijk wordt wat er nog fout loopt. Soms zijn dat dwaze details.

Zo beging ik bijvoorbeeld een overtreding omdat ik, net als een collega, met een persoon in een rolstoel een metrostel instapte. Volgens de veiligheidsvoorschriften mogen zich geen twee rolstoelen gelijktijdig in een metrostel bevinden. Als twee rolstoelgebruikers samen naar de film willen gaan, moeten ze elk in een ander metrostel plaatsnemen. Misschien is dat euvel intussen verholpen, maar dergelijke werkpuntjes komen tijdens zo'n uitstap duidelijk tot uiting. Het zou interessant zijn om het experiment nog eens over te doen.

Een historische stad als Brussel is natuurlijk niet van de ene dag op de andere volledig omgebouwd, maar met kleine ingrepen kan de stad wel toegankelijker worden gemaakt. Bij iedere heraanleg van de openbare ruimte, dus ook bij de aanleg van openbaar vervoer, zou toegankelijkheid voor allen de norm moeten zijn.

Mevrouw Van Achter heeft het er al over gehad: er is al een grote inhaalbeweging geweest met het plaatsen van liften in metrostations. Ik sluit mij op dat punt bij haar vragen aan.

De MIVB beschikt over een kosteloze assistentiedienst voor rolstoelgebruikers die moeite hebben om in de metro te geraken, meer bepaald om de kloof tussen het perron en het metrostel te overbruggen. De assistentie moet wel telefonisch of via het internet op voorhand worden aangevraagd. Dat zou flexibeler kunnen.

Sinds maart 2019 kunnen reizigers op de website van de MIVB zien welke liften defect zijn. Is die informatie intussen ook beschikbaar in de app?

De MIVB gebruikt symbolen om de toegankelijkheidsgraad van de haltes aan te duiden.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Une ville accessible et inclusive suppose des transports en commun faciles d'accès. Avec un groupe de parlementaires, j'ai pu faire l'expérience très parlante de voyager dans le métro avec des personnes à mobilité réduite (PMR). Nous avons, par exemple, appris que deux personnes en chaise roulante ne pouvaient embarquer dans la même voiture !*

L'accessibilité pour tous devrait être la norme de tout réaménagement de l'espace public, en ce compris l'aménagement des transports publics. Comme l'a mentionné à juste titre Mme Van Achter, l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro constitue déjà un rattrapage important.

La STIB possède un service d'assistance gratuit pour les personnes en fauteuil roulant, qui sont confrontées à des difficultés d'accès au métro. La demande d'assistance doit cependant être faite à l'avance, par téléphone ou par internet. Cela pourrait être plus flexible.

Depuis mars 2019, les voyageurs sont informés des ascenseurs en panne sur le site de la STIB. Cette information est-elle également disponible sur l'application ?

La STIB utilise des symboles pour indiquer le degré d'accessibilité des arrêts. Tous les arrêts et toutes les lignes de la STIB ont-ils fait l'objet d'un audit ? Tous sont-ils pourvus d'un symbole ?

Le TaxiBus de la STIB remplit aussi une tâche importante pour faire de Bruxelles une ville inclusive. Ce service continuera-t-il à se développer ?

Hebben intussen alle MIVB-haltes en -lijnen een audit ondergaan? Werden ze allemaal van een symbool voorzien?

Ook de TaxiBus van de MIVB oefent een belangrijke taak uit om van Brussel een inclusieve stad te maken. Sinds de hervorming van 2014, met de integratie van een honderdtal aangepaste taxi's, is het aantal ritten fors gestegen. Wordt die dienst nog verder uitgebouwd?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Zoals mevrouw Parmentier opmerkt, is iedereen wel eens minder mobiel. Je hoeft daarom niet fysiek gehandicapt te zijn. Ook wie boodschappentassen of een reiskoffer meezeult of een kinderwagen voortduwt, heeft nood aan aangepaste en universeel toegankelijke infrastructuur.

Het is belangrijk dat de openbaarvervoerknopen zoals metrostations en bus- en tramhaltes voor iedereen toegankelijk zijn, maar we mogen ook het voortraject niet vergeten. De universele toegankelijkheid kan alleen maar werken als alle voetpaden en andere openbare infrastructuur volgens het principe van universele toegankelijkheid is aangelegd.

Ik heb in het verleden het genoegen gehad om mee te werken aan het Voetgangersplan, dat in het Brussels Gewest werd ingevoerd door de heer Bruno De Lille. In dat plan wordt vastgesteld dat 30% van de Brusselaars op een gegeven ogenblik een beperkte mobiliteit heeft en dat iedereen op een bepaald moment voetganger is. Daarom werd een aantal instrumenten uitgedacht, zoals het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE), dat over het hele gewest is uitgerold. In dat plan wordt de toegankelijkheid van alle voetpaden op een schaal van 1 tot 6 gecategoriseerd van uitstekend tot heel slecht. Op basis daarvan kent het gewest subsidies toe. Hebt u een zicht op de uitvoering van dat project? Loopt het nog steeds?

Daarnaast was er GO10, dat tien richtlijnen voor de aanleg van de openbare ruimte behelst. Voor zover ik weet, zijn die richtlijnen omgezet in een vademecum. Past Brussel Mobiliteit die richtlijnen nog toe? Wordt er bij elke heraanleg van een straat,

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Comme le fait observer Mme Parmentier, il nous arrive à tous d'avoir besoin d'une infrastructure adaptée et accessible à tous, non pas en raison d'un handicap physique, mais parce que nous sommes encombrés de sacs de courses, d'une valise ou d'une poussette.*

Ce principe de l'accessibilité universelle vaut d'ailleurs pour l'ensemble des trottoirs et des infrastructures publiques.

J'ai eu le plaisir de participer à la rédaction du plan piéton, introduit en Région bruxelloise par M. Bruno De Lille. Il a donné lieu à l'élaboration d'une série d'instruments comme le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), qui classe sur une échelle de 1 à 6 l'accessibilité de tous les trottoirs de la Région. Cette dernière accorde des subventions sur cette base. Pouvez-vous nous dire où en est ce projet ?

Le GO10 est un autre de ces instruments. Il comporte dix directives pour l'aménagement de l'espace public, lesquelles ont été transposées dans un vade-mecum. Bruxelles Mobilité applique-t-elle encore ces directives ? Chaque réaménagement d'une rue, d'une place ou d'un quai et de ses abords tient-il compte de cette accessibilité universelle ?

Le règlement régional d'urbanisme (RRU) comporte des directives urbanistiques pour l'aménagement des bâtiments et leur accessibilité aux PMR. Le gouvernement a-t-il déjà fixé un calendrier pour la révision du RRU ? Celui-ci tiendra-t-il compte de ce type de considérations ?

plein of perron en de omgeving ervan rekening gehouden met die universele toegankelijkheid?

In de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) zijn stedenbouwkundige richtlijnen opgenomen voor het aanpassen van gebouwen en de toegang ertoe voor personen met een beperkte mobiliteit. Heeft de regering al een tijdschema opgesteld voor de herziening van de GSV? Bent u van plan om bij die herziening rekening te houden met de overwegingen in verband met personen met een beperkte mobiliteit?

Als u nog niet over die informatie zou beschikken, kan ik dat begrijpen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Soms krijg ik mondelinge en schriftelijke vragen over hetzelfde onderwerp. Kunnen we geen manier vinden om overlappen te vermijden?*

Toegankelijkheid staat hoog op de lijst met prioriteiten van het MIVB-beheerscontract 2019-2023. Het gewest, de MIVB en de verenigingssector hebben ook een strategisch plan voor de toegankelijkheid van het net uitgewerkt. De MIVB en Brussel Mobiliteit zullen dat strategisch plan in de praktijk omzetten en opvolgen. Er werd ook een nieuwe taskforce opgericht met vertegenwoordigers van de MIVB, Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en de verenigingen om toe te zien op de uitvoering van het strategische plan. Die taskforce kwam voor het eerst samen op 14 oktober 2019.

Op de eerste vergadering van die taskforce werd voorgesteld om altijd iemand van urban.brussels uit te nodigen om in elke projectfase systematisch na te gaan hoe het met de toegankelijkheid gesteld is (universal design).

De assistentiedienst in metrostations is al jaren actief tussen 7 uur en 22 uur, het hele jaar door en met de mogelijkheid om de assistentie op voorhand te reserveren. In dat geval wordt gegarandeerd dat er binnen het uur assistentie wordt verleend.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, op voorhand reserveren is mogelijk, maar zelfs zonder reservatie is er in

Mme Elke Van den Brandt, ministre.-

M. Loewenstein, Mme Czekalski, je répondrai à vos deux interpellations de la manière la plus complète possible. Toutefois, j'ai reçu des questions écrites sur plusieurs de ces points. Mme la présidente, voyons comment gérer cet aspect car je me trouve dans une position un peu difficile. Pour répondre aux questions écrites, je préfère communiquer les chiffres en exclusivité comme il se doit. Mais si je reçois les mêmes questions oralement - ce qui est souvent le cas - je me dois aussi de répondre. Peut-être pouvons-nous trouver une solution pour que les questions écrites ne soient pas obsolètes.

M. Loewenstein, le nouveau contrat de service public 2019-2023 de la STIB a effectivement fait de l'accessibilité l'une de ses priorités. D'autant que le plan stratégique de mise en accessibilité du réseau, fruit d'un long processus participatif entre la Région, la STIB et le secteur associatif, est annexé au contrat de service public.

La STIB et Bruxelles Mobilité travaillent de concert pour traduire ce plan stratégique en un plan d'action dont la mise en œuvre fera l'objet d'un suivi spécifique dans chacune des deux instances. En outre, le déploiement du plan stratégique de mise en accessibilité du réseau sera contrôlé par le groupe de travail (task force) sur l'accessibilité nouvellement créé en application d'une recommandation du plan.

Ce groupe de travail, dont la première réunion effective a eu lieu le 14 octobre 2019, réunit les

principe een dienstverlening binnen het uur. We kunnen natuurlijk altijd evalueren of het beter kan en of de reizigers voldoende op de hoogte zijn van die flexibiliteit. Ik hoop dat andere Belgische openbaarvervoermaatschappijen hieraan een voorbeeld nemen, want naar verluidt moet de reiziger daar zelfs tot twee dagen op voorhand reserveren.

(verder in het Frans)

Hoe dan ook zal ik de MIVB vragen of zij deze dienst toch niet kunnen aanbieden zolang de metro rijdt.

Het onderhoud van de automatische oprijplaten in bussen werd aangepast, zodat ze nu beter inzetbaar zijn. Sommige types oprijplaten blijven door hun design en plaatsing echter bijzonder gevoelig voor pannes.

Op de website van de MIVB vinden personen met een beperkte mobiliteit heel wat informatie over de toegankelijkheid van stations, toegankelijke buslijnen (Accessibus), assistentie, TaxiBus en speciale vervoersbewijzen. Nieuw is de informatie over welke metro- en premetrostations over liften beschikken. Nu is deze informatie nog statisch, maar begin 2020 zullen de gegevens dynamisch en in real time kunnen worden geraadpleegd op de app van de MIVB. Nog voor de zomervakantie zullen alle gegevens over de toegankelijkheid daar up-to-date en beschikbaar zijn.

(verder in het Nederlands)

Wat de vraag van mevrouw Van Achter betreft, kan ik melden dat er gewerkt wordt aan de applicatie en de website om realtime-informatie te kunnen verstrekken over de beschikbaarheid van de liften.

(verder in het Frans)

Slechthorenden krijgen in noodsituaties niet automatisch aangepaste schriftelijke informatie maar het personeel dat met de klanten in contact komt, kent het probleem en zal dan extra rekening houden met hulpbehoevenden. Elke Bootik beschikt trouwens over een loket waar met name gebruikers van hoorapparaten technisch geholpen worden om beter toegang tot de informatie te krijgen.

représentants de la STIB, de plusieurs services de Bruxelles Mobilité, du cabinet et du secteur associatif.

Lors de cette réunion, il a été proposé d'inviter, à titre permanent, un représentant d'urban.brussels afin de favoriser une prise en compte plus systématique de l'accessibilité dans chaque phase de tout projet. Cela permettra d'inscrire les principes de la conception universelle (universal design) dans toutes les étapes.

En ce qui concerne les demandes formulées dans la résolution de 2006, le service d'assistance dans le métro est disponible depuis plusieurs années de 7h à 22h, tous les jours de l'année, avec une possibilité de réservation préalable et, à défaut de réservation, la garantie d'être servi dans l'heure qui suit la demande.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, le service d'assistance est, en principe, disponible dans l'heure, y compris sans réservation. J'espère que d'autres sociétés belges de transport public, qui imposent un délai de réservation pouvant atteindre deux jours, s'en inspireront.

(poursuivant en français)

Je vais m'informer auprès de la STIB de la possibilité d'élargir les plages horaires. Elles dépendent probablement de la disponibilité du service de soutien, mais il serait judicieux de les élargir à l'intégralité des heures d'ouverture du métro.

Le processus de maintenance des rampes automatiques permettant l'accès aux autobus a été revu afin d'en améliorer la disponibilité. Celle-ci est aujourd'hui bien meilleure que dans le passé, même si des travaux doivent encore être entrepris. De plus, certains modèles de rampe, du fait de leur conception et de leur positionnement dans le véhicule, demeurent particulièrement vulnérables.

Le site web de la STIB propose des pages spécifiques qui donnent de nombreuses informations utiles pour les personnes à mobilité réduite : accessibilité des stations, lignes de bus les plus accessibles (principe de l'Accessibus),

Ik heb zelf kunnen vaststellen dat het MIVB-personeel systematisch opgeleid wordt om op dergelijke situaties voorbereid te zijn.

(verder in het Nederlands)

Daar werd voorgesteld om de situatietest te doen om te ervaren hoe het is om in een rolstoel te zitten of slechtziend of -horend te zijn. Die test wordt systematisch ingepland in de opleiding van het MIVB-personeel, van tram- en busbestuurders. Ook bij de evacuatieoefeningen op het MIVB-oefenterrein is er aandacht voor de omgang met personen met een handicap.

(verder in het Frans)

De MIVB tracht ervoor te zorgen dat haar signalisatie voor alle reizigers gemakkelijk te begrijpen is. Dat is vooral belangrijk als het netwerk verstoord is. Maar er is nog ruimte voor verbetering, met name voor personen met een verstandelijke handicap voor wie pictogrammen een grote hulp zouden kunnen betekenen.

De MIVB heeft ook een Accessibility Manager, die zich toelegt op de verbetering van de toegankelijkheid. Zo coördineert hij het overleg binnen de MIVB, alsook het externe overleg met de verenigingssector en Brussel Mobiliteit. Voorts wordt het strategische plan voor de toegankelijkheid in een gestructureerd actieplan gegoten, dat door de betrokken afdelingen zal worden uitgevoerd. De follow-up gebeurt door een comité van de verantwoordelijken van al die afdelingen.

Wat het Voetgangersplan en de toegankelijkheid van de openbare ruimte betreft, ondersteunt Brussel Mobiliteit gemeenten al drie jaar met subsidies voor de uitvoering van hun toegankelijkheidsplannen (PAVE's). Die subsidies zullen normaal gezien worden verlengd.

Mijnheer Loewenstein, in 2019 krijgen niet twee, maar zes gemeenten zulke subsidies: Jette, Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek, Ukkel, Brussel-Stad en Sint-Lambrechts-Woluwe.

assistance en station, service de TaxiBus, titres de transport spécifiques et, depuis le premier trimestre de 2019, disponibilité des ascenseurs des stations de métro ou de prémétro. La disponibilité des ascenseurs, encore statique sur le site internet, sera, au plus tard au premier trimestre de 2020, disponible en version dynamique, quasiment en temps réel, sur l'application mobile de la STIB et sur le site web. Une version ultérieure de l'application, prévue pour la fin du premier semestre de 2020, apportera aussi des corrections, notamment en ce qui concerne son accessibilité.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, l'application et le site web sont en cours d'adaptation pour communiquer les informations en temps réel sur la disponibilité des ascenseurs.

(poursuivant en français)

Le relais des informations d'urgence par écrit pour les personnes présentant une déficience auditive n'est pas structurellement organisé. Cependant, tout le personnel en contact avec la clientèle, notamment dans des situations d'urgence, a été sensibilisé et accorde une attention particulière aux personnes à besoins spécifiques. Pour rappel, dans chaque Bootik, un guichet est équipé d'une boucle à induction magnétique destinée à faciliter la réception d'informations par les prothèses auditives des personnes malentendantes, et le personnel des Bootik et Kiosk est sensibilisé aux besoins spécifiques de certains clients.

J'ai d'ailleurs visité le dépôt de la STIB, ce que je conseille à toute la commission, et j'ai pu y observer comment le personnel est systématiquement formé à ces situations.

(poursuivant en néerlandais)

Un test de situation, qui permet de se mettre dans la peau d'une personne en fauteuil roulant, malvoyante ou malentendante, est systématiquement prévu dans la formation du personnel de la STIB. Les exercices d'évacuation prévoient également la prise en charge des personnes handicapées.

(poursuivant en français)

D'une manière générale, la STIB veille à simplifier et à rendre plus lisible toute la signalétique, en particulier celle mise en place en cas de perturbation du réseau. Il subsiste toutefois une marge de progression : une approche par les méthodes de rédaction "facile à lire et à comprendre" (FALC) est en cours de réalisation dans le cadre de l'actualisation d'un guide à l'attention des voyageurs.

Les méthodes FALC sont évidemment aussi à privilégier pour adapter la signalétique aux personnes intellectuellement déficientes. À ce jour, les réflexions internes à la STIB pour adapter sa signalétique dans ce sens, notamment les pictogrammes pour compléter les lettres et les chiffres, n'ont pas abouti.

En ce qui concerne la manière dont la STIB s'organise pour répondre au défi de l'accessibilité, le "manager accessibility" constitue un pôle de compétences et est porteur du processus global d'amélioration de l'accessibilité du réseau. Il structure notamment les processus de concertation, tant avec le secteur associatif et avec Bruxelles Mobilité qu'en interne.

Comme indiqué plus avant, le plan stratégique de mise en accessibilité est en cours de transposition dans un plan d'action très structuré. Les projets et actions qui en résulteront seront mis en œuvre par les départements concernés. L'ensemble sera supervisé et coordonné par un comité réunissant les hauts responsables de tous ces départements.

Quant à l'exécution du plan piéton et au niveau d'accessibilité aux infrastructures publiques, Bruxelles Mobilité soutient les communes par des subventions depuis trois ans dans la mise en œuvre du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE). Ces subventions devraient être prolongées. Nous l'avons évoqué lors du débat budgétaire.

M. Loewenstein, vous parlez de deux ou trois communes ayant reçu des subsides dans le cadre du PAVE en 2019. En fait, il y en a six : Jette, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Uccle, la Ville de Bruxelles et Woluwe-Saint-Lambert.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik had me op uw schriftelijke antwoord gebaseerd.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De informatie die ik u nu geef, is de meest recente.*

Het strategische plan bepaalt dat zodra een halte toegankelijk gemaakt is, ook de openbare ruimte rond de halte tot aan het volgende kruispunt moet worden aangepakt.

Op 28 maart 2019 heeft Brussel Mobiliteit zich ertoe verbonden om bovenop de door de MIVB beloofde vijftig haltes elk jaar nog tien extra haltes toegankelijk te maken, om vanaf 2020 door burgers gemelde gebreken binnen de zes maanden te herstellen, als daar geen stedenbouwkundige vergunning voor vereist is, om slechte toegankelijkheid op te nemen in de app Fix My Street en om in de eerste zes maanden van 2020 een onderhoudsplan voor de trottoirs van de gewestwegen op te stellen.

Opleiding en bewustmaking van het personeel zijn van wezenlijk belang om het strategische plan te doen slagen. De MIVB is zich daarvan bewust en daarom gaat er in tal van haar opleidingen al sinds geruime tijd aandacht uit naar de specifieke noden van personen met een beperkte mobiliteit. In het kader van het strategische plan zal de MIVB echter een opleidingsprogramma uitwerken dat bestemd is voor alle personeelsleden.

Alle haltes van tram 9 werden aangelegd op een hoogte van 31 cm en uitgerust met rubberen veiligheidsbanden. De verenigingen waren van mening dat personen met een beperkte mobiliteit autonoom gebruik konden maken van het overgrote deel van de haltes van lijn 9. Alleen bij haltes waar zowel trams als bussen stoppen, zijn er nog een aantal moeilijkheden.

Bij de verlenging van lijn 9 werd duidelijk dat de openingen tussen de perrons en de voertuigen nog steeds te groot zijn. Dat komt omdat zowel oude T2000- als nieuwe T3000-trams dezelfde lijn gebruiken.

Bij de verlening van tramlijn 8 werd er vanaf de ontwerpfase rekening gehouden met de

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je me basais sur votre réponse écrite.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En fait, comme de nombreuses demandes de subsides sont à l'agenda du gouvernement cette semaine pour approbation, nous disposons d'informations plus détaillées et plus récentes.

Dans le volet consacré aux infrastructures de son plan stratégique de mise en accessibilité, la STIB prévoit, lorsqu'un arrêt est rendu accessible, de rendre également accessible, en coordination avec les gestionnaires, l'espace public autour de l'arrêt, jusqu'au carrefour de part et d'autre.

Le 28 mars 2019, Bruxelles Mobilité s'est engagée auprès du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) à :

- rendre accessible, chaque année, dix arrêts de plus que les 50 prévus par la STIB ;

- réparer, dès 2020 et dans le cas de chantiers d'une durée de moins de cinq ans, les malfaçons signalées sur voirie régionale par des citoyens ou associations, dans un délai raisonnable de maximum six mois sans obligation de permis d'urbanisme ;

- intégrer les malfaçons en matière d'accessibilité dans l'application Fix My Street ;

- programmer un plan d'entretien des trottoirs des voiries régionales au premier semestre de 2020.

En ce qui concerne la formation et la sensibilisation du personnel, le plan stratégique de mise en accessibilité relève, à juste titre, qu'il s'agit d'un point essentiel à sa réussite et prescrit, par conséquent, l'élaboration d'un programme de formation, notamment à la STIB.

Également convaincue de l'importance de ce facteur, la STIB intègre depuis longtemps les notions de personne à mobilité réduite, de personne à besoins spécifiques et d'accessibilité dans nombre de ses formations. Dans le cadre du plan stratégique de mise en accessibilité, elle va toutefois établir un

toegankelijkheid en iedereen lijkt in het algemeen tevreden met de kwaliteit van die haltes. De hulpmiddelen voor slechtzienden waren wel van in het begin ingepland, maar werden jammer genoeg pas geïnstalleerd na de officiële inhuldiging van de lijn. Dat is een aandachtspunt voor de toekomst.

De MIVB heeft ook lessen getrokken uit de ervaringen. Zo werden er veertien perrons over het hele net ter hoogte van de tweede deur van de T3000- en T4000-stellen plaatselijk 31 cm verhoogd en werden er veiligheidsbanden geïnstalleerd.

De MIVB test momenteel vier rubberen veiligheidsbanden van verschillende leveranciers en wil op basis van de resultaten een bestek opstellen, om dan vanaf 2021 alle perrons op het tramnet te verhogen en met een dergelijke band uit te rusten.

Ondertussen worden alle nieuwe tramhaltes aangelegd met een perron van 31 cm hoog opdat er veiligheidsbanden geplaatst zouden kunnen worden. Dat is bijvoorbeeld het geval op de smalle Alsebergsesteenweg, waar de MIVB echter rekening moet houden met het wegverkeer, dat de banden kan beschadigen. De maatschappij is op zoek naar een oplossing.

Tegelijkertijd komen er nieuwe stootkussens onder de tweede deur van de T3000- en de T4000-trams. Het hele voertuigenpark moet er tegen medio 2020 mee zijn uitgerust. Dankzij de stootkussens en de veiligheidsbanden zullen de trams veel toegankelijker zijn voor personen in een rolstoel.

Daarnaast bestelde de MIVB verplaatsbare oprijplaten voor de T3000- en de T4000-stellen.

De toekomstige trams werden ontworpen met de toegankelijkheid voor minder mobiele personen in het achterhoofd, terwijl ze toch qua uitzicht en techniek zo veel mogelijk bij het bestaande park aansluiten.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u vroeg naar de voortgang van de renovaties van de liften in de metrostations. Ik beschik over twee cijfers en zal u het laagste

programme de formation qui s'adressera à l'ensemble des employés de l'entreprise.

Concernant les questions de Mme Czekalski, l'inauguration du tram 9 a eu lieu le 1^{er} septembre 2018. Sur l'initiative de la STIB, tous les arrêts de cette ligne ont été réalisés à une hauteur de 31 cm et munis de fusibles en caoutchouc afin de tester cette nouvelle disposition.

Dans les faits, la grande majorité des arrêts de la ligne 9 permettent une accessibilité au tram en toute autonomie. Les associations représentatives des PMR n'ont pas manqué de le souligner. Certains problèmes subsistent localement, notamment aux arrêts mixtes desservis à la fois par des trams et des bus.

L'inauguration du prolongement de la ligne 9 a en effet été marquée par la persistance d'une trop grande lacune, tant horizontale que verticale, entre les quais et les véhicules. Cette situation résulte notamment du fait que cette ligne est exploitée quotidiennement avec des trams de deux générations différentes : les T3000 et les plus anciens T2000. La norme retenue en son temps pour la conception de ces arrêts ne permettait pas de réduire significativement la lacune.

Je tiens aussi à souligner que, pour les arrêts du prolongement de la ligne 8 et à l'exception de ce problème de lacune, l'accessibilité a été intégrée dès la conception et que la qualité globale de ces arrêts a été reconnue par tous. Les dispositifs destinés aux personnes malvoyantes ont été prévus dès l'origine mais installés en toute fin de chantier, malheureusement après l'inauguration officielle. Il aurait été utile de veiller à ce que tous les dispositifs d'accessibilité soient achevés avant l'inauguration.

La STIB a bien évidemment tiré les leçons de cette inauguration de la ligne 8. Comme elle l'avait immédiatement annoncé, des aménagements locaux ont été réalisés, se basant sur l'expérience positive de la ligne 8. Ainsi, à ce jour, quatorze quais répartis sur le réseau ont été aménagés avec une rehausse locale à 31 cm (à hauteur de la deuxième porte des T3000 ou des T4000) et avec l'installation d'un fusible.

Quatre modèles de bords fusibles provenant de fournisseurs différents sont en phase de test,

daarvan geven: momenteel zijn 47 van de 69 metrostations toegankelijk met een lift.

Voorts zijn er werkzaamheden aan de gang in de stations Park en Hallepoort. Daarover heb ik onlangs nog geantwoord op schriftelijke vragen van andere parlementsleden.

(verder in het Frans)

Obstakels en steps mogen voor geen enkele weggebruiker hinderlijk zijn. Ik hoop daar samen met de gemeenten en de operatoren tegen de zomer een oplossing voor te vinden.

(verder in het Nederlands)

De vragen van mevrouw Dejonghe over de liften, net als de vraag over het telefonisch aanvragen van assistentie heb ik zonet beantwoord.

Mijnheer Verstraete, het is een goed idee om de vademecums te evalueren. We moeten nagaan of ze volstaan en of ze ten gronde worden toegepast. Bij elke heraanleg van een weg of openbare ruimte moet universele toegankelijkheid immers het uitgangspunt zijn, zodat iedereen er wel bij vaart. De inclusiviteit van meet af aan inplannen levert een win-winsituatie op voor iedereen.

U vroeg ook naar het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE). Dat plan loopt nog. In 2019 hebben zes gemeenten in dat kader subsidies gekregen. Het is belangrijk om dat te blijven herhalen. Er worden dan ook middelen uitgetrokken om het plan in 2020 voort te zetten.

l'objectif étant d'en tirer des enseignements pour élaborer un cahier des charges et déployer ce dispositif de rehausse et de bord fusible sur le réseau du tram dès 2021.

Entre-temps, tous les nouveaux projets d'aménagement d'arrêts de tram sont conçus avec une hauteur de 31 cm en vue d'être dotés de bords fusibles. Il en est ainsi à la chaussée d'Alseberg, où la STIB doit néanmoins composer avec le trafic routier, qui est susceptible de dégrader les bords fusibles. Il est prévu d'en tester un, mais la largeur de chaussée y est malheureusement limitée. Des solutions sont à l'étude.

Parallèlement, de nouveaux bourrelets vont être installés sous la deuxième porte des trams T3000 et T4000. La totalité de la flotte devrait être équipée pour la mi-2020. La combinaison de ces nouveaux bourrelets et des bords fusibles améliorera sensiblement l'accessibilité du tram pour les personnes en fauteuil roulant.

Enfin, compte tenu du nombre limité d'arrêts équipés, du temps nécessaire pour adapter le réseau et des arrêts dont la configuration ne permettra jamais une amélioration significative, la STIB a commandé des rampes portables qui seront installées dans les trams T3000 et T4000, à l'usage des personnes qui en auront besoin.

Le futur tram de nouvelle génération (TNG) a été conçu dans le souci d'en améliorer encore l'accessibilité. Sa géométrie et sa conception technique ont été voulues aussi proches que possible de celles des T3000 et T4000, de façon à garantir la cohérence de la flotte à long terme. Ce sera le cas, mais sans dispositif de compensation de la charge, qui est difficilement compatible avec un plancher aussi bas.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, 47 des 69 stations de métro sont aujourd'hui équipées d'un ascenseur.

Des travaux sont en cours aux stations Parc et Porte de Hal. J'ai récemment répondu à des questions écrites d'autres parlementaires sur le sujet.

De heer Marc Loewenstein (DÉFI) *(in het Frans).*- We zien allemaal de noodzaak om dit gewest beter toegankelijk en inclusiever te maken, zodat alle gebruikers van het openbaar vervoer zich autonoom uit de slag kunnen trekken.

Net zoals politici zou ook het personeel van Brussel Mobiliteit, de MIVB en urban.brussels de reflex moeten hebben om alle beslissingen en ontwerpen stevast af te toetsen aan toegankelijkheidscriteria. Ik stel dan ook voor om een gelijkaardig initiatief te organiseren voor de betrokken overheidsdiensten.

Mevrouw de minister, zet vooral de opgestarte initiatieven voort en blijf overleggen met de sector. Daar is nu gelukkig meer aandacht voor dan in het verleden. Blijf ook het beleid evalueren en pas zo nodig de investeringsprogramma's aan.

Naast de grote infrastructuurwerken, zoals de renovatie van metrostations, de installatie van liften en de aankoop van aangepast rollend materieel, komen er ook aanpassingen op het vlak van bewegwijzering, informatieverstrekking, communicatie en dienstverlening. Zo kunnen ook

(poursuivant en français)

Il faut résoudre le problème des obstacles et des trotinettes pour tout le monde, pas seulement pour les personnes à mobilité réduite. Mon cabinet, les opérateurs et les communes y travaillent. J'espère que d'ici à l'été, nous trouverons une solution. Ce n'est en effet bon ni pour l'image de Bruxelles, ni pour les personnes à mobilité réduite, ni comme publicité pour le libre-service intégral. Il est donc prioritaire de trouver une solution dans les mois qui viennent.

(poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, c'est une bonne idée d'évaluer les vade-mecum. L'accessibilité de tous doit effectivement être le postulat de base de tout réaménagement de la voirie ou de l'espace public.

Le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) a permis à six communes de bénéficier de subventions en 2019. Des moyens seront dégagés pour assurer sa continuité en 2020.

M. Marc Loewenstein (DÉFI).- Les nombreuses interventions de mes collègues montrent que nous partageons les mêmes objectifs. Elles soulignent également la nécessité de rendre notre Région plus accessible et plus inclusive et les Bruxellois et autres usagers plus autonomes. Je réitère donc ma demande d'organiser une mise en situation.

De la même manière que les députés doivent être sensibilisés à l'accessibilité, il serait opportun que ce soit également le cas du personnel de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de Bruxelles Urbanisme et patrimoine. Je propose donc d'organiser une initiative similaire pour les membres des administrations concernées. De même que l'on intègre un réflexe de sécurité dans toutes les politiques qui sont menées, il faudrait pouvoir développer un réflexe d'accessibilité lors de la conception des projets et des prises de décision.

Je vous invite à poursuivre les initiatives qui ont été lancées, ainsi que la concertation effective avec le secteur ; celle-ci n'était pas aussi importante par le passé, et s'est bien structurée depuis lors, ce qui est très positif. Il est aussi nécessaire d'évaluer les politiques, d'aménager éventuellement les

minder mobiele mensen een autonoom leven blijven leiden.

Dit is een grote uitdaging voor Brussel. Ik blijf het dossier dan ook de hele regeerperiode van nabij volgen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Het is goed dat trams en metrostellen toegankelijker worden. Er is echter nog heel wat werk, met name aan de haltes waar zowel trams als bussen stoppen. Oudere trams, zoals tram 51, zijn niet toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit of met een kindwagen.*

De MR zal nagaan of de MIVB voldoende maatregelen neemt om haar voertuigen toegankelijker te maken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *U zegt dat 47 van de 69 metrostations met liften zijn uitgerust. Hoe komt het dat die werkzaamheden zo traag vooruitgaan? Ligt het aan een gebrek aan middelen? Is er bij de administratie onvoldoende personeel om die dossiers te volgen? Wordt er in sommige gevallen op de totaalrenovatie van het station gewacht? Wat zijn de redenen voor die vertraging?*

programmes d'investissements pluriannuels pour que l'on puisse boucler la chaîne de la mobilité, sans chaînon manquant.

Comme je l'ai dit, à côté des grands travaux d'infrastructures - la rénovation des stations de métro, l'implantation des ascenseurs, l'achat de matériel roulant adapté -, des adaptations sont à prévoir sur le plan de la signalisation, de l'information, de la communication et des services pour améliorer la chaîne de l'accessibilité et nous permettre à tous - car nous serons tous, à un moment ou un autre, une personne à mobilité réduite - de profiter d'une vie sociale, professionnelle et culturelle en toute autonomie.

Mme la ministre, je ne manquerai pas de suivre tout au long de cette législature l'évolution de ce dossier. Je vous remercie d'avance pour l'attention que vous-même, votre cabinet et votre administration consacrerez à ce défi majeur pour les Bruxellois.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *Ce sujet a déjà donné lieu à de très nombreuses questions parlementaires au cours des derniers mois et sous la législature précédente, mais des problèmes subsistent. L'amélioration de l'accès aux trams et métros est une bonne chose, mais il faut poursuivre le travail, notamment aux arrêts mixtes desservis par les trams et les bus. Les vieux trams, comme le 51 que j'emprunte régulièrement, ne sont pas accessibles aux PMR ou aux parents avec une poussette.*

Nous veillerons à la mise en œuvre par la STIB et à l'évaluation des recommandations visant une meilleure accessibilité des transports en commun.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Qu'est-ce qui explique la lenteur de l'installation des ascenseurs ?*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *U wilt duidelijk vooruitgang boeken, maar soms gaan de zaken misschien niet zo vlot als verwacht. We blijven de evolutie volgen.*

Er moet niet alleen aandacht zijn voor de ingang van stations, maar ook voor de inrichting van kruispunten in de omgeving. Sommige daarvan zijn heel ingewikkeld, bijvoorbeeld als je bij de halte Kruidtuin van de tram op de metro wilt overstappen. De verschillende vormen van openbaar vervoer moeten beter op elkaar aansluiten.

Het verheugt me dat u mogelijk de stations langer open wilt houden. Daardoor zouden ook mensen met een beperkte mobiliteit meer kunnen genieten van culturele activiteiten, met name 's avonds.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *Net als de heer Loewenstein en andere collega's verheugt het me dat u werk maakt van een betere toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit en dat iedereen u daarin steunt.*

In verband met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wil ik nog opmerken dat het goed zou zijn als u de minimumbreedte voor voetpaden zou optrekken van 1,5 m naar 2 m. Op een voetpad dat 2 m breed is, kunnen twee rolstoelgebruikers elkaar vlot kruisen, net als voetgangers die veel spullen of kinderen bij zich hebben.

Bredere voetpaden dragen bij tot een aangamere leefomgeving. U zei het zelf ook al: een universeel toegankelijke stad is een stad op mensenmaat, een aangamere stad, die een betere levenskwaliteit biedt.

U kunt dan ook op de steun van Groen rekenen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Vanaf 2020 krijgt het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) een meerjaren-subsidie. Het collectief verricht immers*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *Tous les aspects sont pris en compte et je constate votre volonté d'avancer. Peut-être les choses ne progressent-elles toutefois pas assez vite. Nous garderons un œil sur l'évolution de la situation.*

Il est effectivement important de s'intéresser non seulement aux entrées de station, mais aussi, puisqu'il faut pouvoir y accéder, aux carrefours proches. Certains d'entre eux sont très compliqués, comme lorsqu'on veut passer du tram au métro à la station Botanique. Les connexions entre les différents modes de transports en commun doivent être réfléchies.

Je me réjouis aussi de votre intention de vous renseigner sur les possibilités d'élargir les horaires d'accès aux stations. Cela permettra aux personnes à mobilité réduite de profiter d'un accès normal aux activités culturelles, en particulier le soir.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Comme M. Loewenstein et d'autres collègues, je me réjouis que vous vous efforciez d'améliorer l'accessibilité pour les PMR et que vous bénéficiez d'un large soutien en ce sens.*

En ce qui concerne le règlement régional d'urbanisme (RRU), il serait bon d'augmenter la largeur minimale des trottoirs de 1,5 m à 2 m. Comme vous l'avez dit vous-même, une ville accessible à tous est une ville à taille humaine, une ville plus agréable, qui offre une meilleure qualité de vie.

Aussi, vous pouvez compter sur le soutien de Groen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Il est utile de rappeler qu'à partir de 2020, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) recevra une subvention pluriannuelle. Mon cabinet a estimé*

zinvol werk en neemt bovendien deel aan de werkgroep.

Ook het comité voor zachte mobiliteit besteedt veel aandacht aan de toegankelijkheid voor minder mobiele personen. Er is nog ruimte voor verbetering, maar de administratie is zich inmiddels wel degelijk bewust van het probleem.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, we hebben net nog een openbare aanbesteding uitgeschreven om bijkomende liften aan te kopen. Een tweetal weken geleden heeft de regering beslist om daar de middelen voor uit te trekken. Ik ben het volkomen met u eens dat het sneller moet gaan.

Het is niet zo dat er in het verleden sprake was van slechte wil, maar het gaat vaak om dure en erg ingewikkelde projecten. Zo moet er soms geboord worden op plekken waar al heel wat kabels en buizen in de grond zitten.

Bij alle nieuwe projecten moeten we de vlotte toegankelijkheid van meet af aan als uitgangspunt nemen, zodat gebruikers bijvoorbeeld niet verschillende keren van lift moeten veranderen. De metro moet ook op een aangename manier toegankelijk zijn.

(verder in het Frans)

Bij toekomstige projecten moet er rekening worden gehouden met de aansluitingen tussen verschillende vervoersmiddelen. Overstappen op een ander voertuig moet vlot mogelijk zijn. Ik ben ervan overtuigd dat het comité voor zachte mobiliteit daar werk van maakt. Het comité moet zo veel mogelijk projecten voorgelegd krijgen, maar mag niet overbelast worden. Voor mij is het een mooi voorbeeld van hoe projecten beter kunnen worden.

- De incidenten zijn gesloten.

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

que son travail très important devait être valorisé. Le collectif participe d'ailleurs au groupe de travail.

Le comité de mobilité douce est également toujours sensible à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Nous pouvons certes encore améliorer nos pratiques, mais la sensibilisation des administrations et des agences bruxelloises est aujourd'hui bien réelle.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, le gouvernement a décidé il y a deux semaines de dégager des moyens pour l'achat d'ascenseurs supplémentaires et nous venons de lancer un appel d'offres. Je partage totalement votre avis sur la nécessité d'accélérer les choses.

Ce n'est pas le fait d'une mauvaise volonté, mais du caractère souvent coûteux et complexe de ces projets.

L'accès aisé est un présupposé qui doit guider tout nouveau projet.

(poursuivant en français)

Le troisième point concerne votre remarque sur les connexions entre les différents modes de transport, qui doivent être prises en compte dans les projets futurs. L'intermodalité doit être flexible et vraiment accessible aux personnes qui passent du métro au tram, ou du tram au bus. Le gouvernement devra y prêter une attention particulière.

Je suis convaincue que le comité de mobilité douce y prête attention et a trouvé une manière d'y travailler réellement. Il faut veiller à soumettre le plus de projets possible à ce comité, sans pour autant alourdir sa charge de travail. Selon moi, c'est un bel exemple qui montre comment améliorer des projets.

- Les incidents sont clos.

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

**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 "de geplande werken aan de Heldensquare in Ukkel".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Als Ukkelse kom ik geregeld op de Heldensquare. Het plein, op een steenworp van het centrum van onze gemeente, ligt er verschrikkelijk bij: de overstap tussen bus en tram is moeilijk; de trottoirs zijn te smal en in slechte staat en voetgangers moeten een grote omweg maken om het plein over te steken.

De MIVB gebruikt het plein als een overstappunt met gewestelijke allure: vele buslijnen hebben er hun eindhalte. Vooral tijdens de spits lijkt het er wel een heus busstation.

In de zomer van 2020 zal de MIVB voortwerken aan de tramsporen op de Brugmannlaan tot op de Heldensquare. Plant Brussel Mobiliteit een volledige heraanleg van gevel tot gevel die samenvalt met de vernieuwing van de tramsporen? Zo ja, binnen welke termijn? Wanneer zal Brussel Mobiliteit de stedenbouwkundige vergunning aanvragen? Wordt de vernieuwing van de sporen in de zomer van 2020 afgestemd op de geplande heraanleg, of kunnen de plannen van de MIVB en Brussel Mobiliteit elkaar doorkruisen?

Is de MIVB van plan om het aantal eindhaltes op het plein te beperken na de heraanleg, zodat het plein weer wat zuurstof krijgt?

Hebt u geregeld overleg met de gemeente over de coördinatie van de op stapel staande werkzaamheden?

**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 "les travaux d'aménagement prévus square des Héros à Uccle".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- L'aménagement du quartier autour du square des Héros à Uccle relève de la compétence de notre Région. Étant Uccloise, je le fréquente régulièrement et je dois malheureusement constater l'état déplorable de ce square situé à deux pas du centre de la commune. Les correspondances entre les bus et les trams ne sont pas optimales. L'état et la taille des trottoirs sont lamentables. Et les piétons doivent faire de grands détours pour traverser le square de part en part.

La STIB a fait de ce square une véritable plateforme intermodale à l'échelle régionale entre les bus et les trams. À certains moments de la journée, et plus particulièrement pendant les heures de pointe, cet endroit ressemble à une véritable gare routière en raison du nombre impressionnant de bus qui y ont leur terminus.

Comme annoncé depuis de nombreuses années, la STIB poursuivra durant l'été 2020 le remplacement des rails de l'avenue Brugmann jusqu'au square des Héros compris. À l'instar des travaux qui se font place Vanderkindere, un réaménagement complet requalifiant l'espace public de façade à façade est-il prévu par Bruxelles Mobilité concomitamment au renouvellement des voies de trams ?

Si un projet de réaménagement est envisagé, quels en sont les délais et les grands principes ? Quand Bruxelles Mobilité déposera-t-elle une demande de permis d'urbanisme ? Le renouvellement des voies de tram prévu à l'été 2020 intègre-t-il déjà le réaménagement envisagé ou faudra-t-il détruire ou modifier les travaux réalisés par la STIB lorsque Bruxelles Mobilité réalisera ses propres travaux ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In nauw overleg met de MIVB denkt Brussel Mobiliteit na over de herinrichting en opwaardering van de openbare ruimte rond de Heldensquare.*

Voor de MIVB is de Heldensquare een belangrijk knooppunt binnen Ukkel. Talrijke buslijnen rijden er langs of hebben er hun eindpunt. Ze moeten openbaarvervoergebruikers de best mogelijke aansluitingen op het net garanderen.

De laatste twintig jaar is het almaar drukker geworden op het MIVB-net. Bij een eventuele heraanleg van de Heldensquare wil de MIVB dan ook rekening houden met de nieuwe noden met betrekking tot ruimte en toegankelijkheid.

Het project moet van Helden een beter overstapcentrum maken. Daarnaast is het de bedoeling het nabijgelegen park op te waarderen, de handelskern Ukkel-centrum beter te bedienen en het autoverkeer af te remmen.

Net als bij de heraanleg van het Vanderkindereplein gaat onze voorkeur uit naar een totale reorganisatie van de verkeersstromen. Het plein wordt een grote rotonde die de Brugmann- en de De Frélaan met elkaar verbindt. Trams en bussen krijgen hun eigen bedding; er komen comfortabele haltes en een groene ruimte.

De vernieuwing van de sporen op de Brugmannlaan is absoluut noodzakelijk en kan niet langer wachten. Wel voorziet de MIVB in de mogelijkheid om te werken met voorlopige, herbruikbare rails. Het laatste deel van de werkzaamheden, tot aan de Heldensquare, staat gepland voor de zomer van 2020.

Ter hoogte van de Heldensquare legt de MIVB tijdelijke sporen, die niet - zoals op de rest van de Brugmannlaan - ingewerkt worden in prefabmodules. Daardoor kan later, met een

La STIB envisage-t-elle de diminuer le nombre de terminus afin de donner plus d'oxygène et d'espace à un futur réaménagement de l'espace public ? Avez-vous des contacts réguliers avec les autorités communales concernant la coordination du chantier à venir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Consciente des enjeux pour la mobilité et de l'importance urbanistique que revêt le square des Héros, Bruxelles Mobilité a entamé une réflexion, en concertation avec la STIB, pour y développer un projet de restructuration et de requalification de l'espace public.

Le square des Héros est un pôle intermodal majeur de la STIB à Uccle et ce rôle n'est pas appelé à diminuer dans l'avenir, puisque plusieurs lignes de bus ont leur terminus ou passent par le square des Héros et doivent offrir les meilleures correspondances possibles aux usagers des transports publics.

L'augmentation continue de la fréquentation du réseau de la STIB ces vingt dernières années amène la STIB à considérer que le réaménagement éventuel du square des Héros serait effectivement une opportunité à saisir pour tenir compte des besoins en espace et en accessibilité qui ont évolué dans le temps.

Le futur projet viserait :

- à développer les qualités et les fonctionnalités du pôle de correspondances Héros ;
- à améliorer et à valoriser le parc qui y est associé ;
- à favoriser le lien et la desserte avec la zone commerçante d'Uccle-centre ;
- ainsi qu'à apaiser le trafic automobile.

À l'instar de l'aménagement réalisé place Vanderkindere, l'option privilégiée par le projet consiste à reconsidérer l'organisation globale du trafic. Le square serait réorganisé sous la forme d'un grand giratoire connectant l'avenue Brugmann et l'avenue De Fré. Cette option présente de nombreux avantages et permet de donner au pôle de correspondances Héros - qui

minimum aan extra kosten, het plein heringericht worden met ruimere en beter toegankelijke tramhaltes.

Ideaal zou zijn dat de heraanleg kan plaatsvinden in de zomer van 2020. Helaas beschikt Brussel Mobiliteit niet over het personeel of de middelen om het project te kunnen laten aansluiten op de vernieuwing van de tramspooren. We doen er alles aan om het personeelsbestand zo snel mogelijk te versterken, maar we moeten daarbij de lange aanwervingsprocedures respecteren.

Ik had het ook graag anders gezien, maar ik ben liever eerlijk in mijn antwoord.

serait équipé de sites propres pour les trams et les bus, d'arrêts confortables, ainsi que d'une zone de parc - l'envergure et les fonctionnalités nécessaires à son statut particulier.

Les principaux objectifs de ces travaux sont les suivants :

- améliorer les conditions de correspondances entre les trams et les bus ainsi que l'organisation et les fonctionnalités du terminus des bus ;

- améliorer la localisation des quais de tram et améliorer l'accessibilité piétonne du pôle de correspondances ;

- sécuriser les traversées piétonnes et apaiser le trafic automobile.

La STIB prévoit la possibilité de placer des rails provisoires avec une pose sur ballast d'éléments de voies réutilisables afin de permettre une compatibilité ultérieure avec ce projet. Il faut impérativement renouveler les voies de tram sur l'avenue Brugmann. La dernière partie des travaux est planifiée pour l'été 2020 et englobe le square des Héros. Ce calendrier ne pourra être différé compte tenu de l'état d'usure des voies de tram.

La STIB a toutefois prévu de procéder, à hauteur du square des Héros, à une pose provisoire de nouvelles voies, sans les englober - tel est le cas sur le reste de l'avenue Brugmann - dans des modules préfabriqués avec des pavés naturels de finition de la chaussée. Cela permettra, à moindres frais, de repenser ultérieurement et d'adapter l'aménagement du square en déplaçant les voies afin d'agrandir les quais et d'améliorer leur accessibilité.

La solution idéale serait logiquement de planifier ce réaménagement pour l'été 2020. Malheureusement, je dois déplorer que Bruxelles Mobilité ne dispose pas actuellement des ressources budgétaires et humaines suffisantes pour mener à bien ce projet de manière coordonnée avec le renouvellement des voies de tram. Nous mettons tout en œuvre pour renforcer au plus vite ses équipes, mais nous devons faire face à la longueur des procédures d'engagement. Aussi, en fonction des ressources budgétaires et humaines

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *U stelt dus alles in het werk om extra mensen en middelen te vinden. Hopelijk raakt dit dossier niet in de vergetelheid: gezien het grote aantal voetgangers en studenten verdient de buurt een heraanleg.*

U sprak over een heraanleg als rotonde. Kunt u ons daarvan de plannen of schetsen bezorgen?

(Instemming van de minister)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het centrum Mobiris".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Deze commissie bracht in oktober haar eerste werkbezoek aan de dispatching van de MIVB. Vooraf kregen we een interessante presentatie over het geïntegreerde gewestelijke mobiliteitscentrum, waarin Brussel Mobiliteit, het Brussels wegenagentschap en de MIVB verenigd zullen worden. Het doel van deze verhuizing is de communicatie tussen deze mobiliteitsactoren te verbeteren. Zo'n driehonderd personeelsleden zullen aan de slag gaan in het nieuwe Brussels Mobility Center, op een plek die om veiligheidsredenen geheimgehouden wordt.*

nécessaires, la priorité de ce projet par rapport à tous les autres sera évaluée

Cela ne m'enchant pas de vous fournir ce genre de réponse, mais je préfère être honnête et vous faire part de mon espoir de voir ces problèmes résolus.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je note que tout a été mis en œuvre pour renforcer les équipes et que l'étape suivante est la recherche de ressources humaines et financières. J'espère que ce dossier ne tombera pas aux oubliettes, car le quartier mérite d'être aménagé, au vu du nombre de piétons et d'étudiants qui le fréquentent. Vous parlez d'une réorganisation de la circulation en sens giratoire : pourriez-vous nous transmettre d'éventuels graphiques ou dessins ?

(Assentiment de la ministre)

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le centre Mobiris".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La commission de la mobilité a effectué sa première visite de terrain en ce mois d'octobre, au dispatching métro-trams de la STIB. Elle a été précédée d'une présentation très intéressante sur le grand écran du futur nouveau centre régional intégré de mobilité, qui réunira Bruxelles Mobilité, l'agence bruxelloise des routes, et la STIB.

Objectif affiché à l'occasion du futur déménagement : améliorer la communication entre les différents acteurs de mobilité à Bruxelles. Actuellement, la STIB compte six dispatchings répartis en trois endroits et Bruxelles Mobilité en

De verhuizing zal gefaseerd gebeuren vanaf de lente van 2020. Al het materiaal wordt volledig vervangen door de nieuwste apparatuur. De hele operatie zou volgens de vorige minister van Mobiliteit 30 miljoen euro kosten.

Het controlecentrum Mobiris verspreidt realtimeverkeersinformatie van Brussel Mobiliteit. Hoe werkt Mobiris eigenlijk? Uit welke afdelingen bestaat het centrum? Hoeveel mensen werken er? Beschikt u over een evaluatie van de werking? Hoe is die tot stand gekomen?

Via het antwoord op een parlementaire vraag in april 2011 kwamen we te weten dat er een dienstverlener is aangetrokken om onder meer de permanentie van Mobiris te verzekeren. Wat zijn de taken van de dienstverlener? Hoeveel mensen verzekeren de permanentie? Wat is het jaarlijkse budget? Werd het werk van de dienstverlener geëvalueerd? Op welke manier? Verhuist Mobiris in zijn geheel naar de nieuwe site?

Op welke manier werkt Mobiris, als onafhankelijke dienstverlener, samen met de technische afdeling en de verkeerslichtencentrale van Brussel Mobiliteit, en met de politie?

Langs welk kanaal informeert Mobiris de autobestuurders? Wie beheert de camera's en de signalisatieborden in de tunnels?

Het Waalse verkeerscentrum Perex is helemaal vernieuwd. Dankzij zeer performant materiaal kan het verkeerscentrum de situatie op het wegennet in real time volgen en teams aansturen. Het aantal controlecamera's is verhoogd en Perex beschikt ook over een moderne commandopost.

Mobiris hinkt flink achterop. De verhuizing moet gepaard gaan met een substantiële verbetering van de verkeersinterventies.

compte un, au Centre de communication Nord (CCN).

Le nouveau centre opérationnel Brussels Mobility Center permettra des synergies nouvelles, que ce soit sur les plans physiques, techniques et opérationnels entre la STIB et Bruxelles Mobilité. Il rassemblera quelque 300 personnes dans un lieu qui, pour des raisons de sécurité, doit rester secret du grand public.

Le déménagement des différents dispatchings actuels de la STIB et de Mobiris se fera progressivement à partir du printemps 2020. D'après le précédent ministre de la mobilité, l'ensemble de l'opération nécessitera un investissement de 30 millions d'euros. Les équipements actuels seront tous remplacés par du matériel dernier cri.

Le centre Mobiris diffuse l'info-traffic en continu de Bruxelles Mobilité, comme le définit le site internet de l'organisme d'intérêt public (OIP). C'est l'occasion d'y voir un peu plus clair sur son mode de fonctionnement. Comment fonctionne concrètement le centre Mobiris ? Quels en sont les principaux départements ? Combien de personnes y sont-elles affectées par Bruxelles Mobilité ? Bénéficiez-vous d'une évaluation des missions confiées au centre ? Pourriez-vous nous en faire part ? De quelle façon sont-elles réalisées ?

En réponse à une question parlementaire d'avril 2011, nous avons été informés qu'un prestataire de services avait été engagé pour assurer, en partie, la permanence du centre Mobiris. Pouvez-vous préciser le nombre actuel de personnes occupées à cette tâche ? Pouvez-vous m'indiquer les missions exactes de ce prestataire ? Quel montant cela représente-t-il par an ? Le personnel sera-t-il équivalent à la suite du déménagement vers le nouveau centre intégré ? Disposez-vous d'une évaluation du travail effectué par le prestataire et sous quelle forme ? La totalité de l'équipe Mobiris déménage-t-elle vers le nouveau dispatching ? Comment cela va-t-il se passer ?

Quels sont les liens entre, d'une part, Mobiris, prestataire indépendant, et, d'autre part, le département équipements et la cellule de gestion des feux de Bruxelles Mobilité ? Quels sont leurs liens avec la police ? Quand une équipe de

dépannage est-elle envoyée en cas de défaillance d'un feu ? Quand un agent de la circulation est-il appelé en cas de congestion sur un carrefour ?

Par quel canal Mobiris informe-t-il les automobilistes ? Qui gère les caméras et les panneaux de signalisation installés dans les tunnels ?

En quoi Mobiris se différencie-t-il du centre Perex wallon ? Ce dernier a été totalement rénové. Selon les autorités, ce centre "4.0" est désormais capable, grâce à de nouveaux écrans et équipements électromécaniques et informatiques, d'intervenir et de remonter l'information en temps réel. Il autorise une plus large information externe et est plus rapide grâce à l'emploi de fibres optiques. Les points de contrôle par caméra ont été multipliés et un poste de commande moderne a été créé.

Est-ce ce vers quoi vous tendez ? Il semble que le centre Mobiris en soit loin. Il ne faudrait pas que son déménagement ne s'accompagne pas d'une véritable amélioration en matière d'intervention sur le trafic.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het mobiliteitscentrum en de permanentie van Mobiris zijn inderdaad twee verschillende zaken. Het mobiliteitscentrum maakt deel uit van Brussel Mobiliteit en moet zorgen voor een dynamisch verkeersmanagement om het multimodale gebruik van het wegennet te optimaliseren. Het bestaat uit drie cellen: een Waarnemingscel, een cel Technologie en een cel Realtimewerking.*

De Waarnemingscel biedt continu betrouwbare informatie over de verplaatsingen en hun impact op het milieu. Ze maakt simulaties en operationele studies over het verkeer en de verkeersstromen. Ze bestaat uit twee personeelsleden.

De cel Technologie bestaat uit vier personen en ontwerpt verkeersmanagementsystemen voor de samenwerking met partners en voor de weginformatie. Ze zorgt tevens voor het onderhoud van de uitrustingen en werkposten, en zal dat ook doen in het toekomstige mobiliteitscentrum.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le centre de mobilité est en effet à distinguer de la permanence Mobiris. Le centre de mobilité est la direction de Bruxelles Mobilité qui fait partie du service exploitation et transport. Il a pour mission la gestion dynamique du trafic afin d'optimiser la viabilité multimodale de la voirie. Il est composé de trois cellules : la cellule observatoire, la cellule technologies et la cellule exploitation en temps réel.

La cellule observatoire fournit en continu une information fiable sur les conditions de déplacement et leurs conséquences environnementales. Elle réalise des simulations et des études opérationnelles liées au trafic ou à l'exploitation des flux de déplacement. Elle est composée de deux personnes.

La cellule technologies, composée de quatre personnes, élabore des systèmes de gestion du trafic pour la coordination avec les partenaires et pour l'information routière. Elle assure également la maintenance des systèmes, équipements et

De Realtimecel bestaat uit drie personen. Ze verzorgt de verkeerspermanentie van Mobiris, werkt scenario's uit voor het realtimebeheer van evenementen, zet samenwerkingen op om ze uit te voeren, past in real time verkeers- en veiligheidsscenario's toe en evalueert ze.

Met het diensthoofd erbij geteld, werken er tien mensen in het mobiliteitscentrum. Er lopen aanwervingsprocedures om nog drie mensen in dienst te nemen.

Mobiris beheert hoofdzakelijk de tunnels. Na de reorganisatie, die de naam Route 66 kreeg, zal het een echt verkeersmanagementcentrum worden. De technische permanentie, namelijk het beheer en de supervisie van de uitrusting en het patrimonium, wordt dan overgenomen door de directie Beheer en Onderhoud van Brussel Mobiliteit. Deze dienst zorgt er immers voor dat de infrastructuur geëxploiteerd kan worden, terwijl de dienst Exploitatie en Vervoer de infrastructuur exploiteert. Dit verduidelijkt de verantwoordelijkheden van de diensten.

De externe dienstverlener levert personeel en omkadering opdat de permanentie van Mobiris alle dagen de klok rond kan draaien. In totaal werken er 24 mensen, onder wie een hr-directeur, een projectmanager, een adjunct-projectmanager, twee ingenieurs die de projecten van de Realtimecel opvolgen, vijf supervisors die op werkdagen tussen 5u40 en 19u30 aanwezig zijn, en veertien operatoren die een permanentie van telkens twee mensen verzekeren. Het budget bedraagt 2,3 miljoen euro, btw inbegrepen.

Het personeel dat de twee permanenties van Brussel Mobiliteit verzorgt, zal na de verhuizing werken in het geïntegreerde mobiliteitscentrum en in het controlecentrum dat in het nieuwe gebouw van de gewestelijke administraties komt (Silver Tower). Dat was voorzien in het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels en is essentieel voor de continuïteit.

Wat het beheer van de tunnels betreft, zullen de opdrachten van het centrum conform de nieuwe ordonnantie betreffende de uitbating en de veiligheid van de verkeerstunnels geëvalueerd worden. Voor het beheer van het bovengronds

postes de travail existants et à venir du centre de mobilité.

Enfin, la cellule exploitation en temps réel, composée de trois personnes, assure la permanence trafic, élabore des scénarios pour préparer la gestion en temps réel d'événements programmés ou pas, organise les collaborations nécessaires à leur mise en œuvre, applique en temps réel les scénarios de gestion de la mobilité et de la sécurité, et en évalue les effets. La cellule exploitation est responsable de la permanence Mobiris.

Avec son responsable, le centre de mobilité compte dix membres. Trois recrutements sont en cours afin d'embaucher trois profils supplémentaires dans un futur proche.

Actuellement, Mobiris est principalement un centre de gestion des tunnels. La réorganisation de Bruxelles Mobilité, à travers son programme baptisé "Route 66", permettra au centre de mobilité de se développer comme un vrai centre de gestion de la mobilité. La permanence technique, c'est-à-dire la gestion et la supervision des équipements et du patrimoine, sera gérée au sein de la direction gestion et inspection du service maintenance de Bruxelles Mobilité. Cette évolution est logique et cohérente avec ce qu'il se passe habituellement entre exploitant et gestionnaire d'infrastructure : le service maintenance s'assure que l'infrastructure peut être exploitée, tandis que le service exploitation et transport l'exploite. Cela clarifie également les responsabilités de chacun.

La permanence du centre Mobiris est assurée par un prestataire externe dont la mission consiste à doter en personnel le centre Mobiris vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, ainsi qu'à l'encadrer. La permanence intègre trois principaux métiers : l'opérateur trafic, l'opérateur technique et le membre de l'équipe d'encadrement. Je peux vous transmettre la liste détaillée de leurs fonctions et missions.

Le total des effectifs est de 24 personnes, dont un responsable des ressources humaines, un responsable de projet adjoint, un responsable de projet, deux ingénieurs qui assistent la cellule exploitation dans le suivi des projets, cinq superviseurs qui assurent une présence les jours ouvrables entre 5h40 et 19h30, et quatorze

verkeer en de mobiliteit moeten we nog een evaluatiemethode uitwerken.

Het personeel van de dienstverlener wordt permanent geëvalueerd. Er worden maandelijks en jaarlijkse verslagen opgesteld en jaarlijks tests georganiseerd. Daarnaast heeft de veiligheidsfunctionaris van de tunnels een audit van de werking van de dienst uitgevoerd. Al zijn aanbevelingen zijn overgenomen.

In de nieuwe verkeerscentrale is plaats voor de wachtdienst van Mobiris en het personeel van het mobiliteitscentrum. Ook de technische dienst zal er onderdak krijgen.

Het mobiliteitscentrum, dat deel uitmaakt van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB), zal daarnaast ook kantoren betrekken in de Silver Tower, wat het contact met de directe collega's en tussen de diensten van Brussel Mobiliteit zal bevorderen.

Het tweede controlecentrum, dat in de Silver Tower wordt ondergebracht, dient om ten minste overdag de continuïteit van de diensten in alle omstandigheden te verzekeren. Dit centrum dient als back-up en zal worden ingezet voor de coördinatie van grote evenementen of crises.

Brussel Mobiliteit en Mobiris werken nu al samen. Ze vergaderen regelmatig over aanpassingen aan de apparatuur, gezamenlijke crisiscomités enzovoort.

Na de reorganisatie van Brussel Mobiliteit zal de onderhoudsdienst ook over een technische meldkamer beschikken, die zich in hetzelfde lokaal als Mobiris zal bevinden en de taken van de huidige meldkamer zal overnemen. Dat zal de onderlinge banden nog verstevigen.

De onderhoudsdienst van Brussel Mobiliteit installeert alle apparatuur in de tunnels. Opvolging en onderhoud behoren nog tot het takenpakket van Mobiris, maar de onderhoudsdienst van Brussel Mobiliteit zullen die taken overnemen.

Voorts zal Mobiris zich bezighouden met de bediening van de apparatuur. Het gaat onder meer

opérateurs qui assurent une présence permanente de deux opérateurs au centre Mobiris. Le budget est de l'ordre de 2,3 millions d'euros par an, TVA comprise.

Le personnel affecté aux deux permanences de Bruxelles Mobilité sera opérationnel dans le nouveau centre de mobilité intégré avec la STIB et dans le centre de contrôle qui sera aménagé dans le nouveau bâtiment des administrations régionales (Silver Tower). Cela était prévu dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) tunnels et c'est essentiel pour garantir la continuité d'exploitation en cas de perte d'un des centres et remplir la totalité des missions.

En ce qui concerne la partie exploitation des tunnels, les missions du centre font partie du dossier de sécurité et seront évaluées conformément à la nouvelle ordonnance relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers. Quant à l'exploitation du réseau en surface et la gestion de la mobilité, les méthodologies d'évaluation restent à élaborer.

Le personnel du prestataire de services est évalué en continu. Des rapports mensuels et annuels sont également rédigés et des tests annuels sont organisés. En parallèle, l'agent de sécurité des tunnels routiers a réalisé un petit audit du fonctionnement du service. L'ensemble de ses recommandations ont été intégrées.

Le nouveau dispatching peut accueillir l'ensemble de la permanence de Mobiris et les agents du centre de mobilité. De l'espace est également prévu pour accueillir la permanence technique de la future direction gestion et inspection. Le but premier est de se rapprocher des dispatchings de la STIB et de créer ainsi des synergies entre les deux entités.

De plus, le centre de mobilité, dépendant du service public régional de Bruxelles (SPRB), aura également des bureaux dans la Silver Tower, afin de rester en contact avec ses collègues directs et de faciliter les interactions entre les différentes directions de Bruxelles Mobilité.

Le deuxième centre de contrôle, prévu dans la Silver Tower, sera utilisé, du moins en journée, afin d'assurer la continuité du service en toutes circonstances. Un ou plusieurs opérateurs y seront

om het monitoren van camerabeelden en de verspreiding van boodschappen.

De Leopold II-tunnel wordt beheerd door het consortium Circul 2020. Dat zal ook zorgen voor de installatie van camera's. Het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) neemt het beheer ervan over.

Tot slot zorgt Mobiris voor een structureel overzicht van elk gedetecteerd incident met dag-, maand- en jaarrapporten, alsook voor de rapportering van incidenten op basis van objectieve criteria of specifieke vragen.

Wat de tunnels betreft, worden de verslagen van de grote evenementen ter beschikking gesteld van het operationele team van Mobiris en de betrokken cellen van Brussel Mobiliteit, alsook van de beambte die bevoegd is voor de veiligheid van de verkeerstunnels.

présents pour reprendre la permanence technique ou de mobilité en cas de perte du centre de mobilité intégré avec la STIB. Ce deuxième centre joue donc un rôle de réserve de sécurité. D'autres missions du service exploitation et transport, comme la supervision des contrôles, y seront coordonnées. Le centre servira aussi à gérer et coordonner les grands événements ou les crises.

Des liens réels existent entre Bruxelles Mobilité et Mobiris. Au niveau du département équipements, des réunions sont planifiées pour évaluer les besoins futurs, des fiches de réflexes sont partagées, des comités de crise communs sont organisés, etc.

Lors de la réorganisation de Bruxelles Mobilité, le service de maintenance disposera également d'un dispatching technique, qui se trouvera dans la même salle d'exploitation que Mobiris et reprendra les tâches de l'actuel dispatching de maintenance. Leurs liens seront dès lors encore renforcés.

La gestion des équipements, des caméras, des panneaux de signalisation et des barrières en tunnel se divise entre installation et maintenance. Comme pour les équipements en surface, leur installation est assurée par le service de maintenance de Bruxelles Mobilité. Le suivi de leur fonctionnement, actuellement assuré par le centre de mobilité du centre Mobiris, sera repris par le service de maintenance de Bruxelles Mobilité. L'exploitation de cet équipement - suivi des images des caméras, gestion à distance, affichage des messages,... - sera assurée par Mobiris.

Il faut également noter que le gestionnaire du tunnel Léopold II est le consortium Circul 2020.

Dans le cadre de la participation à la plate-forme régionale de vidéoprotection, il est prévu d'installer des caméras par ce biais. Le catalogue numérique géré par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) en reprendra alors la gestion.

Pour conclure, Mobiris assure un recensement structurel de tout incident détecté, via des rapports journaliers, mensuels et annuels, ainsi que des rapports d'incidents sur la base de critères objectifs ou sur demande spécifique.

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Bedankt voor uw interessante en uitvoerige antwoord. Ik ben echter ongerust over uw bewering dat Mobiris zich voornamelijk beperkt tot interventies in de tunnels en weinig vat heeft op het bovengrondse verkeer. Dat wordt ook bevestigd door de woordvoerder van Brussel Mobiliteit en de directeur van Mobiris.*

U had het over drie extra aanwervingen en over het samenbrengen van al het personeel op één plek, in de verkeerscentrale. Volstaan die drie extra personeelsleden om het bovengrondse verkeer in goede banen te leiden? Voordat de verhuizing en de reorganisatie van de diensten plaatsvindt, zou ik voorstellen dat deze commissie eens een kijkje neemt bij de Waalse collega's van de Waalse verkeerscentrale Perex.

Ik vrees dat het Brussels Gewest op dit moment niet efficiënt bezig is. Die vrees wordt nog versterkt als ik in Good Move lees dat er op 580 problematische en strategische kruispunten die worden bewaakt door 550 camera's, alleen wordt geregistreerd wat er gebeurt en af en toe een herstelling wordt uitgevoerd door een technicus. Dat is geen goed beheer in real time, terwijl de hoofdstad van Europa daar wel behoefte aan heeft.

- Het incident is gesloten.

Pour ce qui est des tunnels, les comptes rendus des événements majeurs sont mis à la disposition de l'ensemble de l'équipe opérationnelle du centre Mobiris et des cellules de l'administration de Bruxelles Mobilité concernées, ainsi que de l'agent de sécurité des tunnels routiers.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Si vous me donnez la réponse de la main à la main, j'en suis heureuse. Vos réponses étaient très intéressantes et très complètes. Cependant, je suis inquiète car vous nous dites que Mobiris intervient surtout dans les tunnels de la capitale et a peu de possibilités d'intervenir sur le trafic en surface. La porte-parole de Bruxelles Mobilité et le directeur de Mobiris le confirment !

Vous avez évoqué le nombre de personnes qui travaillent actuellement chez Bruxelles Mobilité et Mobiris et qui se relaient pour diffuser des informations. Vous avez aussi évoqué trois recrutements pour renforcer le service ainsi que le rapprochement des travailleurs qui se trouveront tous au dispatching, au même endroit.

Ces trois personnes supplémentaires suffiront-elles pour enfin gérer de façon optimale le trafic de surface, qui pose de vrais problèmes ? Avant le déménagement et la réorganisation du travail, je proposerai à la commission d'aller voir le centre Perex tel qu'il a été rénové, pour bénéficier de conseils, même s'il gère aussi des autoroutes, ce qui ne fait pas partie de nos activités. Cette visite pourrait nous en apprendre beaucoup sur la gestion, l'organigramme et la diffusion d'informations destinées aux automobilistes et par ailleurs utiles à tous les usagers. Je reviendrai sur ce point dans l'ordre des travaux.

Vous n'avez pas apaisé mes craintes et je n'ai pas l'impression que nous allons travailler efficacement. D'autant que je lis dans le projet de plan régional de mobilité Good Move qu'aux 580 carrefours problématiques et stratégiques, surveillés par 550 caméras, nous nous bornons à observer ce qui se passe et à envoyer de temps à autre un technicien pour un dépannage ou une réparation. Je ne vois pas là une gestion optimale, effectuée en temps réel. L'intervention immédiate

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAN BUSSELEN

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

betreffende "de samenwerking tussen de verschillende openbare busvervoersmaatschappijen MIVB, De Lijn en TEC".

De heer Jan Busselen (PVDA).- Op 22 oktober hebben we met deze commissie het Operation Control Centre (OCC) van de MIVB bezocht. We kregen er de kans om de dispatching en de toekomst ervan beter te leren kennen.

We kunnen alleen maar toejuichen dat de dispatchingcentra voor tram, bus en metro, field support en energietransport worden vernieuwd en geïntegreerd in één nieuw dispatchingcentrum. Op basis van de informatie die ons tijdens de vragenronde werd gegeven, stelde ik vast dat de samenwerking tussen de verschillende operatoren, namelijk de MIVB, De Lijn en de TEC, en de informatie-uitwisseling omtrent dienstregelingen en onregelmatigheden beperkt is en niet geïntegreerd verloopt. Er zou op dat vlak ook geen verandering op til staan.

Het gebrek aan panelen bij de MIVB die in real time tevens de wachttijden voor bussen van De Lijn of de TEC aangeven, zijn daar een voorbeeld van. De fusie van de dispatchingcentra is echter een kans om de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen in onze stad beter op elkaar af te stemmen door de samenwerking en de informatie-uitwisseling te verbeteren.

De uitdaging om het aantal files drastisch terug te dringen is om verschillende redenen een fundamentele kwestie. Files veroorzaken een

serait pourtant bien nécessaire dans la capitale de l'Europe !

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

concernant "la collaboration entre les différentes sociétés de transports publics par bus STIB, TEC et De Lijn".

M. Jan Busselen (PVDA) *(en néerlandais)*.- *Le 22 octobre, notre commission a visité le centre de contrôle des opérations (Operation Control Centre, OCC) de la STIB. Nous ne pouvons que nous réjouir que les centres de dispatching pour le tram, le bus et le métro, l'appui sur le terrain et le transport de l'énergie soient rénovés et intégrés au sein d'un nouveau centre de dispatching unique. J'ai toutefois pu constater que la coopération n'était pas optimale entre les différents opérateurs que sont la STIB, De Lijn et le TEC, notamment sur le plan de l'échange d'informations sur les horaires et les perturbations. Aucun changement ne se profile à l'horizon.*

Ainsi, il n'existe pas, à la STIB, de panneaux indiquant en temps réel les durées d'attente pour les bus des autres opérateurs. Or, la fusion des centres de dispatching nous donne l'occasion d'améliorer la collaboration et l'échange d'informations entre les différentes compagnies de transports publics. On ne réduira pas sensiblement les embouteillages en ville sans offrir des solutions de rechange aux automobilistes. Les transports en commun ont un rôle clé à jouer à cet égard.

L'accord de majorité prévoit un renforcement des synergies entre les opérateurs à l'échelle urbaine et périurbaine au moyen d'un plan de transport commun. Une plus grande harmonisation des

ecologische, sociale en economische kost. Daar is iedereen het over eens. Als we het gebruik van de auto drastisch willen inperken, moeten we alternatieven kunnen aanbieden waarmee we de mensen uit hun wagen krijgen. Het spreekt voor zich dat het openbaar vervoer daarin een sleutelrol kan spelen.

In het regeerakkoord staat dat de regering de synergieën tussen de openbaarvervoermaatschappijen op grootstedelijke schaal wil versterken. Daartoe wordt een gemeenschappelijk vervoersplan voor de vier operatoren - NMBS, de TEC, MIVB en De Lijn - ontwikkeld. Een betere afstemming van de dienstregelingen en van de communicatie over de verschillende netten kan de aantrekkelijkheid van de MTB-formule bijvoorbeeld alleen maar vergroten.

Is de samenwerking tussen De Lijn, de TEC en MIVB besproken bij de onderhandelingen tussen de huidige meerderheidspartijen?

Is er opdracht gegeven om de samenwerking op het vlak van communicatie en dienstverlening tussen de drie maatschappijen uit te werken?

Werd er in het kader van de ontwikkeling van het nieuwe integrale controlecentrum (OCC) van de MIVB een onderzoek verricht naar de integratie van de dienstverlening?

Welke stappen zijn er ondernomen om aan haltes waar ook voertuigen van TEC en De Lijn halt houden, de realtime-informatie uit te breiden met de dienstregelingen van die twee operatoren?

Zijn de ministers van Mobiliteit van Vlaanderen en Wallonië betrokken bij de uitwerking van het nieuwe OCC?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De vier openbaarvervoermaatschappijen die actief zijn in Brussel, overleggen op regelmatige basis en houden elkaar op de hoogte van hun projecten. De conclusies van de onderhandelingen staan in het regeerakkoord. Zoals u recent nog hebt kunnen merken, is het de intentie van de gewesten om constructief samen te werken en een echt samenwerkingsfederalisme te creëren waarbij de gewesten naar win-winsituaties zoeken. Dat geldt

horaires et de la communication ne peut qu'améliorer l'offre de la STIB.

La collaboration entre les trois opérateurs, notamment sur le plan de la communication et de l'offre de services, a-t-elle été abordée entre les partis de la majorité lors des négociations gouvernementales ?

Une étude sur l'intégration des services a-t-elle été réalisée dans le cadre du développement du nouvel OCC ?

Quelles démarches ont-elles été entreprises pour étendre les informations en temps réel aux véhicules du TEC et de De Lijn aux arrêts que ces deux opérateurs desservent également ?

Les ministres de la mobilité de Flandre et de Wallonie ont-ils été associés à la conception du nouvel OCC ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Les quatre sociétés de transport public actives à Bruxelles - la STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB - se concertent régulièrement et se tiennent au courant de leurs projets respectifs. Les conclusions de leurs négociations figurent dans l'accord de gouvernement.*

La STIB est invitée aux réunions et groupes de travail des régions de transport ("vervoerregio's")

ook voor mobiliteit in het algemeen en openbaar vervoer in het bijzonder.

In Brussel zijn vier openbaarvervoermaatschappijen actief: de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS. Er is dus nood aan systematisch overleg op het terrein. Zo wordt de MIVB uitgenodigd op de vergaderingen en werkgroepen van de vervoerregio's Leuven en Vlaamse Rand. Tijdens de jongste vergadering van de vervoerregio Vlaamse Rand gaf de MIVB een presentatie over de wijzigingen die ingevoerd werden op het busnet en die een impact hebben op de gemeenten in de Rand.

Het doel van het overleg is onder meer om te vermijden dat dezelfde plaatsen worden bediend. De lijnen van De Lijn en de TEC zijn eerder structurerende lijnen die reizigers van buiten Brussel snel naar grote overstappolen brengen, terwijl de MIVB-lijnen veel fijnmaziger zijn.

Een goed voorbeeld van de samenwerking is het Brabantnet, waar De Lijn samen met de MIVB werkt aan een geïntegreerd net. Het overleg leidde er ook toe dat nachtbus 620, die heel wat Brusselaars die op de luchthaven werken, gebruiken, niet werd afgeschaft.

Een ander voorbeeld is de samenwerking van de vier operatoren in het kader van het GEN-akkoord. Binnen de GEN-stuurgroep werd veel werk verricht om tot een geïntegreerd tarief voor het openbaar vervoer in de Rand te komen. Er werd al lang over die tariefintegratie gepraat. Vandaag is er een akkoord tussen de operatoren, waardoor we verdere stappen kunnen en moeten zetten, om eindelijk tot een concreet resultaat te komen.

De reiswegplanner van de MIVB bevat zowel op de website als op de app reeds informatie van de vier operatoren. Dat geldt trouwens ook voor die van de NMBS, de TEC en De Lijn. De MIVB bekijkt bovendien hoe ze de realtime-informatie van de NMBS en De Lijn verder kan integreren. De TEC werkt voorlopig nog niet met realtime-informatie.

De vier operatoren werken overigens erg nauw samen in het project rond de Smart Mobility Planner (SMOP), een website die reismogelijkheden met realtime-reisinformatie voorstelt op basis van de informatie van de NMBS, De Lijn, de TEC en de

de Louvain et de la périphérie flamande. Le but de la concertation est d'éviter notamment de desservir les mêmes endroits. Les lignes de De Lijn et du TEC sont des lignes plutôt structurantes, qui transportent rapidement les voyageurs de l'extérieur de Bruxelles vers de grands pôles de correspondance, tandis que les lignes de la STIB assurent un maillage plus fin.

Un bon exemple de collaboration est le réseau Brabant, avec lequel De Lijn développe, en concertation avec la STIB, un réseau intégré. Un autre exemple est la collaboration des quatre opérateurs dans le cadre de l'accord RER. Le comité de pilotage du RER n'a pas ménagé ses efforts pour parvenir à un tarif intégré pour les transports en commun dans la périphérie.

Le planificateur de la STIB contient déjà des informations des quatre opérateurs, sur le site internet ou sur l'application. La STIB examine en outre comment intégrer davantage les informations en temps réel de la SNCB et de De Lijn.

Par ailleurs, les quatre opérateurs collaborent très étroitement au projet de Smart Mobility Planner (SMOP), un site internet censé proposer des itinéraires sur la base des informations en temps réel de la SNCB, de De Lijn, du TEC et de la STIB, et qui fournira également à terme des solutions de mobilité comme les vélos et trottinettes partagés.

À cet égard, la STIB travaille également à un important projet pilote sur la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), dans le cadre duquel nous voulons intégrer au maximum l'offre au sein d'une seule application. La Région veut créer à cet effet un cadre juridique et pratique.

Pour le centre de contrôle des opérations (Operation Control Centre, OCC) intégré de la STIB, nous ne prévoyons pas d'intégration structurelle avec les autres opérateurs. Il existe cependant des contacts ad hoc.

(M. Julien Uyttendaele, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

- L'incident est clos.

MIVB, en die op termijn ook informatie zal geven over andere mobiliteitsoplossingen, zoals deelfietsen en –steps.

In dat verband werkt de MIVB ook mee aan een belangrijk proefproject rond Mobility as a Service (MaaS), waarbij we het aanbod zoveel mogelijk willen integreren in één geheel, in één applicatie, zodat de gebruiker meteen een overzicht krijgt van alle mogelijkheden. Het gewest wil daarvoor een juridisch en praktisch kader scheppen. Uiteraard zal er parallel met dat systeem nog op andere manieren informatie beschikbaar zijn voor reizigers die minder gemakkelijk toegang hebben tot de digitale hulpmiddelen.

Voor het geïntegreerde OCC van de MIVB plannen we geen structurele integratie met de andere operatoren. Er zijn wel contacten ad hoc.

(De heer Julien Uyttendaele, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

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

**betreffende "het gebruik van het openbaar
vervoer door scouts- en andere
jeugdgroepen".**

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Een tijdje geleden stuurden Les Scouts en Scouts en Gidsen Vlaanderen hun memorandum voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rond. Het is een goede zaak dat almaar meer jongeren de weg naar de jeugdbeweging vinden. Gezien hun groeiende populariteit wilden deze jeugdbewegingen enkele aandachtspunten en wensen onder de aandacht brengen.

QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS

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

**concernant "l'utilisation des transports en
commun par des groupes de scouts et
d'autres groupes de jeunes".**

Mme Bianca Debaets (CD&V) *(en néerlandais).*- *Il y a peu, les asbl "Les Scouts" et "Scouts en Gidsen Vlaanderen" ont envoyé un mémorandum exprimant leurs souhaits pour la Région de Bruxelles-Capitale.*

Dans ce document, les mouvements scouts applaudissent la promotion de la mobilité douce et la limitation du trafic automobile - un objectif auquel nous souscrivons - mais demandent des améliorations dans l'offre de transports. Ils

Een van die aandachtspunten is mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer in Brussel. "De Brusselse scoutsgroepen juichen een bevordering van zachte mobiliteit en de beperking van het autoverkeer toe" - een doelstelling die wij allemaal onderschrijven - "maar zouden het openbaarvervoeraanbod graag nog verder zien verbeteren. Voor elke nieuw ontwikkelde of herontwikkelde wijk zou bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de toegankelijkheid ervan via het openbaar vervoer." Dat is een waarheid als een koe.

Ook de communicatie over voorkeurstarieven voor jeugdgroepen is voor verbetering vatbaar. Op dit moment geeft alleen de formule schoolkaart/schoolgroep minderjarigen die in groepsverband reizen voor educatieve of vrijetijdsactiviteiten, recht op een gereduceerd tarief. Dat aanbod is ook geldig voor groepen jongeren buiten een schoolse context, maar de communicatie daarover is niet duidelijk. De jeugdbewegingen merkten zelf op dat heel veel groepsleiders daarvan niet op de hoogte zijn. Dat kan zeker nog ruimer worden bekendgemaakt.

Scouts en gidsen verplaatsen zich vaak met het openbaar vervoer. Dat is een goede zaak, net als het feit dat ze jongeren in andere wijken van Brussel leren kennen. Verlaagde tarieven, een eenvoudige administratie en duidelijke communicatie zijn voor hen van doorslaggevend belang.

Hoe passen de voorstellen uit het memorandum van de scouts in uw beleid om jongeren en jeugdbewegingen te stimuleren om vaker het openbaar vervoer of zachte vervoermiddelen te gebruiken?

Welke maatregelen neemt u daarrond, onder meer in het kader van de herontwikkeling van wijken?

Blijft de formule schoolkaart/schoolgroep de enige waarvan jeugdbewegingen gebruik kunnen maken, of komen er nieuwe formules voor jongeren en groepen van jongeren? Wilt u daar desgevallend andere tarieven aan koppelen, of wilt u het huidige tarief behouden?

Hoe wilt u de administratie voor scouts en andere jeugdbewegingen vereenvoudigen?

estiment qu'il faudrait porter une attention particulière à l'accessibilité en transports en commun de chaque quartier neuf ou réinvesti.

Les mouvements de jeunesse estiment aussi que la communication relative aux tarifs préférentiels pourrait être améliorée. En effet, de nombreux responsables de mouvements de jeunesse ignorent que la "carte école - groupe scolaire" est aussi valable pour des groupes de jeunes en dehors du contexte scolaire.

Les scouts et les guides se déplacent souvent en transports en commun. C'est positif, tout comme le fait qu'ils rencontrent des jeunes d'autres quartiers de Bruxelles. Des tarifs moins élevés, une administration simple et une communication claire sont déterminants pour eux.

Comment les propositions du mémorandum des scouts s'intègrent-elles dans votre politique ? Que faites-vous pour stimuler l'usage des transports publics ou des moyens de transport doux chez les jeunes et les mouvements de jeunesse ? Quelles mesures prenez-vous, notamment dans le cadre du redéploiement de certains quartiers ?

La "carte école - groupe scolaire" est-elle la seule formule que les mouvements de jeunesse puissent utiliser ? De nouvelles formules pour les jeunes ou les groupes de jeunes sont-elles en préparation ? Dans l'affirmative, quels en seront les tarifs ?

Comment envisagez-vous de simplifier les démarches administratives pour les scouts et les autres mouvements de jeunesse ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het memorandum bevat een aantal elementen die mij aanmoedigen om bepaalde stappen te zetten. Er zitten ook een aantal aandachtspunten in, zoals de vraag om een uitgebreider openbaarvervoeraanbod.

Uiteraard blijft het Brussels Gewest in het openbaar vervoer investeren. Zo moet het Busplan tegen 2020 tot een uitbreiding van het busaanbod met 30% leiden. Er komen zeven nieuwe tramlijnen en een extra metrolijn. Dat zijn allemaal voorbeelden van concrete investeringen in de uitbreiding van het openbaar vervoer.

Voor het openbaar vervoer in nieuwe wijken vormt de toepassing van het Busplan vaak de eerste stap, maar ook de andere mogelijkheden worden bestudeerd. Zo wordt voor de site van Thurn & Taxis, die in volle ontwikkeling is, de aanleg van een tramlijn bestudeerd.

De scouts vragen terecht om nieuwe wijken en zones van bij het begin goed te ontsluiten.

Ze vragen ook meer rustige en toegankelijke wijken. Dat is een belangrijk aspect van het plan Good Move. Een van de doelstellingen van dat plan is immers het omleiden van het verkeer naar de structurerende assen, om op die manier de wijken rustiger te maken. De zone 30 zal, op enkele uitzonderingen na, overal in het Brussels Gewest worden ingevoerd. Ook dat zal bijdragen aan het verkeersluw maken van de wijken. Daarmee komen we ook voor een stuk tegemoet aan de vraag van de scouts.

Voorts is het ook een kwestie van het verhogen van de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte en het versterken van de stedelijke beleving. We moeten dan ook zorgen voor meer plaats in de openbare ruimte, waar iedereen gebruik van kan maken, ook de jeugdbewegingen. Die vragen immers heel vaak om ruimte om te kunnen spelen en ravotten, zowel in de natuur als in de stad.

Voorts wil de regering de mobiliteitsnetwerken versterken en de grootstedelijke assen op een multimodale wijze heraanleggen. We willen ook voetgangersboulevards aanleggen om van Brussel een voorbeeld als voetgangersvriendelijke stad te

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le mémorandum comporte plusieurs éléments qui m'encouragent à prendre des mesures.*

La Région de Bruxelles-Capitale continue à investir dans les transports publics et leur extension. Le plan bus doit ainsi mener à un élargissement de 30 % de l'offre de bus, et il y aura sept lignes de tram et une ligne de métro supplémentaires.

En ce qui concerne les nouveaux quartiers, l'application du plan bus est souvent une première étape, mais d'autres solutions sont également étudiées. Ainsi, pour le site de Tour & Taxis, en plein développement, une ligne de tram est à l'étude.

Les scouts ont raison de demander que l'on veille à une bonne accessibilité des nouveaux quartiers dès le début.

Ils demandent aussi des quartiers plus calmes et plus accessibles. C'est un aspect important du plan Good Move qui cherche à détourner la circulation vers les axes structurants et à rendre ainsi les quartiers plus paisibles. À quelques exceptions près, la zone 30 sera instaurée partout à Bruxelles, ce qui contribuera aussi à limiter le trafic dans les quartiers.

Il est aussi question d'améliorer l'usage de l'espace public et l'expérience de la ville. Nous devons veiller à ce qu'il y ait davantage de place pour tous dans l'espace public, notamment pour les mouvements de jeunesse. Ils ont en effet besoin de beaucoup d'espace, aussi bien en ville qu'en pleine nature.

Enfin, le gouvernement veut renforcer les réseaux de mobilité et réaménager les axes métropolitains de manière multimodale. Nous voulons aussi instaurer des boulevards piétonniers exemplaires.

Nous comptons aussi aménager des routes cyclables sans carrefours dangereux et améliorer les transports en commun. Le développement d'un système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) aidera à utiliser les différents moyens de transport de manière optimale.

maken. Dat komt niet alleen de scouts ten goede, maar iedereen.

We willen ook bevoorrechte fietsroutes zonder gevaarlijke kruispunten aanleggen en het openbaar vervoer verbeteren. Op dat vlak zal de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS) helpen om optimaal gebruik te maken van de verschillende vervoersmodi.

De schoolkaart kost 15 euro en geeft vanaf de eerste ontwaarding een hele dag onbepakt toegang tot het volledige MIVB-netwerk, met uitzondering van lijn 12 naar de luchthaven. De groep mag maximaal dertig mensen tellen, er kunnen maximum twee begeleiders mee en de kinderen moeten jonger zijn dan achttien jaar.

De MIVB biedt ook nog andere interessante tarieven voor jongeren. Wie jonger is dan twaalf, reist sowieso gratis op het MIVB-net. De scoutsgroepen moeten dan alleen zorgen voor een eenmalig abonnement. Jongeren van 12 tot 24 jaar hebben recht op een goedkoop schoolabonnement: dat kost 50 euro per kind en is gratis vanaf het derde kind. Bovendien voorziet het regeerakkoord in gratis openbaar vervoer voor Brusselaars onder de 25 jaar, maar dat moet nog uitgevoerd worden.

Het is belangrijk om na te gaan hoe we de toegankelijkheid voor alle jongeren, en dus ook voor jeugdbewegingen, kunnen blijven verhogen.

De MIVB onderzoekt hoe ze de administratieve last kan verminderen. Zo bekijkt ze of het mogelijk is om de verkoop van de schoolkaart online of via de GO-verkoopautomaten te regelen.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Het is een goede zaak dat de MIVB zich zal buigen over de administratieve last.

Ook de communicatie is belangrijk. Zo is de term 'schoolkaart' een beetje misleidend en weten veel jongeren en jeugdbewegingen niet dat die ook buiten de schoolse context voor andere doeleinden kan worden gebruikt.

Grâce à la carte école, les groupes de trente jeunes de moins de dix-huit ans disposent d'un accès illimité pendant une journée à l'ensemble du réseau de la STIB (à l'exception de la ligne 12 vers l'aéroport).

La STIB propose d'autres tarifs intéressants aux jeunes. Les moins de douze ans voyagent gratuitement et les jeunes de 12 à 24 ans ont droit à un abonnement scolaire qui coûte 50 euros et est gratuit à partir du troisième enfant. Par ailleurs, l'accord de gouvernement prévoit de rendre les transports en commun gratuits pour les moins de 25 ans, mais cela doit encore être mis en application.

Il est important d'examiner comment améliorer l'accessibilité pour tous les jeunes, dont les mouvements de jeunesse.

La STIB cherche à diminuer la charge administrative. Elle envisage notamment que l'achat d'une carte scolaire puisse être réglé en ligne ou par le biais des automates de vente Go.

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que la STIB se penche sur la charge administrative.*

La communication aussi est importante. L'appellation "carte école" induit beaucoup de jeunes et de mouvements de jeunesse en erreur. Il ne me semble pas si compliqué de les informer qu'ils peuvent en bénéficier.

- L'incident est clos.

Het lijkt me niet zo moeilijk om daarover een gerichte communicatie onder de jeugdgroepen te verspreiden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de toename van het pendelen vanuit Brussel".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Uit een recente studie van Brussels Studies blijkt dat er nog steeds weinig gegevens zijn over de vanuit Brussel vertrekkende pendelaars. Die zouden nochtans goed zijn voor 9% van de verplaatsingen uit het Brussels Gewest weg. Dat gebrek aan informatie zou volgens de onderzoekers te maken hebben met het feit dat gedetailleerde, vergelijkbare en representatieve gegevens van de verschillende vormen van verplaatsingen schaars zijn, wat een objectieve studie van het fenomeen bemoeilijkt.*

Nochtans neemt het aantal pendelbewegingen vanuit Brussel almaar toe. Sinds 2000 gaan steeds meer Brusselaars in Vlaanderen of Wallonië werken en die groep zal in de toekomst sterker groeien dan het aantal Vlamingen of Walen dat in Brussel komt werken.

Niet alleen de pendelaars die naar Brussel komen, maar ook zij die van hieruit vertrekken, moeten dat op een goede manier. Uit een onderzoek van de FOD Economie blijkt dat 77.000 Brusselaars de gewestgrens oversteken om te gaan werken. Dat zijn er 10.000 meer dan tien jaar geleden. Tussen 2012 en 2017 is het pendelverkeer vanuit Brussel met 15% toegenomen.

De meeste van die pendelaars gaan in Vlaanderen werken. In 2017 ging het om 51.000 personen. Ze

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'augmentation de la navette sortante de Bruxelles".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À la suite d'une étude réalisée récemment par Brussels Studies, intitulée "Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées", il m'est apparu que les informations disponibles quant à la navette sortante de Bruxelles restent encore assez peu fournies, au contraire de celles relatives aux flux entrants.

Pourtant, ladite étude indique que la navette sortante représente 9 % des trajets sortant de la Région, ce qui témoigne de leur ampleur souvent négligée. Cela peut s'expliquer, toujours selon l'étude, par le fait que les données détaillées, comparables et représentatives des différentes formes de déplacements sont rares, ce qui complique l'étude et l'objectivation du problème.

Le phénomène ne fait pourtant que croître, comme en attestent les informations relayées en juillet 2018 par le Bureau fédéral du Plan, l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA), l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (Iweps) et Statistiek Vlaanderen. Comme c'est le cas depuis 2000, le nombre de Bruxellois qui travaillent dans les deux autres Régions augmenterait davantage dans les années à venir que le nombre de travailleurs venant à Bruxelles au départ de la Flandre et de la Wallonie.

verplaatsen zich in 90% van de gevallen met de wagen of met de trein.

Uit het overzicht van het Observatorium van de Mobiliteit blijkt dat 51% van de pendelaars zich met de wagen verplaatst als bestuurder en 12% als passagier. Slechts 25% neemt de trein. In 2010 werd twee derde van de reizen tussen Brussel en het ommeland met de wagen afgelegd.

Willen we de Brusselse mobiliteit verbeteren en het beleid op de behoeften van de Brusselaars afstemmen, dan moeten we dit fenomeen doorgronden. Ook voor Actiris is dat belangrijk. We moeten weten of Brusselaars vaker in de andere gewesten gaan werken omdat bepaalde bedrijven zijn verhuisd en of die groep groeit.

Hoeveel Brusselaars pendelden in 2018 naar een ander gewest? Hoeveel van hen deden dat met de trein? Op welke manier worden zij geïnformeerd over alternatieve vervoerswijzen? Wat onderneemt Actiris? Beschikt u over modellen waarmee u meer duidelijkheid kunt krijgen over de precieze bestemming van die pendelaars en de reisweg die ze afleggen? Zo ja, kunt u die informatie geven? Zo nee, waarom niet? In welke zones in Vlaanderen en Wallonië werken de meeste Brusselaars? Welke begeleidingsmaatregelen neemt u? Hoever staat het overleg met de andere gewesten? Welke acties komen er in het kader van het intergewestelijke pendelverkeer?

Het is natuurlijk de bedoeling dat het pendelverkeer op het MIVB-netwerk aansluit. Bent u van plan om dat tot buiten het Brussels Gewest door te trekken en te onderzoeken waar er problemen ontstaan door het pendelverkeer? Hoe denkt u die problemen aan te pakken?

De 2018 à 2023, la Région bruxelloise ferait ainsi face à une hausse du flux annuel moyen de navetteurs sortants d'environ 2.600 unités. Par ailleurs, la population active occupée continuerait de croître plus rapidement que l'emploi intérieur sur le territoire bruxellois, et le poids des Bruxellois dans l'emploi des deux autres Régions se renforcerait également à l'horizon 2023.

À mesure que la situation change, il s'agira bientôt de veiller non seulement à ce que les navetteurs entrent correctement dans Bruxelles, mais aussi à ce qu'ils en sortent correctement. L'enquête sur les forces de travail publiée par le Service public fédéral (SPF) Économie a démontré que 77.000 Bruxellois traversent les frontières régionales pour aller travailler, soit 10.000 de plus qu'il y a six ans. La navette sortante aurait dès lors augmenté de 15 % entre 2012 et 2017.

La majorité de ces travailleurs se rendraient en Flandre, puisque 51.000 navetteurs ont été dénombrés en 2017. Ils utilisent principalement la voiture et le train, qui représentent 90 % des trajets sortants effectués.

Le tableau de l'Observatoire de la mobilité repose sur l'étude Mobel de 1999 et l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) de 2010. Il indique que 51 % des navetteurs voyagent en voiture comme conducteurs et 12 % comme passagers. Seuls 25 % prennent le train. Ces pourcentages démontrent la prépondérance de la voiture. En 2010, deux tiers des trajets entre Bruxelles et la périphérie s'effectuaient en voiture.

Il est évidemment primordial de maîtriser ce phénomène pour améliorer la mobilité bruxelloise. Il importe aussi de s'y attarder pour comprendre les besoins des Bruxellois et élaborer les politiques attenantes. C'est également important pour Actiris. Il est essentiel de savoir si les travailleurs partent en raison du départ de certaines entreprises et si ces mouvements sont à la hausse.

Pour 2018, quel est le nombre de navetteurs sortants et quelle est la part modale du train ? Quelles sont les mesures prises pour faciliter l'information de ces navetteurs quant aux possibilités de déplacements alternatives ? Que fait Actiris de son côté ? Possédez-vous des modèles pour mettre en lumière de manière plus affinée les

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In 2018 gingen 51.000 Brusselaars in Vlaanderen werken en 23.500 in Wallonië. Dat is een lichte daling tegenover 2017, toen het er samen nog 77.000 waren.*

Tussen 1999 en 2018 nam het aantal Brusselaars dat naar de andere gewesten pendelde, relatief toe. Het inkomende pendelverkeer blijft echter met een verhouding van een op de vijf aanzienlijk omvangrijker.

Naar het aandeel van de vervoersmiddelen zijn geen recente studies gevoerd. Brussel Mobiliteit zal dit in 2020 in samenwerking met het Vlaams Gewest onderzoeken.

Het federale onderzoek naar de woon-werkverplaatsingen geeft echter wel een idee van het aandeel per vervoersmiddel in 2017 en 2018 voor ondernemingen met meer dan honderd werknemers. Daaruit blijkt dat de auto met 71% het meest gebruikte vervoersmiddel blijft, voor de trein met 14%. Autodelen en de MIVB zijn elk goed voor 3% en de fiets eindigt op 2%.

Die cijfers zijn relatief stabiel in vergelijking met de voorgaande jaren.

Het gewest voert algemene informatiecampagnes rond mobiliteit en alternatieven voor de wagen. Acties rond het woon-werkverkeer vinden op de werkplek plaats, niet waar de werknemers wonen.

destinations exactes de ces navetteurs sortants et leurs itinéraires ? Si oui, pouvez-vous me les communiquer ? Si non, pourquoi ? Quelles sont les zones les plus concernées en Flandre et en Wallonie ? Quelles sont les mesures que vous avez décidé de mettre en place afin d'offrir un accompagnement le plus efficace possible ? Quel est l'état de la concertation à ce sujet avec les deux autres Régions ? Quelles sont les actions prises au niveau de la navette interrégionale ?

Le but est bien entendu de faire correspondre ces navettes avec le réseau de la STIB. Comptez-vous en tirer à l'extérieur de la Région bruxelloise pour rencontrer les besoins et identifier les principaux endroits qui seraient problématiques en raison de ces navettes ? Comment y remédier ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Selon l'enquête sur les forces de travail (EFT), sans compter les résidents bruxellois travaillant à l'étranger, 74.500 résidents bruxellois ont travaillé en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale en 2018, à savoir 51.000 en Flandre et 23.500 en Wallonie. Les chiffres ont donc légèrement diminué par rapport à 2017, où l'on comptait 77.000 résidents sortant de la Région pour travailler.

Statbel note par ailleurs une rupture dans les résultats après 2017, due à des modifications méthodologiques.

Entre 1999 et 2018, la tendance est donc à une hausse relative de la navette sortante. En valeur absolue, la navette entrante reste bien supérieure, avec un rapport de cinq contre un.

En ce qui concerne les parts modales, il n'y a pas eu de grande enquête sur la mobilité depuis les enquêtes nationales MobeI et Beldam. Bruxelles Mobilité prévoit toutefois d'en lancer une en 2020, en collaboration avec la Région flamande.

Par contre, l'enquête fédérale sur les déplacements entre le domicile et le travail donne déjà une idée des parts modales de 2017 et 2018 pour les employés d'entreprises comptant plus de 100 travailleurs. L'enquête montre que la voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé, avec 71 % et que le train arrive en deuxième place avec 14 %.

Op basis van de gegevens van telefoonoperatoren kunnen de gegevens uit het onderzoek naar de verplaatsingen van werknemers verder worden verfijnd. De helft van de woon-werkverplaatsingen vanuit Brussel gaat naar Vlaams-Brabant, vooral richting Zaventem. Ongeveer 20% van de Brusselse pendelaars werkt in Waals-Brabant, tussen 5% en 10% in Henegouwen, tussen 5% en 10% in Antwerpen en minder dan 5% in de overige provincies.

Met Musti is het mogelijk om de routes vanuit Brussel te bepalen. Tussen 2011 en 2014 waren de belangrijkste sectoren die pendelaars uit Brussel aantrokken herstel van voertuigen, industrie, vervoer en opslag.

Meer informatie kunt u vinden in het zesde katern van het Observatorium van de Mobiliteit, dat op de website van Brussel Mobiliteit kan worden geraadpleegd.

De regering zet zowel voor het pendelverkeer als voor de andere verplaatsingen binnen de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel in op de tariefintegratie van het openbaar vervoer, een geïntegreerd mobiliteitsaanbod, de bepaling van het aanbod aan S-treinen, goed op elkaar aansluitende fietsnetwerken en de optimalisering van het wegennetwerk.

In het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) is een reeks lijnen opgenomen die binnen de hoofdstedelijke gemeenschap moeten worden gecreëerd om het vervoer over de gewestgrenzen heen vlotter te laten verlopen. Die lijnen moeten worden verwezenlijkt in het kader van de bestaande samenwerking tussen de gewesten.

Om zich beter aan specifieke omstandigheden te kunnen aanpassen, zal het Vlaams Gewest het mobiliteitsbeleid in vervoerregio's organiseren. Bij die gelegenheid kunnen bepaalde samenwerkingsmechanismen herbekeken worden.

De opsplitsing in vervoerregio's hangt samen met de plaatsen waar mensen wonen en werken. In dat kader wordt het netwerk van De Lijn rond Brussel momenteel gereorganiseerd. De Kleine Ring en de Middenring zijn de belangrijkste assen voor de twee pendelstromen, maar ook voor het verkeer binnen het gewest. Daar komen nog een paar grote

Le covoiturage et la STIB obtiennent chacun 3 %, et le vélo 2 %.

Ces valeurs sont relativement stables par rapport aux années précédentes. Les chiffres de 2014 sont présentés dans le sixième cahier de l'Observatoire de la mobilité piloté par Bruxelles Mobilité.

La Région mène des actions d'information générales sur la mobilité et les alternatives à la voiture qui touchent tous les publics. Les actions relatives aux déplacements domicile-travail, par exemple dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise (PDE), sont associées au lieu de travail et pas à la résidence.

Les données des opérateurs téléphoniques nous permettent d'identifier des flux de personnes à un niveau relativement détaillé, tout en respectant un niveau d'agrégation permettant de garantir l'anonymisation. Ces données nous permettent d'affiner l'analyse réalisée dans l'enquête sur les forces de travail (EFT).

Les flux sortants de la Région de Bruxelles-Capitale, indépendamment du mode ou du motif des déplacements, se répartissent comme suit : le Brabant Flamand est la province de destination la plus importante, avec près de 50 % des déplacements, surtout vers la commune de Zaventem ; environ 20 % des déplacements se font en direction du Brabant Wallon, entre 5 % et 10 % vers la province de Hainaut, entre 5 % et 10 % vers Anvers et moins de 5 % vers les autres provinces.

Le modèle de simulation Musti permet d'identifier les itinéraires empruntés par la navette sortante. On note qu'entre 2011 et 2014, les secteurs d'activité prépondérants pour la navette sortante étaient, dans l'ordre décroissant, la réparation de véhicules, l'industrie manufacturière et les transports et l'entreposage.

Le sixième cahier de l'Observatoire de la mobilité piloté par Bruxelles Mobilité analyse notamment les déplacements domicile-travail pour la Région de Bruxelles-Capitale. Un chapitre y est consacré à la navette sortante. Je vous invite à le lire. Il figure sur le portail open data de Bruxelles Mobilité, comme beaucoup d'autres informations très intéressantes.

assen bij, waar het uitgaande pendelverkeer het interne Brusselse verkeer kruist, bijvoorbeeld in de Belliardstraat.

Pour la navette entrante comme pour les autres déplacements à l'échelle métropolitaine, le gouvernement s'inscrit dans une volonté de copiloter divers projets :

- l'intégration tarifaire des services de transports publics ;
- le concept Mobility as a Service (MaaS), qui va intégrer toute l'offre de mobilité ;
- la définition de l'offre de trains S, mal connue, mais qui a augmenté ces dernières années et peut faire office de navette entrante ou sortante ;
- la continuité des réseaux cyclables ;
- l'optimisation du réseau routier.

Le plan régional de mobilité (PRM) identifie une série de lignes métropolitaines à créer ou dont il faut discuter pour réduire l'effet de frontière entre la Région et sa périphérie en matière de transport public. Le renforcement ou la mise en œuvre de ces lignes doit se faire dans le cadre des mécanismes de coopération existant entre les Régions.

D'autre part, la Région flamande réorganise la gouvernance de la mobilité en régions de transport (vervoerregio's), dans le but de mieux s'adapter à des contextes spécifiques. Cela peut être, dans le cas de Bruxelles, l'occasion d'interroger certains des mécanismes de coopération actuels. En la matière, ce matin même, nous étions invités à des concertations importantes à ce sujet.

Le découpage des vervoerregio's correspond dans l'ensemble aux bassins de vie, et donc d'emploi. Dans ce cadre, une réorganisation du réseau de De Lijn autour de Bruxelles est en cours. Il s'agit principalement des axes de rocades qui relient les différentes entrées de ville. Les Petite et Moyenne ceintures sont les principaux axes concernés par les deux navettes, mais également par le trafic interne à la Région. Il faut y ajouter certains axes structurants où la navette sortante croise quasi exclusivement le trafic interne à la Région, comme la rue Belliard.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik stel u deze vragen natuurlijk niet*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne vous pose pas ces questions par hasard mais parce que

zomaar. Toen ik deelnam aan een colloquium over pendelaars, zeiden de onderzoekers dat ze over onvoldoende informatie beschikten over het pendelverkeer vanuit Brussel. Daarom leg ik hun vraag hier in het parlement voor.

Volgens u beschikt Brussel Mobiliteit al over veel informatie, met name via de apps, om de pendelbewegingen in kaart te kunnen brengen. Dat zal ik van naderbij bekijken.

U had het ook over Statbel en een verandering in de methodologie vanaf 2017. Hoe zit dat precies?

Op het colloquium konden we ook kaarten van Brussel Mobiliteit inkijken, die gemaakt waren in het kader van een denkoefening over de eventuele invoering van een autoloze dag op een gewone weekdag. Daarop kon je duidelijk het begin- en eindpunt van de verplaatsingen zien. Zoiets moet ook te verwezenlijken zijn met betrekking tot het uitgaande pendelverkeer. Volgens u is het zelfs mogelijk te achterhalen in welke sectoren de Brusselaars gaan werken. Dat zou heel interessant zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Sinds 2017 worden gegevens over het verplaatsingsgedrag van pendelaars op een andere manier verzameld. Ook het gewicht dat aan bepaalde gegevens wordt verleend, is gewijzigd, wat andere resultaten oplevert. Brussel Mobiliteit wil in 2020 samen met het Vlaams Gewest een nieuw onderzoek uitvoeren.*

Ik zal u een kaart bezorgen waarop de uitgaande pendelstromen tijdens de ochtendspits staan aangeduid.

- Het incident is gesloten.

j'ai participé à un colloque sur les navetteurs, pour mieux comprendre ce phénomène. Les chercheurs universitaires souhaitaient affiner leurs études concernant la navette sortante, au motif qu'ils ne disposaient pas de suffisamment d'éléments. Je ne fais donc que relayer leur demande, ici, au parlement.

Selon vous, Bruxelles Mobilité dispose déjà de nombreuses informations, notamment via les applications, avec la possibilité de cartographier les destinations de cette navette. Je vais étudier cela plus en détail.

Vous avez également évoqué Statbel et une rupture méthodologique à partir de 2017. De quoi s'agit-il exactement ?

Ensuite, nous avons pu voir les fameuses cartes de Bruxelles Mobilité à l'occasion d'une réflexion sur la journée sans voiture et sur la possibilité de répéter l'événement un jour de semaine. Nous pouvions clairement y distinguer l'origine et la destination des déplacements. Cela devrait également pouvoir se faire en ce qui concerne la navette sortante. Vous avez l'air de dire qu'il est même possible de connaître les secteurs d'activités dans lesquels vont travailler les Bruxellois. Je ne sais pas comment vous disposez de telles données mais elles pourraient s'avérer très intéressantes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'enquête sur les forces de travail a fait l'objet d'une profonde réforme en 2017. Depuis, ils travaillent sur la base d'un panel rotatif et utilisent différentes méthodes de collecte de données. La méthode de pondération a été fortement revue, ce qui change les résultats. Bruxelles Mobilité prévoit d'organiser une nouvelle enquête en 2020 en collaboration avec la Région flamande.

J'ai ici une carte qui montre les itinéraires empruntés en voiture pour la navette sortante aux heures de pointe, entre 6 et 10h du matin. Je la transmets aux services pour que vous puissiez en disposer.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
BIANCA DEBAETS**

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

**betreffende "de verkeersveiligheid van de
gebruikers van elektrische deelsteps".**

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Het succes van elektrische deelsteps behoeft geen betoog meer. Ze zijn overal in de stad terug te vinden, wat een goede zaak is. We mogen ze niet als een probleem zien, maar vooral als een deel van de oplossing. Tegenwoordig hebben de Brusselaars de keuze uit duizenden deelsteps. Velen aarzelen dan ook niet om deze nieuwe, flexibele en niet-vervuilende vervoerswijze te gebruiken voor hun verplaatsingen in de stad.

Helaas zijn gebruikers van elektrische steps op de openbare weg niet immuun voor verkeersongevallen. In 90% van de gevallen zijn ze daarbij de enige betrokken partij.

Gezien het aanzienlijke aantal slachtoffers dat op de spoeddienst belandt, ongeveer veertig gevallen per maand, houdt het UMC Sint-Pieter sinds de lente van dit jaar statistieken bij. Daaruit blijkt dat 55% van de ongevallen plaatsvindt na 20 uur. Van het totaal aantal slachtoffers geeft 35% aan dat hij of zij gedronken had. In de groep die 's avonds op de spoeddienst belandt, stijgt dat aandeel tot boven de 50%. Dat drinken en rijden niet samengaat, geldt dus niet alleen voor de auto.

Een andere belangrijke oorzaak van ongevallen met steps is de gebrekkige weginfrastructuur. Stepgebruikers zijn nu vaak genoodzaakt om de openbare weg te delen met gebruikers van andere vervoersmiddelen, zoals auto's.

Nog volgens de statistieken van het UMC Sint-Pieter liep een derde van de slachtoffers een hoofdwonde op. Bij 10% van hen was er zelfs

**QUESTION ORALE DE MME BIANCA
DEBAETS**

**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 sécurité routière des usagers
des trottinettes électriques partagées".**

Mme Bianca Debaets (CD&V) *(en néerlandais).*- *Le succès des trottinettes électriques partagées, nouveau mode de transport flexible et non polluant, ne peut être considéré comme un problème, mais comme une partie de la solution. Malheureusement, leurs utilisateurs ne sont pas immunisés contre les accidents de la circulation. Dans 90 % des cas, ils sont seuls en cause.*

Vu le nombre considérable de victimes qui finissent aux urgences (environ 40 par an), le CHU Saint-Pierre tient des statistiques depuis le printemps de cette année. Il en ressort que 55 % des accidents ont lieu après 20 heures. Sur l'ensemble des victimes, 35 % déclarent avoir bu et, parmi le groupe qui atterrit aux urgences le soir, ce pourcentage dépasse même les 50 %.

Une autre cause importante d'accidents impliquant des trottinettes réside dans la mauvaise infrastructure routière.

Enfin, toujours selon les statistiques du CHU Saint-Pierre, un tiers des victimes ont subi des lésions à la tête, et même un traumatisme crânien pour 10 % d'entre elles. À peine 2 % portaient un casque.

Avez-vous déjà pu parcourir en détail les données chiffrées du CHU Saint-Pierre ? Tenez-vous également des statistiques officielles pour les accidents ? Bruxelles Mobilité en avait été chargée. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Quelles mesures avez-vous prises ou prendrez-vous pour améliorer la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques partagées, ou de trottinettes en général, dans le trafic ?

sprake van een hersentrauma. Nauwelijks 2% van de slachtoffers droeg een helm.

Hebt u het cijfermateriaal van het UMC Sint-Pieter al tot in de details kunnen overlopen? Houdt u zelf ook officiële ongevalstatistieken bij? Brussel Mobiliteit had in dat verband een opdracht gekregen. Is daar al meer informatie over?

Welke maatregelen hebt u genomen of zult u nemen om de veiligheid van de gebruikers van elektrische deelsteps, of van steps in het algemeen, in het verkeer te verhogen?

Staan er specifieke bewustmakingsprogramma's op de agenda?

Alcoholconsumptie, vooral 's avonds, lijkt een van de grootste boosdoeners of oorzaken van ongevallen te zijn. Hebt u al kunnen uitmaken welke maatregelen u in dat verband kunt nemen? Hoe zal de boodschap de doelgroep bereiken? Ik vergelijk het met de BOB-campagnes. Alcohol en rijden gaan niet samen. Hebt u al contact gehad met de politiezones om het aantal ongevallen terug te dringen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Tijdens de commissie van 1 oktober heb ik in een reactie op een interpellatie over free floating op heel wat gestelde vragen reeds geantwoord. Ik wil u dan ook uitnodigen om het verslag van die vergadering te lezen.

Daarnaast vindt u een aantal elementen terug in het antwoord dat ik gaf op een schriftelijke vraag van de heer de Patoul.

Uiteraard heb ik het UMC Sint-Pieter gevraagd om mij de studieresultaten te bezorgen. Het ziekenhuis liet weten dat de studie nog tot half mei 2020 loopt, zodat een meer volledige analyse kan worden gemaakt. Zodra de studie klaar is, ontvang ik de resultaten.

Brussel Mobiliteit voerde in de zomer van 2019 een enquête uit over het gebruik van elektrische steps in Brussel. Daaruit bleek dat van de 1.176 representatieve deelnemers, 13% al eens een ongeval met de step had. Van die 13% verklaarde 18% dat ze daarbij lichamelijke schade opliepen en

Des programmes de sensibilisation spécifiques sont-ils prévus ?

La consommation d'alcool, surtout le soir, semble être l'une des principales causes d'accident. Savez-vous déjà quelles mesures vous pourriez prendre à cet égard ? Comment faire passer le message auprès du groupe cible ? Avez-vous déjà été en contact avec les zones de police ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *J'ai déjà répondu à de nombreuses questions lors de la commission du 1^{er} octobre dans le cadre d'une interpellation sur le libre-service. Vous retrouverez également une série d'éléments dans ma réponse à une question écrite de M. de Patoul.*

J'ai bien entendu demandé au CHU Saint-Pierre de me communiquer les résultats de l'étude. Il me les transmettra dès qu'elle sera terminée, à la mi-mai 2020.

Par ailleurs, durant l'été 2019, Bruxelles Mobilité a mené une enquête sur l'utilisation des trottinettes électriques à Bruxelles. Il en est ressorti que sur les 1.176 participants représentatifs, 13 % avaient déjà eu un accident. Parmi ces 13 %, 18 % ont déclaré avoir subi des lésions corporelles nécessitant une visite à l'hôpital ou chez un médecin traitant. En outre, 30 % des utilisateurs ayant eu un accident avaient subi des lésions

een bezoek aan het ziekenhuis of de huisarts nodig was. Daarnaast liep 30% van de gebruikers die een ongeval hadden lichamelijke schade op zonder dat ze in het ziekenhuis of bij hun huisarts moesten langsgaan.

De cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit bevroeg verscheidene Brusselse ziekenhuizen om een beeld te krijgen van de cijfers in verband met de ongevallen met elektrische steps. Daarbij werd rekening gehouden met de omvang, het aantal opnames, de evolutie van de opnames, de gevolgen, de ernst van de ongevallen en de verergerende factoren, zoals het niet dragen van de helm, dronkenschap enzovoort. Op basis van die gegevens wil Brussel Mobiliteit meer doelgerichte acties voeren.

In verband met de huidige ongevallenstatistieken wil ik erop wijzen dat uit de statistische gegevensbank van Statbel blijkt dat er zich in 2017 en 2018 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts één ongeval zou hebben voorgedaan met een elektrische step, waarbij de gebruiker ervan lichte verwondingen opliep. In vergelijking met de cijfers van de enquête en de ziekenhuizen, is dat een verrassend resultaat. De verklaring daarvoor is wellicht dezelfde als voor de lage aangiftes van ongevallen met fietsers en voetgangers: de politie wordt niet altijd opgeroepen om vaststellingen te komen doen, zeker als alleen de gebruiker van de step bij het ongeval betrokken is. Het kan ook het resultaat zijn van een foutieve notering op de aangifteformulieren of van een verkeerde categorisering van de gebruikers. Gebruikers van steps zijn sneller dan wandelaars en worden gelijkgesteld met fietsers. Als zij in de categorie van de fietsers zijn opgenomen, geeft dat mogelijk een vertekend beeld van het aantal ongevallen met fietsers.

Brussel Mobiliteit heeft al een aantal acties uitgevoerd om de gebruikers bewust te maken van de gevaren van deze vervoerswijze en om hen aan te sporen voorzichtig te zijn:

- de aanmaak van een specifieke internetpagina met allerlei tips en goede praktijken om veilig door de stad te stappen;

- een bewustmaking via filmpjes op sociale media in het kader van een zomercampagne van 7 tot

corporelles ne nécessitant pas de prise en charge médicale.

La cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité a demandé à plusieurs hôpitaux bruxellois de lui fournir un relevé des chiffres relatifs aux accidents impliquant des trottinettes électriques. Bruxelles Mobilité entend mener des actions plus ciblées sur la base de ces données.

Je tiens à souligner que la banque de données statistiques de Statbel ne recense, en 2017 et 2018, qu'un seul accident en Région de Bruxelles-Capitale impliquant une trottinette électrique, dont l'utilisateur a subi des blessures légères. Comparé aux chiffres de l'enquête et des hôpitaux, ce résultat est surprenant. L'explication tient sans doute au fait que la police n'est pas toujours appelée pour dresser un constat, surtout si l'utilisateur est seul en cause. Cela peut aussi résulter d'une mauvaise indication sur les formulaires de déclaration ou d'une mauvaise catégorisation des utilisateurs de trottinettes, souvent assimilés à des cyclistes.

Bruxelles Mobilité a déjà mené une série d'actions pour sensibiliser les usagers aux dangers de ce mode de transport :

- la création d'une page internet spécifique comprenant toutes sortes de conseils et de bonnes pratiques pour rouler en sécurité dans la ville ;

- une sensibilisation par des vidéos sur les réseaux sociaux dans le cadre d'une campagne menée du 7 au 30 juillet 2019 ;

- une brochure bilingue illustrant la réglementation, ainsi que différents conseils de sécurité routière et équipements de protection individuelle ;

- une activité de sensibilisation organisée lors du dimanche sans voiture le 22 septembre 2019, sur un terrain d'entraînement.

Nous poursuivrons ces actions de sensibilisation spécifiques et intégrerons ce mode de transport dans notre campagne de sensibilisation multimodale.

Il ressort de notre enquête que l'alcool est effectivement cité comme un facteur contribuant à

30 juli 2019, die meer dan 500.000 gebruikers heeft bereikt;

- een tweetalige flyer met een afbeelding die aan de regelgeving herinnert, en verschillende verkeersveiligheidstips en persoonlijke beschermingsmiddelen weergeeft;

- een bewustmakingsactiviteit voor de Brusselaars tijdens de autoloze zondag op 22 september 2019, op een oefenterrein. Duizend personen hebben daarbij een elektrische step kunnen testen op een hindernissenparcours dat speciaal voor die gelegenheid was opgebouwd.

In de toekomst zullen we die specifieke bewustmakingsacties voortzetten en zullen we de vervoerswijze ook in onze multimodale bewustmakingscampagne opnemen, zoals we al enige tijd voor alle andere vervoerswijzen doen.

Uit onze enquête blijkt dat alcohol inderdaad wordt aangehaald als een factor die bijdraagt aan sommige ongevallen die tot een ziekenhuisopname leiden. Omdat slechts vier ziekenhuizen hebben geantwoord, beschikken we maar over een zwakke steekproef en zijn de enquêtegegevens niet sluitend. Daardoor kunnen we er tot dusver geen formele conclusies uit trekken.

Gezien de betrokkenheid van mannen bij ongevallen groter is dan hun modaal aandeel, kan een grotere blootstelling aan de risico's na een nachtje stappen een verklaring zijn. We blijven echter hoe dan ook aandachtig voor de kwestie en denken na over de beste manier om de mensen bewust te maken van de risico's van dronkenschap, ongeacht de gebruiker.

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

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- U zegt dat mannen oververtegenwoordigd zijn. Hebt u daar cijfergegevens over?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik heb hier geen cijfer bij de hand. We kunnen u dat later schriftelijk overmaken.

certain accidents avec hospitalisation. Cependant, vu que seuls quatre hôpitaux ont répondu, l'échantillon est trop faible pour que nous puissions en tirer à ce stade des conclusions formelles.

L'implication des hommes dans des accidents est supérieure à leur part modale. Cette situation peut s'expliquer par une plus grande exposition aux risques après une virée nocturne. Quoiqu'il en soit, nous restons attentifs à la question et réfléchissons à la meilleure manière de sensibiliser aux risques de la consommation d'alcool, quel que soit l'utilisateur.

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

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Vous dites que les hommes sont surreprésentés. Disposez-vous de données chiffrées ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Nous pouvons vous les transmettre par écrit.*

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Hoe hebt u dan vastgesteld dat mannen oververtegenwoordigd zijn bij ongevallen met steps?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De oververtegenwoordiging leiden we af uit de statistieken over verkeersongevallen. Ook bij auto-ongevallen is dat het geval.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Dit is dus niet specifiek bij steps het geval?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Steps worden blijkbaar meer door mannen gebruikt. Dat blijkt uit de enquête die Brussel Mobiliteit heeft gehouden. De enquête werd afgenomen bij 1.176 respondenten en is dus wel representatief. In de enquête werd ook gevraagd wie al een ongeval had gehad. 13% was al bij een ongeval betrokken. Van deze 13% heeft 18% lichamelijk letsel opgelopen. Deze cijfers kunnen we wel opsplitsen tussen mannen en vrouwen. Dat zijn echter geen officiële statistieken.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Kan die enquête ergens worden geraadpleegd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De enquête is in oktober voorgesteld tijdens een bijeenkomst van alle gemeenten, politiezones en operatoren die steps ter beschikking stellen. Ik weet dat toen nog aan de vertaling werd gewerkt. Ik vermoed dat de enquête intussen op de website van Brussel Mobiliteit beschikbaar is. Als dat niet zo is, wil ik ze gerust opvragen.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Kunt u ze misschien ter beschikking stellen van de commissie, vermits er toch nog collega's in dat thema zijn geïnteresseerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Als de vertaling intussen klaar is, zal ik dat zeker doen. Ik kan ook de link meegeven.

- *Het incident is gesloten.*

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Comment avez-vous constaté que les hommes sont surreprésentés dans les accidents impliquant des trottinettes ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Nous l'avons déduit des statistiques relatives aux accidents de la circulation. Cette surreprésentation s'observe également pour les accidents de la route.*

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Ce n'est donc pas spécifique aux trottinettes ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Les trottinettes sont manifestement davantage utilisées par les hommes, comme le montre l'enquête de Bruxelles Mobilité menée auprès de 1.176 personnes. De plus, à la question de savoir qui a déjà été impliqué dans un accident, 13 % ont répondu par l'affirmative et, sur ces 13 %, 18 % ont subi des lésions corporelles. Ces chiffres peuvent être ventilés entre hommes et femmes, mais il ne s'agit pas de statistiques officielles.*

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Peut-on consulter cette enquête ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Elle a été présentée en octobre lors d'une réunion avec toutes les communes, les zones de police et les opérateurs de trottinettes. Elle était alors en cours de traduction, mais je suppose qu'elle est à présent disponible sur le site de Bruxelles Mobilité.*

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Pouvez-vous la mettre à disposition de notre commission ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Si la traduction est prête, je ne manquerai pas de le faire. Je peux également vous communiquer le lien.*

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DAVID WEYTSMAN**

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

betreffende "de continuïteit van de dienstverlening door de MIVB".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- In november 2017 diende de MR een voorstel van ordonnantie in met de bedoeling om bij sociale onrust een minimale dienstverlening in te voeren voor een aantal metro- en tramlijnen in Brussel.

Bij een staking garanderen de TEC, De Lijn en de NMBS geen enkele dienstverlening. Brussel is echter een bijzonder geval, aangezien in het Brussels Gewest één gezin op de twee geen wagen heeft. In Wallonië is dat bij slechts 15% van de gezinnen het geval. Het openbaar vervoer speelt in het Brussels Gewest dan ook een bijzonder belangrijke rol.

In 2018 en 2019 waren er meerdere stakingen bij de MIVB. Dat heeft economische gevolgen voor het gewest. De belastingbetaler draagt in grote mate bij aan het openbaar vervoer in Brussel en heeft dan ook recht op een kwaliteitsvolle dienstverlening. In 2019 nam het Brussels Gewest in de begroting een dotatie van 835 miljoen euro op voor de MIVB, waarvan 95,6 miljoen voor de verbetering van de kwaliteit en de veiligheid.

Voor de MR maakt het openbaar vervoer integraal deel uit van onze samenleving. Het moet ervoor zorgen dat iedereen van zijn rechten en vrijheden inzake mobiliteit en sociale emancipatie kan genieten, in het bijzonder de kwetsbaarsten en burgers zonder alternatieve vervoermiddelen.

De metro, een massavervoermiddel bij uitstek, moet een minimale dienstverlening bieden. In ons voorstel zou er over de gemeenschappelijke verbinding van lijn 1 en lijn 5 om de vijf minuten een stel rijden, en over de lijnen 2 en 6 een om de zes minuten. Op die manier kunnen per uur

**QUESTION ORALE DE M. DAVID
WEYTSMAN**

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 continuité du service de la STIB".

M. David Weytsman (MR).- En novembre 2017, le MR a déposé une proposition d'ordonnance visant à instaurer la continuité du service dans les transports en commun bruxellois. Le projet prévoit notamment le maintien - mais avec des fréquences allongées - de douze lignes en cas de grogne sociale, à savoir les lignes de métro 1, 5 et 6, le bus 71 ainsi que les trams 3, 4, 7, 25, 19, 34 et 44.

Pour rappel, en cas de grève dans les transports en commun wallons (TEC), chez De Lijn et à la SNCB, aucun service n'est assuré pour les clients. Or, Bruxelles présente une particularité dans le sens où un ménage sur deux ne dispose pas de voiture, alors que cette proportion n'est que de 15 % en Wallonie. La tendance ne cessant de se confirmer d'année en année dans notre capitale, les transports en commun sont dès lors essentiels.

En 2018 et 2019, plusieurs grèves ont touché les clients de la STIB et ne sont pas sans effets économiques sur notre Région. Le droit des usagers d'obtenir un service public de transport en commun de qualité découle notamment des investissements publics considérables payés par le contribuable. Pour 2019, la Région bruxelloise a prévu au budget une dotation de 835 millions d'euros pour la STIB, dont 95,6 millions d'euros pour l'amélioration de la qualité du service et de la sécurité.

Pour le MR, les transports publics doivent faire partie intégrante de notre société en ce qu'ils garantissent les droits et les libertés de chacun en matière de mobilité et d'émancipation sociale, en particulier lorsque les usagers sont faibles ou ne disposent pas d'autres moyens de se déplacer.

respectievelijk 8.750 en 7.250 personen zich verplaatsen. De automatisering van de metro kan daarbij helpen. Ook op de tram- en buslijnen van de MIVB, die een groot deel van het Brusselse grondgebied dekken, moet een aanbod gegarandeerd zijn.

Een minimale dienstverlening is mogelijk als de overheid, de MIVB en al haar personeel die willen bieden en samen een protocol opstellen om tot een goed werkend systeem te komen.

Wat wilt u bij stakingen of sociale onrust ondernemen om ervoor te zorgen dat er een vervoersaanbod is in Brussel? Wilt u de minimale dienstverlening bij de MIVB tijdens deze regeerperiode laten onderzoeken?

Welke gevolgen hebben aangekondigde stakingen bij De Lijn, de TEC of de NMBS op het MIVB-netwerk? Verhoogt de MIVB haar aanbod om aan een eventuele hogere vraag tegemoet te komen? Zo neen, waarom niet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Aangezien er momenteel van een staking geen sprake is, is dit een hypothetische vraag. In 2018 werd er bij de MIVB welgeteld één dag gestaakt, in 2019 geen enkele en ik hoop dat dat de*

À cet égard, les lignes de métro qui constituent par définition le transport de masse doivent faire l'objet en priorité d'une continuité du service. Cette continuité pourrait consister, dans le cas spécifique d'une grève, en une diminution de moitié des fréquences de rames de métro sur le tronçon commun. Cela correspondrait à une rame de métro toutes les cinq minutes pour le tronçon commun des lignes 1 et 5, et toutes les six minutes pour les lignes 2 et 6, soit respectivement une offre de 8.750 et 7.250 places par heure.

Cette continuité du service pourra également être favorisée à l'occasion de l'automatisation des lignes, initialement prévue en 2018 et qui devrait être progressivement mise en place. Par ailleurs, les lignes de tram et de bus de la STIB qui assurent une couverture maximale du territoire bruxellois en fonction de leur couverture géographique doivent être maintenues en ce qu'elles sont d'utilité publique.

À cet égard, la continuité du service public est possible si les pouvoirs publics, la STIB et l'ensemble du personnel le souhaitent et aboutissent à un protocole afin d'instaurer un système performant de déclaration individuelle d'intention. Les modèles wallons et fédéraux doivent pouvoir inspirer le niveau fédéral.

Qu'avez-vous prévu en cas de grève ou de grogne sociale afin d'assurer un transport aux Bruxellois, en particulier pour celles et ceux qui n'ont pas d'alternative? Avez-vous pris des dispositions visant à faire étudier la continuité du service pour la STIB sous cette législation?

Quels sont les impacts constatés sur le réseau de la STIB en cas de grèves annoncées par d'autres opérateurs tels que De Lijn, les TEC ou la SNCB? La STIB augmente-t-elle son offre afin d'absorber une éventuelle demande supplémentaire? Dans la négative, pourquoi?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit d'une question hypothétique puisqu'il n'y a pas de grève pour le moment. Comme vous le savez, on n'a dénombré qu'un jour de grève à la STIB en 2018 et il n'y a pas eu un seul jour de grève en 2019. J'espère qu'il en sera ainsi pour les années à venir. En comparaison, en 2019, De Lijn a enregistré 31,5

komende jaren zo blijft. De MIVB doet er alles aan om voor een aangename werkomgeving te zorgen.

Voorts spant de MIVB zich in om bij een staking toch vervoer aan te bieden. Als er voldoende personeel is, worden in de eerste plaats de hoofdlijnen bediend. De MIVB houdt de reizigers via haar website en app op de hoogte.

Ik ben momenteel niet van plan om een studie naar een minimale dienstverlening bij de MIVB te laten uitvoeren.

De MIVB zet al haar mensen en middelen in om haar eigen aanbod te garanderen en kan de andere operatoren bij een staking dan ook niet vervangen. Als het vervoersaanbod bij een andere operator gepland onderbroken is, bijvoorbeeld voor werken op de Noord-Zuidas, wordt er een samenwerking opgezet.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik wist niet dat de MIVB al een minimale dienstverlening bood, want dat is wat er gebeurt als bij een staking de hoofdlijnen worden bediend.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik zie dat anders. Bij een staking zijn er altijd werkwilligen. De MIVB bekijkt samen met die medewerkers welke lijnen kunnen worden bediend, met dien verstande dat metrobestuurders geen buschauffeurs kunnen vervangen en omgekeerd.*

Ik maak een onderscheid tussen die werkwilligen en de stakers, die bepaalde partijen willen dwingen om te werken. U hebt mij misschien niet goed begrepen. Ik wilde alleen zeggen dat de MIVB zich bij een staking inspant om op bepaalde lijnen voor een aanbod te zorgen.

jours de grève. La STIB fait tout pour assurer à son personnel un climat de travail agréable.

Vous savez aussi qu'en cas de grève, la STIB met tout en œuvre pour offrir malgré tout un service à ses voyageurs. Ainsi, si le personnel présent est suffisant, elle fonctionne selon un ordre de priorité, qui prévoit que les principales lignes soient exploitées en premier lieu. Les voyageurs sont informés par le site web et l'application de la STIB.

En ce qui concerne les dispositions visant à assurer la continuité du service, nous faisons de notre mieux pour éviter une grève. À nouveau, il s'agit d'une question hypothétique puisqu'il n'y a pas de problème de grève régulier à la STIB. De telles études ne sont pas prévues pour le moment.

Étant donné que la STIB utilise actuellement l'ensemble de ses ressources pour assurer sa propre offre, elle ne peut se substituer aux autres opérateurs en cas de grève ou de défaillance de leurs services. En cas de défaillance prévue - par exemple des travaux sur la jonction Nord-Midi -, des collaborations sont mises en œuvre avec les autres opérateurs.

M. David Weytsman (MR).- J'ignorais qu'il existait déjà une continuité de service public au sein de la STIB. Vous dites qu'en cas de grève vous vous assurez que les lignes de métro principales sont desservies. Cela s'appelle une continuité de service public. Celle-ci correspond d'ailleurs à la fréquence demandée dans le texte déposé par le MR il y a quelques années.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous percevons les choses autrement. Une grève qui est déclenchée n'est pas nécessairement suivie par le personnel dans son ensemble et il y a toujours des membres du personnel qui viennent travailler volontairement.

La STIB examine avec les personnes qui viennent travailler volontairement quelles lignes peuvent être desservies, en veillant notamment à ce que les conducteurs de métro ne se substituent pas aux chauffeurs de bus, et inversement.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*-
Wie op vrijwilligers rekent, moet vooraf bepalen wie dat zijn. Dat zou ten laatste op de avond voor de staking kunnen gebeuren.

Tot mijn verbazing bestaat er dus een soort minimale dienstverlening. Dat is zeer interessant.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Wie het openbaar vervoer wil gebruiken, kan op de website van de MIVB opzoeken welke lijnen bediend worden.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*-
Ik feliciteer de MIVB met die aanpak en zal nagaan of die in het beheerscontract is opgenomen. Desgevallend lijkt het me een goed idee om aan de Brusselaars te laten weten dat er een minimale dienstverlening bestaat bij de MIVB.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "de begrotingsmiddelen voor mobiliteit in 2020".

Il faut établir une distinction entre ces personnes et celles qui souhaitent faire grève et que certains partis veulent obliger à venir travailler. Peut-être nous sommes nous mal compris, mais je voulais dire qu'en cas de grève, la STIB s'efforce de desservir certaines lignes.

M. David Weytsman (MR).- Dans ce pays, aucune entreprise publique ne travaille sur le mode de la réquisition. La formule proposée l'est donc sur une base volontaire. Cela nécessite, au moment du dépôt de préavis, d'identifier les personnes qui annonceront ne pas faire grève. On peut imaginer que cela se fasse, au plus tard, la veille au soir.

Contrairement à ce que je pensais, il existe donc un mécanisme de service minimum et de continuité du service public. J'en suis très étonné, car je l'ignorais. Votre réponse était beaucoup plus intéressante que vous ne le pensez.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si vous utilisez les transports en commun, vous pouvez consulter le site web, qui indique quelles lignes sont opérationnelles. Je pense qu'il est utile de communiquer sur ce point.

M. David Weytsman (MR).- Je félicite la STIB d'avoir mis en œuvre cette mesure. Je vérifierai que c'est bien prévu dans le contrat de gestion. Le cas échéant, il serait positif d'annoncer à toutes les Bruxelloises et tous les Bruxellois que la continuité de service public existe à la STIB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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 budget alloué à la mobilité en 2020".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *In 2020 gaat er 1,269 miljard euro naar mobiliteit. Dat geld moet dienen om het vervoersaanbod in het Brussels Gewest te verbeteren. De MR zal nauwlettend in de gaten houden hoe het wordt besteed en op welk vlak er voor het openbaar vervoer in 2020 reële inspanningen worden geleverd.*

Hoeveel er in een bepaalde sector wordt geïnvesteerd, is minder van belang dan de alternatieven voor privéwagens die worden aangeboden. Wat dat betreft, betwijfelt de MR of er een uitbreiding van het aanbod komt vanaf 2020, ondanks het aanzienlijke bedrag dat naar mobiliteit gaat.

In het kader van het Avanti-programma was er in 2019 een bedrag van 17,840 miljoen euro uitgetrokken voor werkzaamheden in de Wagenstraat en de Paleizenstraat. Welk bedrag werd er in 2019 besteed? Is de reissnelheid als gevolg van de werken toegenomen? Sinds de investeringen in het Avanti-programma daalt de reissnelheid bij de MIVB aanhoudend. U wilt ze weer op peil brengen. Dat is lovenswaardig, maar zult u daar werkelijk maatregelen voor nemen? Welk bedrag trekt u daarvoor uit?

U zegt dat er nieuwe tramlijnen komen. Veel nieuws kondigt u dus niet aan, want de vorige regering nam die beslissing al. Op haar vraag wanneer die lijnen in gebruik worden genomen, krijgt de MR echter geen antwoord.

Wij hebben twijfels over de werkelijke vooruitgang die er in 2020 op het vlak van openbaar vervoer kan worden geboekt. Er zou 45 miljoen euro naar de ontwikkeling gaan. Dankzij een nieuw signalatiesysteem kan de frequentie van de metro worden opgedreven van een stel om de 3 minuten naar één om de 2,5 minuten. Dat is echter minder dan wat met het opgegeven Pulsarsysteem mogelijk was geweest.

Van de verlenging van bus 62 of van tram 8 tot de luchthaven is geen sprake meer. Hoe verklaart u dat de regering De Lijn toestemming gaf om tot het UZ Brussel te rijden en dat een uitbreiding naar de Rand niet ter sprake kwam?

M. David Weytsman (MR).- Pour 2020, le montant alloué à la mobilité atteindra 1,269 milliard d'euros. Cette somme devrait permettre de procéder à de nouveaux investissements pour améliorer l'offre de transport dans la Région bruxelloise.

En parcourant l'annonce faite tout récemment à la presse, il est question d'une légère augmentation par rapport à l'année précédente, soit un montant de 20 millions d'euros. Nous en avons largement débattu. Mon groupe procédera à un examen attentif de l'affectation de ce budget afin de déceler où seront portés les réels efforts pour les transports publics en 2020.

La question n'est pas de connaître l'ampleur d'un investissement dans tel ou tel secteur, mais d'offrir des solutions alternatives à la voiture personnelle. À ce propos, nous affichons une certaine déception, voire un doute quant à l'extension de l'offre en cours dès 2020, malgré le montant non négligeable réservé à la mobilité.

Vous citez le programme Avanti. Ce dernier, annoncé pour 2019, a obtenu un budget de 17,840 millions d'euros pour aménager la rue du Wagon et la rue des Palais. Quel a été le montant réellement engagé en 2019 et quels sont les résultats concrets de ces travaux sur l'amélioration de la vitesse commerciale ? Je me suis permis de faire une boutade avec "avanti et posteriore", car la vitesse commerciale de la STIB ne cesse de diminuer depuis cet investissement. Vous annoncez à nouveau vouloir améliorer la vitesse commerciale. Très louable initiative, mais maintiendrez-vous réellement les efforts et à concurrence de quel montant ?

Vous faites allusion à de nouvelles lignes de trams, l'une desservant Neder-Over-Heembeek et l'autre le site de Tour & Taxis. Le gouvernement précédent avait déjà pris cette décision qui n'est, dès lors, pas un fait nouveau. Mon groupe aimerait connaître la date de mise en service prévue pour ces deux lignes de tram et sur ce point, c'est le silence radio.

Nous nous interrogeons sur les réelles avancées de l'offre de transports qui pourrait être atteinte dès 2020. Un montant de 45 millions d'euros serait affecté à son développement. Un nouveau système de signalisation permettra d'améliorer la cadence

Waarom worden er voor eind 2020 geen nieuwe trams geleverd? Beschikt de MIVB over voldoende reservevoertuigen om haar aanbod uit te breiden? Heeft de vertraging bij de ingebruikname van bus 56 en de uitbreiding van lijn 46 te maken met de uitgestelde levering van nieuwe bussen? Is het mogelijk om de onderbreking van de dienstverlening bij werkzaamheden aan de tramlijnen te verkorten? Zo kan worden voorkomen dat reizigers gedurende een lange periode moeten overstappen. Vanaf wanneer zal er om de 2,5 minuten een metrostel passeren en op welke lijnen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Op sommige van uw vragen werd tijdens de begrotingsbesprekingen al geantwoord. Ik concentreer mij op uw vraag over de werkzaamheden in de Wagenstraat en de Paleizenstraat.*

In de Wagenstraat komt er een aparte busstrook in het kader van de verlenging van lijn 41 tot het station Ukkel-Kalevoet via een veel rustiger traject dan de drukke Alsembergsessteenweg. Om dat onderdeel van het Busplan in het zuiden van Brussel uit te voeren, moeten er terreinen van de NMBS en Infrabel worden gekocht. Ik hoop daarmee begin 2020 klaar te zijn.

Het project zal naar schatting meer dan 5,5 miljoen euro kosten, waarvan 3 miljoen voor de aankoop van terreinen, grondwerken en sanering. De rest is

du métro, qui passerait de trois minutes à deux minutes trente. Cette cadence est inférieure aux performances qui auraient été atteintes si le système Pulsar n'avait pas été abandonné.

Nous soulevons également la question de l'extension éventuelle du réseau. Par exemple, il n'est plus fait mention de la ligne 62 vers l'aéroport, qui avait été annoncée par votre prédécesseur, ni à l'extension du tram 8 au-delà de Roodebeek jusqu'à l'aéroport. Comment expliquez-vous que le bus-tram de De Lijn ait obtenu l'accord du gouvernement pour atteindre l'UZ Brussel et qu'à cette occasion l'extension vers la périphérie n'ait pas été abordée ?

Pourquoi la fourniture des nouveaux trams (60 + 30) ne débutera-t-elle pas avant la fin de l'année 2020 ? La STIB dispose-t-elle d'une réserve de matériel suffisante pour augmenter l'offre de transports comme vous l'annoncez ? Le retard apporté à la mise en service des bus 56 et l'extension de la ligne 46 est-il dû à des retards de livraison de nouveaux bus ? Serait-il possible de raccourcir les interruptions de service pour les chantiers situés sur les tracés de lignes de tram, afin d'éviter les ruptures de charge prolongées comme c'est le cas actuellement pour les lignes 93, 8, 25 et 39, enlevant à celles-ci tout attrait ? À partir de quel moment la cadence sur les lignes de métro passera-t-elle à deux minutes trente, et pour quelles lignes ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il a été répondu à certaines de ces questions en commission dans le cadre des débats budgétaires. Je me focaliserai donc sur les projets plus spécifiques des rues du Wagon et des Palais.

Le projet de la rue du Wagon consiste, dans le cadre du plan directeur du réseau bruxellois de bus, en la création d'une nouvelle voirie dédiée aux bus. Celle-ci est destinée à prolonger la ligne 41 vers la gare d'Uccle-Calevoet par un trajet beaucoup moins encombré que la chaussée d'Alsemberg. Cet impératif de la mise en œuvre du plan bus dans le sud de Bruxelles est un projet compliqué nécessitant le rachat de terrains appartenant à la SNCB et à Infrabel. Nous espérons le finaliser au début de l'année 2020.

voor de eigenlijke aanleg van de busstrook. De procedure loopt nog.

Na de werken in de Paleizenstraat moeten de lijnen 62 en 93 tussen Schaarbeek en Laken een snellere reistijd hebben. Het gaat om een tijds winst van een minuut of twee, maar dat volstaat om de vertragingen weg te werken op de tramlijnen die voor een deel hetzelfde traject volgen. Het project is bovendien gunstig voor de lijnen 3, 25 en 55 ten goede. De regering gaf op 24 oktober 2019 haar fiat voor de aanvraag, goed voor een bedrag van bijna 4 miljoen euro.

Voor de tramlijnen naar Thurn & Taxis en Neder-Over-Heembeek lopen de technische studies nog. De studiebureaus moeten hun conclusies tegen eind 2019 bij de Brusselse regering indienen. Het is de bedoeling dat de tramlijnen tegen het einde van de regeerperiode in gebruik zijn.

De uitbreiding van het aanbod blijft in 2020 beperkt tot het busnet. Als de eerste nieuwe trams eind 2020 geleverd zijn, wordt het mogelijk het tramaanbod tijdens de spits uit te breiden.

Het uitstel van de levering van gelede hybridebussen is niet de oorzaak van de verlate ingebruikname van de lijnen 56 en 46, maar heeft te maken met werkzaamheden en het feit dat er nog geen sporen liggen.

Bij werkzaamheden in het Brussels Gewest zijn altijd meerdere instanties betrokken. De MIVB stelt al zeer veel in het werk om de duur van de werken die ze moet uitvoeren, te beperken.

Het Pulsarprogramma werd niet afgevoerd, maar geïntegreerd in een ruimer moderniseringsproject voor de metro, waarmee het mogelijk zal worden om om de 90 seconden een metrostel te laten rijden.

Ik zal ook nog kort antwoorden op de vraag van de heer De Beuckelaer die werd gesteld.

Nadat het moderniseringsproject is uitgevoerd, moet het mogelijk worden om op lijnen 1 en 5 om de 1,5 minuten en op lijnen 2 en 6 om de 2 minuten een metro te laten rijden. Nu is dat respectievelijk om de 2 minuten en om de 2,5 minuten. Voorts zal

Les coûts du projet sont estimés à plus de 5,5 millions d'euros, dont 3 millions d'euros destinés à l'achat des terrains ainsi qu'au terrassement et à l'assainissement des sols, le reste étant dévolu à la création de la voirie proprement dite. La procédure est toujours en cours et les engagements nécessaires sont prévus pour 2020.

Le projet de la rue des Palais vise à réduire le temps de trajet des lignes 62 et 93 entre Schaarbeek et Laeken. Le gain attendu est d'une ou deux minutes, mais cela résoudra également les difficultés d'exploitation et les ralentissements liés à la présence de cinq lignes de tram à haute fréquence sur un même tronçon. Le projet bénéficiera également aux lignes 3, 25 et 55. La demande d'engagement a été approuvée par le gouvernement le 24 octobre 2019, pour un montant de près de 4 millions d'euros.

Pour ce qui est des dates de mise en service des lignes de tram, les études techniques sont en cours pour le tram vers Tour & Taxis et Neder-Over-Heembeek. Les bureaux d'études sont au travail et, dans le cas de Neder-Over-Heembeek, ceci se fait via une démarche participative associant un panel citoyen et des rencontres avec la population. Les bureaux d'études ont été chargés de rendre leurs conclusions avant la fin 2019 au gouvernement bruxellois, qui statuera. L'objectif est bien de mettre en service ces lignes avant la fin de la législature. Nous allons devoir mettre la pression pour y parvenir.

En ce qui concerne l'augmentation de l'offre, celle-ci sera essentiellement limitée, en 2020, au réseau de bus, avec la poursuite de la mise en œuvre du plan directeur du réseau bruxellois de bus. Les premiers nouveaux trams devraient être livrés vers la fin de l'année 2020, ce qui permettra d'envisager une croissance de l'offre en heures de pointe.

Concernant les retards de mise en service des lignes 56 et 46, si la livraison de certains bus articulés hybrides a effectivement pris un peu de retard, celui-ci n'est pas à l'origine du décalage de la mise en service de ces deux lignes. C'est la présence de chantiers et l'absence de voiries qui sont à l'origine du report de mise en service. Nous en avons déjà longuement discuté en commission il y a quelques semaines.

worden getest of de automatisering van de metro kan helpen om de frequentie te verhogen.

Il faut rappeler que les chantiers menés en Région bruxelloise associent toujours de multiples acteurs (les gestionnaires des réseaux du gaz, des égouts, de l'électricité...) et que les renouvellements des voies de tram, par exemple, s'accompagnent de plus en plus souvent d'un réaménagement de façade à façade. Parmi ces multiples acteurs, la STIB s'est déjà fortement organisée afin de réduire au maximum la durée de ses interventions (blocs préfabriqués, organisation de ses équipes, etc.). Nous en avons parlé tout à l'heure au sujet du réaménagement du square des Héros.

Le programme Pulsar n'a pas été abandonné, mais a été intégré dans un programme plus large de modernisation du métro (nouvelle signalisation, nouvelles rames, nouveau dépôt, etc.). Ce programme de modernisation permettra de réduire l'intervalle entre les rames de métro jusqu'à 90 secondes et d'augmenter ainsi les fréquences.

Ce point - et notamment la question de l'augmentation des fréquences et de l'horaire - a déjà fait l'objet de nombreuses questions parlementaires ces dernières semaines.

Je vais tout de même vous livrer quelques éléments de la réponse à la question de M. De Beuckelaer qui vient d'être reportée.

Dans le futur, une fois mis en route le programme de modernisation le plus avancé, les fréquences pourront être d'une minute trente (soit quarante trains par heure) pour les lignes 1 et 5 et de deux minutes (soit trente trains par heure) pour les lignes 2 et 6. Elles sont actuellement de deux minutes (soit trente trains par heure) pour les lignes 1 et 5 et de deux minutes trente (soit vingt-quatre trains par heure) pour les lignes 2 et 6.

Quant aux nouvelles lignes de métro, comme vous le savez, nous allons expérimenter l'automatisation pour faire en sorte d'augmenter les fréquences.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*-
Kunt u mij over dat laatste meer details bezorgen?
Ik wil die kwestie wat meer in detail bestuderen.

- Het incident is gesloten.

M. David Weytsman (MR).- J'aimerais vous demander de me faire parvenir les détails de la réponse que vous venez de donner dans le cadre des questions de M. De Beuckelaer pour pouvoir les examiner sereinement.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DAVID LEISTERH**

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

betreffende "de parkeerplaatsen voor PBM's en het wagengebruik door personen met een handicap".

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *In Brussel is 30% van de inwoners minder mobiel. Die tijdelijke of blijvende beperking van hun mobiliteit heeft gevolgen voor hun zelfstandigheid.*

Via Good Move wil het Brussels Gewest 65.000 parkeerplaatsen langs de openbare weg schrappen. Er worden er geen omgevormd in parkeerplaatsen voor personen met een handicap, noch is er de garantie dat het aantal bestaande parkeerplaatsen voor personen met een handicap behouden blijft. Ten slotte zijn verscheidene parkeerplaatsen voor personen met een handicap in zones die nu niet meer toegankelijk zijn voor het autoverkeer, niet vervangen door parkeerplaatsen in de zones rondom de voetgangerszones.

Moeten we ervoor vrezen dat er parkeerplaatsen voor personen met een handicap verdwijnen in het Brussels Gewest?

Nam u maatregelen opdat er meer van dergelijke parkeerplaatsen in de buurt van de voetgangerszones komen? Bent u van plan om in de buurt van die parkeerplaatsen praatpalen te installeren waar minder mobiele personen assistentie kunnen vragen?

Een eigen auto biedt personen met een handicap meer zelfstandigheid. In de algemene beleidsverklaring staat echter dat het gebruik van de eigen auto moet verminderen. Daarbij wordt geen

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DAVID
LEISTERH**

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

concernant "les emplacements de parking PMR et l'usage de la voiture pour les personnes porteuses de handicap".

M. David Leisterh (MR).- *À Bruxelles, comme ailleurs en Belgique, 30 % de la population sont considérés comme appartenant à la catégorie des personnes à mobilité réduite (PMR). Leurs difficultés de mobilité, qu'elles soient temporaires ou définitives, ont un impact important sur leur autonomie.*

Via le plan Good Move, la Région bruxelloise prévoit de supprimer 65.000 places de parking en voirie, mais pas d'en convertir en emplacements pour personnes handicapées. Par ailleurs, aucune garantie n'a été spécifiée sur le maintien, voire l'augmentation, d'emplacements réservés aux PMR dans la capitale.

Enfin, plusieurs emplacements réservés aux PMR qui se trouvaient dans des zones anciennement ouvertes à la circulation n'ont pas été recréés autour des zones piétonnes et compliquent davantage l'accès aux zones piétonnes par les personnes à mobilité réduite.

En vertu des éléments qui précèdent, j'aimerais notamment savoir si le plan Good Move entend transformer des emplacements dédiés aux personnes à mobilité réduite. Une suppression d'emplacements réservés aux PMR est-elle à craindre ?

Le gouvernement a-t-il pris des mesures visant à créer davantage d'emplacements réservés aux PMR près des zones piétonnes ? A-t-il prévu d'aménager, à proximité des emplacements

rekening gehouden met de wagens van personen met een handicap.

Voorts waren personen met een handicap momenteel vrijgesteld van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling (BIV). Onderzoekt u of het raadzaam is om dat onderscheid te behouden? Welke alternatieven bestudeert u om te voorkomen dat uw beleid om het gebruik van de auto te ontraden, personen met een handicap in Brussel treft?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het parkeren voor personen met een handicap is onder andere geregeld in de Wegcode en de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). In die laatste is opgenomen dat er in openbare gebouwen per 50 parkeerplaatsen 2 moeten voorbehouden zijn voor personen met een handicap.*

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPP) bepaalt dan weer dat er voldoende parkeerplaatsen voorbehouden moeten zijn op alle publiek toegankelijke plaatsen, met een structureel aanbod zowel op de weg als elders.

In het Cahier voetgangerstoegankelijkheid staan praktische regels voor de inrichting van dergelijke

réservés aux PMR, des bornes d'appel dédiées à la demande d'assistance ? Cette solution a été adoptée dans certains aéroports.

La voiture individuelle permet aux personnes en situation de handicap de vivre de manière plus autonome. Pourtant, la déclaration de politique régionale ambitionne de réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Toutefois, ni le plan régional de mobilité Iris 2 ni le plan Good Move ne différencient la voiture individuelle ordinaire de celle destinée aux déplacements des PMR.

Par ailleurs, dans le cadre de la taxe kilométrique, les personnes handicapées bénéficient actuellement d'une exonération sur la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation.

Le gouvernement a-t-il prévu des mesures visant à différencier la voiture individuelle ordinaire de la voiture individuelle des personnes porteuses de handicap ? Vu le souhait du gouvernement de diminuer l'usage de la voiture individuelle, quelles sont les alternatives à l'étude pour éviter que ces différentes politiques affectent de manière significative le déplacement des personnes porteuses de handicap dans la capitale ?

Enfin, étudiez-vous l'opportunité d'étendre l'exonération relative à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation pour les personnes porteuses de handicap dans le cadre de la taxation kilométrique ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les textes qui réglementent le stationnement des personnes en situation de handicap sont nombreux. Il y a, bien entendu, le Code de la route, en son art 27.4, mais aussi le règlement régional d'urbanisme (RRU), en son article 7, titre IV qui prévoit, pour des bâtiments publics, de réserver deux places de stationnement à des personnes à mobilité réduite (PMR) et un emplacement supplémentaire par tranche de 50 places de stationnement.

Ensuite, le plan régional de politique du stationnement (PRPS) prévoit qu'il faut veiller à desservir tous les lieux accueillant du public par des emplacements sur le principe d'une réservation

parkeerplaatsen. Ook hier komt het principe van 2 voorbehouden plaatsen per 50 parkeerplaatsen terug, dat van toepassing blijft als het aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg wordt afgebouwd.

In het GMP is opgenomen dat wanneer parkeerplaatsen voor personen met een handicap verdwijnen door de heraanleg van de openbare ruimte, die plaatsen zo dicht mogelijk in de buurt moeten worden heringericht. Die plaatsen worden dus niet afgeschafte.

Wanneer er een voetgangerszone wordt aangelegd, moeten er parkeerplaatsen voor personen met een handicap worden ingericht in de zijstraten. Vaak zijn er echter in de ondergrondse parkings bij de voetgangerszones voorbehouden, comfortabele en veilige parkeerplaatsen voor minder mobiele personen, met een lift die uitkomt in de voetgangerszone.

In haar algemene beleidsverklaring nam de regering op dat ze het gebruik van de auto wil terugdringen door alternatieven te bieden. Dat geldt echter niet voor personen die zich alleen per auto kunnen verplaatsen. Voor hen zal een uitzondering gelden.

De bestuurder van een voertuig die een persoon met een handicap vervoert en een dergelijke uitzondering wil, moet een Europese kaart bezitten.

Ter uitvoering van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap moeten die laatste voor hun auto geen verkeersbelasting betalen wanneer zij zelf rijden of worden vervoerd.

générale et préconise d'avoir une offre structurée hors voirie et en voirie.

Le cahier d'accessibilité piétonne, quant à lui, prévoit toutes les règles pratiques pour l'installation de ce type de stationnement, tant pour la réservation générale que la réservation à la demande. Le principe vise aussi à prévoir, en matière de réservation générale, deux emplacements et une place par tranche de 50 places en voirie et hors voirie. Ces principes resteront d'application quand le stationnement en voirie diminuera dans le cadre du réaménagement de l'espace public prévu dans le plan régional de mobilité (PRM).

La prescription réglementaire 29 du projet de PRM prévoit : "Lorsque des places de stationnement à destination des personnes handicapées sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées au plus proche". Il n'est donc pas question de supprimer les places attribuées aux personnes handicapées car elles n'ont pas d'autres options.

Lors de la présentation d'un projet de zone piétonne à la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité (CRM), le point du stationnement réservé aux PMR est abordé. Il est demandé au maître d'ouvrage de prévoir du stationnement pour les PMR dans les rues latérales, au plus proche de l'axe piétonnier. Très souvent, comme pour le piétonnier des boulevards du centre ou celui de la place du Miroir, des parkings souterrains offrent des emplacements réservés aux PMR, très confortables et sécurisés, avec un ascenseur pour rejoindre l'espace piétonnier.

La déclaration de politique générale (DPG) prévoit de réduire l'usage de la voiture en offrant une série de solutions alternatives à travers les modes actifs ou les transports publics. Mais ce point ne concerne pas les personnes qui ne peuvent se déplacer autrement qu'en voiture à cause d'un handicap ou pour des raisons légitimes, comme un médecin appelé en urgence, la nuit. Des exceptions peuvent être identifiées.

Le conducteur de la voiture qui transporte une personne handicapée et qui veut user de ce privilège doit être en possession de la carte

De heer David Leisterh (MR) (*in het Frans*).- *Ik zou hier graag dieper op ingaan, maar wordt verwacht in een andere commissie.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de problemen bij de uitvoering
van de nieuwe ordonnantie over de
bouwplaatsen op de openbare weg".**

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Op 1 oktober 2019 is het uitvoeringsbesluit van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg in werking getreden, waardoor de ordonnantie volledig operationeel is.*

Het platform Osiris werd gemoderniseerd met het oog op de nieuwe vereenvoudigde procedures, maar volgens meerdere gebruikers werkt het niet naar behoren. Zo is het onmogelijk om bouwplaatsen van categorie E (kleine bouwplaatsen waarvoor geen vergunning nodig is) in te geven als er een langlopende aanvraag is voor evenementen zoals markten of als er geprogrammeerde of gecoördineerde werken zijn.

européenne. Il ne faut pas d'autres éléments pour différencier son véhicule des autres.

La taxe de circulation est conforme à nos engagements vis-à-vis de la convention relative aux droits des personnes handicapées de l'Organisation des Nations unies (ONU), ratifiée par la Belgique le 2 juillet 2009. Les personnes handicapées ne sont pas soumises à cette taxe quand elles conduisent ou sont transportées.

M. David Leisterh (MR).- *J'aimerais discuter davantage du sujet, mais une autre commission m'attend.*

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

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

**concernant "les problèmes liés à l'exécution
de la nouvelle ordonnance sur les chantiers
en voirie".**

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *L'arrêté du gouvernement de la Région bruxelloise du 4 avril 2019, exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2019. Celui-ci permet à l'ordonnance relative aux chantiers votée par notre parlement en avril 2018 de produire ses effets.*

Pour cela, une modernisation de la plate-forme Osiris a dû être programmée et un budget de 3,2 millions d'euros sur trois ans a été libéré. Outre l'intégration des nouvelles procédures, cette modernisation vise à les simplifier. Il va sans dire que, pour que toutes les modifications législatives prennent effet au 1^{er} octobre 2019, il aurait fallu que la nouvelle version d'Osiris soit opérationnelle, puisque tout y est intégré.

In dat geval vraagt het systeem om andere data te kiezen of om de bouwplaats van categorie E in te geven als bouwplaats van categorie A. Daardoor veranderen de voorwaarden echter en bedraagt de termijn voor het bekomen van een toestemming bijvoorbeeld niet langer 10 maar 100 werkdagen.

Voorts is het niet mogelijk om een aanvraag voor een bestaande bouwplaats te wijzigen. De klanten moeten een nieuwe aanvraag indienen, maar die is dan in conflict met de andere aanvragen.

Bovendien duurt het voor de gemeentelijke beheerders van Osiris veel langer om de bouwplaatsen in te geven, aangezien er meer vakjes moeten worden aangekruist. Ik overdrijf een beetje, maar dit schetst het probleem wel.

Is Brussel Mobiliteit op de hoogte van die problemen?

Zijn er aanpassingen aan Osiris doorgevoerd of gepland?

Zal het nieuwe systeem worden geëvalueerd? Wanneer en op welke manier?

Or, si Osiris fonctionne, certains bugs ont été constatés par les différents acteurs amenés à l'utiliser. Selon certains témoignages, la simplification souhaitée ne serait pas au rendez-vous. Il serait, par exemple, impossible aujourd'hui d'encoder des chantiers de type E (les petits chantiers qui n'ont pas besoin d'une autorisation, juste d'une déclaration auprès du gestionnaire) via le Wizard INI, c'est-à-dire le logiciel censé simplifier l'encodage.

Par ailleurs, un grand nombre de chantiers de type E encodés dans la version ancienne d'Osiris sont en conflit avec d'autres demandes en cours. Ces dernières concernent des événements comme les marchés, les chantiers programmés, ainsi que les chantiers coordonnés qui sont généralement encodés dans le système pour une longue durée. Dans ce cas, le système demande d'introduire de nouvelles dates, mais comme il s'agit d'événement encodés dans le système pour trois, cinq, voire dix ans, il est impossible d'introduire un chantier de type E.

Lorsqu'il s'agit d'un conflit avec un autre chantier classique, le système demande d'introduire le chantier de type E en chantier de type A, avec la conséquence que les conditions changent, que les délais passent par exemple de 10 jours ouvrables à 100 jours ouvrables pour obtenir l'autorisation.

Autre problème soulevé : lorsqu'il s'agit d'une demande pour un chantier existant dont l'emprise doit être changée, les clients d'Osiris doivent introduire une nouvelle demande, car ils ne peuvent pas changer l'emprise via une nouvelle phase. Cette demande sera également en conflit, même s'il s'agit du même chantier.

De leur côté, les gestionnaires communaux d'Osiris doivent prendre davantage de temps (parfois deux fois plus) pour encoder des chantiers, vu qu'il y a davantage de cases à cocher. Je caricature un peu, mais cela résume le problème.

Enfin, si un effort a été fait au niveau de l'ergonomie de la plate-forme, les témoignages communiqués constatent que les informations demandées sont encore et toujours trop complexes (coupes de mobilité, plans de signalisation...) alors que l'objectif de la simplification était notamment de faire des coupes de mobilité et des plans de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit is hiervan op de hoogte. De eerste weken na de ingebruikname van de nieuwe versie van Osiris deden zich een aantal problemen voor, wat niet ongebruikelijk is bij een programma van die omvang, maar die werden snel opgelost.*

De overige problemen worden niet veroorzaakt door een slechte werking van Osiris, maar door artikel 10 van het uitvoeringsbesluit.

Het is wel degelijk mogelijk om bouwplaatsen waarvoor geen vergunning vereist is, als bouwplaatsen van categorie E in te geven. Evenementen hebben geen effect op de toekenning van een vergunningsvrijstelling. Als de bouwplaats in conflict is met een evenement, wordt het nutsbedrijf gewoon verwittigd.

Het probleem is de procedure voor de vrijstelling van uitvoeringsvergunning. Zo bepaalt artikel 10, punt 8°, van het uitvoeringsbesluit dat er enkel een vrijstelling mogelijk is voor bouwplaatsen die betrekking hebben op een terrein waar uiterlijk tien werkdagen voor de geplande start van de bouwplaats nog geen andere bouwplaats is die, voor dezelfde uitvoeringsperiode, het voorwerp uitmaakt van een lopende coördinatie, van een vergunningsaanvraag of een ingediende verklaring of een afgeleverde vergunning.

Het is de term "lopende coördinatie" die voor problemen zorgt. Zodra er een coördinatieaanvraag is ingediend voor een perimeter, vallen alle bouwplaatsen in diezelfde perimeter die

signalisation de manière simplifiée, voire automatique, d'intégrer des demandes de panneaux antiparking, etc.

Bruxelles Mobilité a-t-elle été alertée au sujet des différents problèmes décrits ?

Des adaptations d'Osiris pour répondre à ces situations ont-elles déjà été réalisées ou planifiées ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Une évaluation du nouveau système a-t-elle été prévue ? Dans l'affirmative, dans quel délai et sous quelle forme ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité et moi-même sommes bien informées des éléments repris dans la question parlementaire. Certains problèmes informatiques ont émaillé les premières semaines de mise en production de la nouvelle version d'Osiris, comme c'est souvent le cas avec des programmes de cette importance. Ceux-ci ont cependant été rapidement corrigés et ne sont donc plus d'actualité.

Si certaines difficultés perdurent, c'est parce que celles-ci ne sont pas liées à un dysfonctionnement d'Osiris, mais bien à la mise en œuvre de l'article 10 de l'ordonnance, qui comporte plusieurs exigences. Il faudrait peut-être les revoir. En outre, certains choix budgétaires ont également été faits pour quelques options.

Vous évoquez, par exemple, l'impossibilité d'encoder des chantiers de type E avec le logiciel Wizard INI. Or, celui-ci permet d'encoder de tels chantiers, lorsqu'ils peuvent effectivement bénéficier de la dispense d'autorisation pour encoder en type E.

Vous parlez aussi du grand nombre de chantiers de type E encodés dans l'ancienne version d'Osiris qui sont en conflit avec d'autres demandes en cours. Cet exemple démontre que l'obstacle réside davantage dans la loi que dans le système informatique. Les événements n'ont aucun effet sur l'attribution d'une dispense d'autorisation. Si le chantier est en conflit spatio-temporel avec un événement validé par l'administrateur, l'impétrant en est simplement prévenu.

normaal in aanmerking komen voor categorie E of D immers in categorie A. We moeten dus nagaan of we dat artikel niet moeten wijzigen.

Met betrekking tot een bestaande bouwplaats is het altijd mogelijk om een nieuwe fase in te voeren en daarvoor toestemming te vragen. Die procedure werd zelfs vereenvoudigd. Het is daarentegen niet mogelijk om de perimeter van de bouwplaats te vergroten.

Om meer vrijstellingen te kunnen toekennen, werden er nieuwe velden ingevoerd. Maar de gevraagde informatie is inderdaad nog altijd heel complex. Door bepaalde begrotingskeuzes werden sommige delen van het project opgeschort, zoals het mobiliteitsplan of de borden "verboden te parkeren".

Halverwege deze regeerperiode komt er een globale evaluatie, maar we zouden ook een tussentijdse evaluatie kunnen uitvoeren. We krijgen immers heel wat klachten en vragen.

Sommige problemen kunnen vrij snel worden opgelost door een gedeeltelijke wijziging van artikel 10.

Les difficultés rencontrées s'expliquent par l'application de l'article 10 de l'arrêté, notamment en ce qui concerne les conditions de dispense d'autorisation. Le point 8° prévoit que le chantier doit "présenter une emprise dans laquelle, au plus tard dix jours ouvrables avant le démarrage prévu pour le chantier visé au présent paragraphe, il n'y a pas déjà un autre chantier qui, pour la même période d'exécution, fait l'objet d'une coordination en cours, d'une demande d'autorisation, d'une déclaration introduite ou d'une autorisation délivrée". C'est ici l'expression de "coordination en cours" qui pose problème.

Dès le moment où une demande de coordination a été introduite pour un périmètre, des chantiers à réaliser dans ce même périmètre qui répondent à toutes les autres conditions pour être classés en type E ou D (procédures souples) se retrouvent en type A, voire dans la catégorie des chantiers soumis à programmation, coordination et autorisation (PCA) s'ils se trouvent à un carrefour. Ces procédures sont plus contraignantes parce qu'une coordination est en cours.

Nous devons vérifier s'il est possible de modifier l'article de l'ordonnance à ce sujet. C'est en effet là que le blocage se produit, et pas au niveau informatique.

En ce qui concerne les difficultés pour changer l'emprise d'un chantier existant, il est toujours possible d'introduire une nouvelle phase pour un chantier et d'en demander l'autorisation. Ce processus a même été facilité par la nouvelle implémentation (demandes en parallèle). Celle-ci ne sera pas en conflit avec le chantier auquel la phase appartient. Il est cependant impossible d'augmenter l'emprise initiale d'un chantier, depuis la mise en production d'Osiris en 2014.

En ce qui concerne l'augmentation du temps mis par les gestionnaires communaux pour encoder des chantiers, il faut savoir que le nombre de champs à compléter a évolué pour répondre à la volonté d'octroyer des dispenses dans un plus grand nombre de cas, exprimée dans les articles 10, 14 et 16 de l'arrêté. Le nombre de cas particuliers auxquels les dispenses s'appliquent a augmenté, et de nouveaux champs doivent être remplis afin d'identifier les conditions de ces dispenses. Nous devrions peut-

être réaliser une évaluation pour voir s'ils peuvent être réduits.

Les informations demandées sont encore très complexes. Des choix budgétaires ont été opérés. En conséquence, certaines parties du projet ont été suspendues, comme les coupes de mobilité ou les panneaux antiparking.

Une évaluation globale est planifiée pour la moitié de la législature, mais nous pourrions réaliser une évaluation intermédiaire. Nous recevons en effet beaucoup de plaintes et de questions.

Certains blocages peuvent être levés à court terme par le biais d'une modification partielle de l'article 10 de l'arrêté. Cela pourrait déjà améliorer la situation.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De modernisering van het platform Osiris heeft heel wat geld gekost en heeft niet alleen tot doel om de werken te coördineren, maar ook om het leven van de aanvragers makkelijker te maken. Een goede follow-up en een tussentijdse evaluatie zijn dus noodzakelijk. Het is een goede zaak dat de gemelde problemen zijn opgelost, maar een goede communicatie tussen de administratie en de aanvrager blijft belangrijk, zodat aanpassingen indien nodig zo snel mogelijk kunnen worden doorgevoerd.*

- Het incident is gesloten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Merci pour ces réponses, même si elles sont très techniques et principalement compréhensibles par les initiés. Rappelons tout de même que le développement d'Osiris et sa modernisation ont coûté et continuent à coûter énormément d'argent.*

L'objectif d'Osiris est de coordonner les chantiers, mais aussi de simplifier la vie des clients. Un bon suivi et une évaluation intermédiaire sont donc importants. Si les bugs évoqués ont été réparés, tant mieux, mais j'insiste sur l'importance de la communication entre l'administration et les différents acteurs et clients d'Osiris, afin de pouvoir procéder le plus rapidement possible, au jour le jour, aux adaptations nécessaires. Les blocages nuisent en effet à l'usage de cette très coûteuse plate-forme et la simplification doit être à la hauteur de l'investissement.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

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

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

**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 maatregelen die getroffen werden om de levenskwaliteit van de inwoners in het oosten van Brussel te beschermen ingevolge de geplande werken aan de E40".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Op 21 oktober 2019 gingen er werken van start aan de E40 en de opritten van de Ring waarbij één rijstrook in de richting van Leuven werd gesloten tussen de Gemeenschappenlaan en Sint-Stevens-Woluwe.*

Vanaf 11 november waren er ook werken gepland in de richting van Brussel, waarbij gedurende acht weken de toegang tot de Ring in de richting van Zaventem en het Vierarmenkruispunt en een aantal rijstroken tussen 21u en 6u zouden worden gesloten. Daardoor zouden de automobilisten enkel nog de Gemeenschappenlaan als afrit kunnen gebruiken, waardoor het verkeer op die plaats met ongeveer 2.000 extra voertuigen per uur zou toenemen.

Bovendien voert het Vlaams Gewest momenteel werken uit aan de Woluwelaan ter hoogte van afrit 20 naar Kraainem en is het Brussels Gewest gestart met de renovatie van de Grosjeantunnel op de grens tussen Sint-Lambrechts-Woluwe en Evere, wat de doorstroming van het verkeer van Woluwe naar de Leuvensesteenweg sterk hindert.

Door al die werken is het heel moeilijk om de op- en afritten van de Ring te bereiken.

Om al te grote verkeersproblemen te voorkomen, vroeg de politiezone Montgomery aan de beheerder van de werken om de sluiting van de op- en afritten van de Ring uit te stellen tot maart 2020 en die bij voorkeur tot de paasvakantie te beperken.

Naar verluidt zou een deel van de werken zijn uitgesteld. Tot wanneer? Hebt u contacten gehad met uw Vlaamse collega en de beheerder van de werken? Welke maatregelen hebt u genomen om de levenskwaliteit van de inwoners tijdens de werken te beschermen?

MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les mesures prises pour préserver la qualité de vie des riverains de l'est de Bruxelles suite aux travaux prévus sur la E40".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Des travaux mobiles ont débuté le 21 octobre 2019, dès 21h, sur l'autoroute E40 et les accès au ring de Bruxelles. Dès cette date, il fut prévu de fermer une bande de circulation en direction de Louvain, dans la section de l'E40 située entre l'avenue des Communautés et Woluwe-Saint-Étienne.

Par ailleurs, à partir du 11 novembre, les travaux étaient prévus sur la même E40 en direction de Bruxelles, avec fermeture des accès vers le ring en direction de Zaventem et le carrefour des Quatre Bras, pour une période de huit semaines, avec fermeture des bandes de circulation de 21h à 6h du matin.

En conséquence, la sortie du ring ne pouvait se faire que par l'avenue des Communautés. Selon les estimations, cela représenterait un report de plus ou moins 2.000 véhicules par heure, dont des poids lourds, via cette sortie, avec de probables remontées de files sur l'autoroute E40.

La Région flamande réalise en outre des travaux sur le boulevard de la Woluwe à hauteur de la sortie 20 vers Crainhem, qui compliquent la circulation sur le boulevard de la Woluwe et freinent l'accès aux entrées et sorties à cette hauteur. De son côté, la Région bruxelloise a entamé la rénovation du pont Grosjean, à la limite de Woluwe-Saint-Lambert et d'Evere, ce qui empêche le report du trafic venant de Woluwe vers la chaussée de Louvain, sauf à passer par l'avenue des Communautés.

Cette combinaison de facteurs confronte les habitants d'une large partie de Woluwe-Saint-Lambert, d'Evere, de Schaerbeek et de Crainhem aux pires difficultés pour rejoindre les différents accès au ring ou pour en sortir.

Afin d'éviter les embarras de circulation prévisibles, il a été demandé par la zone de police

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De werken zijn minstens uitgesteld tot maart 2020. Om technische redenen is het evenwel niet mogelijk om de werken te beperken tot de paasvakantie. De aanvrager heeft acht werken nodig om de werken uit te voeren.*

In oktober 2019 vond er een overlegvergadering plaats met de Vlaamse administratie, Brussel Mobiliteit, de betrokken gemeenten en politiezones en de openbaarvervoermaatschappijen. Een nieuwe vergadering is gepland in januari 2020.

Om de hinder te beperken, zullen de werken plaatsvinden tussen 21u en 6u. Bovendien werd op speciaal verzoek van Brussel Mobiliteit de meest hinderlijke fase uitgesteld tot de heropening van de Grosjeantunnel.

Het Vlaams Gewest zal de werken tijdig aankondigen door middel van extra borden aan de afritten van Sterrebeek en Bertem en zal de transportsector aanmoedigen om de afrit Evere te gebruiken en de omleidingstrajecten te volgen.

Montgomery au gestionnaire de ces chantiers de reporter la fermeture des accès et sorties du ring à mars 2020, et de préférence pendant la période des congés de Pâques. Si cette proposition n'avait pas été prise en compte, la Région flamande aurait fait supporter par la Région bruxelloise et ses communes les conséquences de chantiers non coordonnés.

Aux dernières nouvelles, une partie du chantier a cependant bel et bien été reportée. À quand ce chantier sera-t-il reporté ? Des contacts ont-ils été pris avec votre homologue flamand et avec le gestionnaire de chantier ? Quelles actions avez-vous entreprises pour préserver la qualité de vie des riverains de l'est de Bruxelles pendant ce chantier ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La phase de chantier en question a effectivement été reportée au plus tôt à mars 2020. Pour des raisons techniques spécifiques à la nature des travaux, il n'est malheureusement pas possible de limiter leur exécution à la durée des vacances de Pâques. Le demandeur a besoin de huit semaines pour réaliser cette phase.

Une réunion de concertation a eu lieu en octobre 2019 entre l'administration de la Région flamande, Bruxelles Mobilité, les administrations communales concernées, les services de police concernés et les opérateurs de transports en commun. Une nouvelle réunion aura lieu en janvier 2020.

Afin de limiter les perturbations, les travaux n'auront lieu qu'entre 21h et 6h. En-dehors de ces heures, les voiries retrouveront leur capacité nominale. Aussi, à la demande spécifique de Bruxelles Mobilité, la phase perturbante sera reportée jusqu'à la réouverture du pont Grosjean.

La Région flamande se chargera d'installer une présignalisation renforcée au niveau des sorties de l'autoroute E40 situées en amont, à Sterrebeek et Bertem, et contactera le secteur des transporteurs afin d'inciter ceux-ci à éviter la sortie Evere vers l'avenue des Communautés et à utiliser des itinéraires de déviation.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Brussel is geen eiland. Overleg en coördinatie zijn van essentieel belang.*

De Werkvennootschap heeft plannen uitgewerkt om bepaalde op- en afritten in die zone anders in te richten. Een afschaffing van de opritten aan de Woluwelaan zou een impact kunnen hebben op de mobiliteit, vooral als die plaats enkel bereikbaar is via de E40. Ik hoop dat de administratie het dossier van nabij zal volgen en voorkomen dat de beslissingen de levenskwaliteit van de Brusselaars aantasten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het experiment met zelfrijdende elektrische pendelvoertuigen van de MIVB".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Tussen 28 juni en 22 september 2019 vond in het park van Woluwe een eerste test plaats met een zelfrijdend pendelbusje, dat SAM-e werd gedoopt (Smart Autonomous Mobility electric). Dat project van de MIVB zag het levenslicht in samenwerking met Leefmilieu Brussel, de gemeente Sint-Pieters-*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Merci pour cette précision sur le report en mars et sur la nouvelle réunion qui se tiendra en janvier 2020. Je ne poserai pas de questions complémentaires, mais je souhaiterais simplement faire remarquer que Bruxelles n'est pas une île. La coordination et la concertation sont, évidemment, essentielles.*

Pour rappel, dans la même zone, la Werkvennootschap a apparemment aussi élaboré des plans visant à réaménager ou repenser les entrées du ring. Ce n'est pas le sujet ici, mais une suppression des entrées du ring du côté du boulevard de la Woluwe pourrait aussi avoir une incidence sur la mobilité, surtout si cet endroit est uniquement accessible par l'autoroute E40.

Je sais que ces projets sont en cours. Je suppose que des concertations sont prévues, mais je vous invite à demander à votre administration de suivre le dossier pour veiller à ce que les décisions d'un des acteurs n'affectent pas la qualité de vie des Bruxellois et que tout se fasse en bonne intelligence.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "l'expérimentation de navettes électriques autonomes par la STIB".

M. Julien Uyttendaele (PS).- *Il y a quelque temps s'est clôturée une expérience singulière à Bruxelles, qui s'est déroulée du 28 juin au 22 septembre dernier dans le parc de Woluwe. Selon Bruxelles Mobilité, ce projet entre dans le cadre de l'une des 50 mesures mises en œuvre afin d'anticiper l'autonomisation des véhicules, et s'inscrit donc dans le plan régional de mobilité Good Move.*

Woluwe en de Parijse openbaarvervoermaatschappij RATP.

Er werd voor het park van Woluwe gekozen, omdat de locatie ongeveer dezelfde kenmerken vertoont als het testparcours dat de RATP in het Bois de Vincennes aanlegde: de wegen in het park van Woluwe zijn acht meter breed en er zijn geen andere gemotoriseerde voertuigen, enkel voetgangers en fietsers.

De tweede testfase tussen de herfstvakantie 2019 en de lente 2020 zal plaatsvinden op de Solvaysite in Neder-Over-Heembeek.

De MIVB preciseerde in een interview aan de RTBF dat het momenteel nog niet mogelijk is om zelfrijdende voertuigen zonder afwijking op de openbare weg te laten rijden, maar dat ze die technologie wil beheersen tegen de dag waarop dat wel mogelijk is.

De test vond plaats van vrijdag tot zondag tussen 13 en 19u over een parcours van 1,5 km, wat overeenstemt met een minilijn met vijf haltes. Het pendelbusje kon maximum 10 tot 15 km/u rijden en bood plaats aan twaalf personen (zes zitplaatsen en zes staanplaatsen).

Voor het experiment huurde de MIVB voor een bedrag van 600.000 euro twee EZ10's, die gebouwd werden door het Franse bedrijf EasyMile, bij RATP, terwijl EasyMile en concurrent Navya al dergelijke pendelbusjes verkopen voor 200.000 tot 250.000 euro.

In het kader van de Goodmovestrategie boog een groep van deskundigen zich over de opkomst van zelfrijdende auto's. Zij stellen vast dat de ingebruikname van zelfrijdende voertuigen in een stedelijke context nog niet voor onmiddellijk is en dat het nog lang zal duren, voordat alle auto's zelfrijdend zijn. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is een veralgemening van zelfrijdende auto's ten vroegste denkbaar tussen 2065 en 2100.

Bovendien onderstrepen de experten dat de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen maar weinig invloed zal hebben op de mobiliteit, tenzij die voertuigen deel uitmaken van een globale strategie. Het vervangen van privévoertuigen door

Baptisé SAM-e (Smart Autonomous Mobility electric), ce premier test de navette électrique autonome a été réalisé par la STIB en collaboration avec Bruxelles Environnement, la commune de Woluwe-Saint-Pierre et le groupe Régie autonome des transports parisiens (RATP).

Le choix du lieu du test a d'ailleurs été guidé par ses caractéristiques proches de celles du parcours de l'expérience française, réalisée par le groupe RATP dans le bois de Vincennes avec un véhicule identique.

Le parc de Woluwe comporte des voiries de huit mètres de large et ne présente pas d'interactions avec d'autres véhicules motorisés, mais uniquement avec des piétons ou des cyclistes. Il est donc particulièrement approprié pour une première expérience. La deuxième période d'essai, prévue entre les vacances d'automne 2019 et de printemps 2020, s'effectuera sur le site de Solvay, à Neder-Over-Heembeek.

Dans une interview accordée à la RTBF, le codirecteur de la STIB précise que, pour l'instant, "on ne peut pas faire rouler de véhicules autonomes sans dérogation", avant d'ajouter que "le jour où ce sera possible, l'ambition de la STIB est de maîtriser ce genre de technologies et de pouvoir s'adapter à un environnement qui change".

Le test se déroulait du vendredi au dimanche, de 13 à 19h, sur un parcours d'1,5 km similaire à une mini-ligne de cinq arrêts. Chaque véhicule a une vitesse limitée à entre 10 et 15 km/h et est doté d'une capacité de douze places (six places assises et six places debout).

Pour cette expérience, deux exemplaires du modèle EZ10, construit par l'entreprise française EasyMile, ont été loués par la STIB au groupe RATP pour un montant annoncé de 600.000 euros. Notons que le constructeur EasyMile et son concurrent, Navya, affichent un prix de vente unitaire de leurs navettes compris entre 200.000 et 250.000 euros, selon les options.

Pour rappel, un groupe d'experts s'était réuni pour aborder la question de l'émergence des véhicules autonomes dans le cadre de l'élaboration de la

zelfrijdende privévoertuigen draagt niet bij aan het algemeen belang en zal de autodruk niet verminderen.

In het rapport wordt ook op de noodzaak gewezen om een politiek kader uit te werken voor privébedrijven die zelfrijdende deelvoertuigen willen aanbieden. Zo moeten alle operatoren worden verplicht om met open data te werken, zodat die kunnen worden geïntegreerd in de gewestelijke MaaS-strategie (Mobility as a Service).

Welk bedrag heeft de MIVB uitgetrokken voor de test met zelfrijdende pendelbusjes? Is de tweede fase al gefinancierd?

Klopt het leasingbedrag? Hoe verklaart u het verschil tussen de huurprijs en de aankoopprijs?

Wanneer zult u het rapport over de testresultaten ontvangen?

Zijn de geteste busjes geschikt om in het Brusselse verkeer te rijden? Heeft de MIVB een afwijking aangevraagd voor tests op de openbare weg?

Wie dekt het huidige exploitatierisico, de MIVB of de fabrikant van het voertuig? Wie zal dat risico dragen bij een test op de openbare weg?

Uw voorganger kondigde een bijkomende studie over zelfrijdende voertuigen aan. Werd die al uitgevoerd? Zo ja, waarop had de studie precies betrekking? Zo nee, overweegt u een dergelijke studie?

Bent u het met de experten eens dat de organisatie van het vrije verkeer van dergelijke voertuigen op de weg niet dringend is?

Aan welke vereisten moeten zelfrijdende voertuigen volgens de Beroepsvereniging van de Verzekeringsondernemingen voldoen om een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid te kunnen genieten bij gebruik op de openbare weg?

stratégie Good Move, et la synthèse de ses travaux a été publiée par Bruxelles Mobilité.

Je pense utile de prendre ce rapport en considération pour recadrer les enjeux, opportunités et réalités techniques ainsi que l'urgence toute relative que représente la perspective de l'exploitation ou de la mise en circulation de véhicules totalement autonomes dans un contexte urbain tel que celui de notre Région.

De fait, pour discerner ce qui relève du réel et de la fiction, il est important de souligner que la mise en circulation de ce type de véhicule en milieu urbain n'est, en réalité, pas pour tout de suite, et que son intérêt réel comme solution de lutte contre la congestion du trafic et comme solution de mobilité économique et accessible à tous ne pourra être trouvé qu'en observant une stratégie globale et spécifique pour chaque catégorie de transport et de service.

Les experts soulignent également la problématique d'une transition longue et complexe avant que soit atteint le niveau maximal de 100 % de véhicules autonomes. Une étude du Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid précise, à ce sujet, que, si toutes les conditions sont réunies, la généralisation du véhicule autonome ne pourrait s'imaginer au plus tôt qu'entre 2065 et 2100, en fonction de l'évolution de la technologie ainsi que de l'ensemble des paramètres et des séquences de transition imaginables.

Les experts consultés dans le cadre de l'élaboration de la stratégie Good Move soulignent également que le déploiement de tels véhicules représenterait peu d'intérêt en matière de mobilité, en l'absence d'une approche globale et complémentaire à l'ensemble des solutions de mobilité à mettre en œuvre dans l'intérêt général, notamment pour éviter un accroissement de la congestion automobile et la concurrence contreproductive du transport en commun.

De la même manière, les experts semblent s'accorder sur le fait que le remplacement de voitures privées par des voitures privées autonomes représenterait un non-sens au regard de l'intérêt général, du fait de l'injection dans le trafic de

véhicules circulant à vide, ce qui aggraverait d'un cran l'irrationalité logistique de "l'autosolisme".

Sans pouvoir aborder tous les éléments repris au rapport, précisons que celui-ci insiste également sur la nécessité, pour les autorités publiques, d'adopter une stratégie politique pour optimiser les bénéfices et réduire les risques que sont susceptibles de représenter l'exploitation de véhicules autonomes par des opérateurs privés de services de partage, essentiellement dans le but d'équilibrer les outils de gestion de la mobilité urbaine et des activités d'acteurs privés.

Pour ce faire, soulignent les experts, il conviendrait d'imposer l'open data à tous les acteurs, et les intégrer à la stratégie Mobility as a Service (MaaS) régionale afin d'éviter le risque de laisser la maîtrise de la technologie et des données aux seuls opérateurs privés.

Quel est le montant global alloué au projet de test de navettes autonomes par la STIB ? Sa deuxième phase est-elle déjà financée ?

Pouvez-vous me confirmer le montant du leasing et m'expliquer le différentiel entre le montant de la location et le prix d'achat ?

Un rapport concernant les conclusions des tests relatifs à la fréquentation, à l'expérience des utilisateurs, etc., vous sera-t-il transmis ? Dans l'affirmative, quand ?

Les navettes mises à disposition de la STIB sont-elles jugées aptes à circuler au sein du trafic bruxellois ? Une demande de dérogation pour effectuer des tests en voirie a-t-elle été déposée par la STIB ?

Qui couvre le risque de l'exploitation actuelle : la STIB ou le fabricant du véhicule ? Qui couvrira ce risque en cas de circulation au milieu du trafic ?

Votre prédécesseur avait annoncé qu'il lancerait une étude complémentaire sur les véhicules autonomes. Une telle étude a-t-elle été entreprise ? Sinon, l'envisagez-vous ? Dans l'affirmative, quel en serait l'objet ?

Au-delà de ce qui s'apparente parfois à de la communication marketing de certains opérateurs

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De voorbereiding van het project ging van start in het eerste kwartaal van 2018. De MIVB huurde twee zelfrijdende busjes voor een bedrag van 360.000 euro voor een periode van een jaar (juni 2019 tot juni 2020).*

De MIVB opteerde voor een leasing in plaats van een aankoop, omdat de technologie in dat domein snel verouderd en omdat ze niet gedurende jaren aan een enkele fabrikant vast wil zitten. De aankoop van twee busjes werd op 500.000 euro geraamd.

De initiële raming van 600.000 euro werd ondertussen naar beneden bijgesteld. Voor 2018 en 2019 bedraagt de investering voor de eerste en de tweede fase ongeveer 445.000 euro.

Voor meer technische informatie over de zelfrijdende busjes en de testresultaten verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 22 van mevrouw d'Ursel.

In theorie zijn de busjes die door de MIVB werden getest, geschikt om in rustige verkeersomstandigheden te rijden. In de praktijk is de tweede testfase evenwel van cruciaal belang om de nodige knowhow op te doen. In alle gevallen moeten de verkeersomstandigheden rustig zijn en moet de wegconfiguratie eenvoudig zijn. Het gebruik van zelfrijdende busjes is dus niet realistisch in het drukke en chaotische verkeer in Brussel.

ou fabricants automobiles, rejoignez-vous l'avis des experts consultés quant à la très faible urgence que représenterait l'organisation de la libre circulation de tels véhicules en voirie ?

Disposez-vous d'informations quant au prérequis de certification des véhicules exigés par l'Union professionnelle des entreprises d'assurances avant de pouvoir couvrir le risque de véhicules 100 % autonomes, que ce soit à usage privé ou commercial ? Dans l'affirmative, quelles sont les conditions s'imposant à la couverture de risque en responsabilité civile pour la mise en circulation de véhicules autonomes sur la voie publique ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le montant global de 600.000 euros est une estimation initiale de la STIB, qui correspond aux besoins de l'ensemble de ce projet expérimental mené en 2018 et 2019.

La préparation du projet a débuté au premier trimestre de 2018. Les navettes autonomes ont été louées à un tarif de 360.000 euros pour douze mois, pour deux véhicules. La formule complète de location a commencé en juin 2019 et se poursuivra jusqu'en juin 2020. Je précise que j'ai déjà fourni de nombreuses informations sur les navettes autonomes en réponse à la question n°22 de Mme d'Ursel. Je vous invite à en prendre connaissance.

La STIB a préféré la location à l'achat pour éviter, d'une part, l'obsolescence technologique très rapide de ce genre de véhicules et, d'autre part, pour ne pas se trouver liée durant de trop nombreuses années à un seul constructeur. L'achat de deux navettes a été estimé en 2018 à un coût de 500.000 euros.

Le montant global initialement estimé à 600.000 euros et relayé par la presse a, depuis lors, été revu à la baisse. Pour 2018 et 2019, l'investissement sera d'approximativement 445.000 euros pour les première et deuxième phases (location des deux navettes, conteneurs de stockage, support de communication, etc.).

Les données-clés de l'expérience menée à Woluwe s'avèrent positives et ont été communiquées dans la réponse à la question précitée de Mme d'Ursel.

Voor de afwijkingen van de Wegcode werkt de MIVB nauw samen met de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer en de gemeenten. Voor de eerste testfase in het park van Woluwe werd een aanvraag ingediend en toegekend. Voor de tweede test is er geen aanvraag nodig, aangezien het om een privéterrein gaat.

Voor de eerste twee testfases sloot de MIVB een verzekering bij Ethias. Voor de derde testfase, die in de loop van 2020 zal plaatsvinden, wordt de zaak nog bestudeerd.

De vorige minister bestelde inderdaad een studie over de impact van zelfrijdende voertuigen in Brussel. Die studie vond plaats in het laatste kwartaal van 2018. Volgens die studie zullen tegen 2035 zelfrijdende auto's worden gebruikt op de grootste assen, namelijk de autosnelwegen en de Ring van Brussel, en zal dat een positieve impact hebben op de capaciteit van de Ring. Daarnaast zullen er openbare bussen en privébusen worden ingezet op bepaalde routes in de stad ter vervanging van de traditionele bussen.

Meer nog dan het traditioneel openbaar vervoer, zullen vooral de pendelbusjes de actieve mobiliteit veranderen, zij het niet substantieel.

De test in het Woluwepark toont aan dat er heel wat belangstelling is, vooral bij senioren, voor het gebruik van dergelijke voertuigen op grote sites of in woonwijken zonder transitverkeer, zoals de zones 30.

En théorie, et comme le démontrent différentes expériences menées à l'étranger, les navettes testées par la STIB sont aptes à circuler dans des conditions de circulation apaisées. En pratique, la deuxième phase, qui est en cours aujourd'hui, s'avère cruciale pour en acquérir le savoir-faire. Dans tous les cas de figure, les navettes nécessitent toutefois des conditions de circulation apaisées et des configurations de voiries simples. Il n'est actuellement pas réaliste d'imaginer une navette autonome dans des conditions de trafic denses et anarchiques, comme on en connaît à Bruxelles.

En ce qui concerne les demandes de dérogation au Code de la route, la STIB travaille en étroite collaboration avec le Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transport et les autorités locales. Conformément au canevas établi par le SPF en question, une demande a été introduite et octroyée pour le premier test dans le parc de Woluwe. Cette demande n'a pas été introduite pour le deuxième test, car il s'agit de voiries privées.

Pour les deux premières phases du test, dans le parc de Woluwe et sur un site privé, une assurance automobile, définie sur la base de conditions spécifiques d'exploitation (type de voiries, nombre de kilomètres parcourus, durée de l'expérimentation, etc.), a été souscrite par la STIB auprès d'Ethias.

Pour la troisième phase, qui interviendra dans le courant de 2020, le sujet est à l'étude.

Une étude sur l'impact des véhicules autonomes en Région de Bruxelles-Capitale a été commandée par le précédent ministre de tutelle et menée pendant le dernier trimestre de 2018. Cette étude a établi que, d'ici 2035, les véhicules autonomes seraient utilisés sur les axes principaux, à savoir les autoroutes et le ring de Bruxelles, et que cela aurait un impact positif sur les capacités du ring. Des bus privés et publics seront également déployés en tant que navettes sur certaines routes spécifiques des zones urbaines, afin de compléter le réseau, en remplacement de certaines lignes de bus traditionnelles.

D'avantage que le transport public traditionnel, ce sont surtout les navettes qui vont modifier, quoique de manière peu significative, la mobilité active.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De huurprijs bedraagt 360.000 euro en de aankoopprijs 500.000 euro. Dat lijkt mij duur. Wat voor nut heeft het bovendien om eenzelfde test uit te voeren als in Parijs?*

Wat zal er gebeuren na de test op de Solvaysite? Is dat park toegankelijk voor het publiek?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ja.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ook al bent u niet de initiatiefnemer voor het project, ik begrijp niet waarom er dergelijke hoge bedragen worden uitgegeven voor iets dat veeleer een gadget lijkt.*

Hoe hoog is de verzekeringspremie voor de voertuigen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dergelijke informatie hoort thuis in een schriftelijke vraag. Bovendien is die informatie misschien vertrouwelijk.*

We hebben de tests uitgevoerd, omdat het niet ondenkbaar is dat er in de toekomst zelfrijdende voertuigen worden gebruikt. We moeten lessen trekken uit de eerste tests. Ik ben bereid om te discussiëren over de voortzetting van het project, maar we zullen eerst de reeds gefinancierde tests afronden.

Enfin, le test du parc de Woluwe a montré le grand intérêt potentiel du public, notamment des seniors, pour de tels véhicules de proximité circulant au sein de grands sites apaisés ou dans des mailles résidentielles débarrassées du trafic de transit, comme les zones de rencontre ou les zones 30.

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'allocation s'élève à 360.000 euros et l'achat, à 500.000 euros. Cela me semble assez cher. Je n'arrive pas à cerner ce que nous apporte cette technologie concrètement. Si nos voisins parisiens ont lancé un test, quel était l'intérêt de mener exactement le même dans un parc à peu près similaire ? Si ce n'est pour se rendre compte qu'un peu plus haut sur la planète, cela fonctionne de la même manière. C'est cher payé pour pas grand-chose !

Une fois le test réalisé dans le parc du site Solvay, que va-t-il se passer ? Ce parc est-il ne fût-ce qu'accessible au public ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Oui.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je sais que vous n'êtes pas à l'initiative du projet et ne vous en tiens donc pas rigueur, mais j'avoue ne pas comprendre pourquoi des montants, peut-être ridicules à l'échelle du budget mais néanmoins importants, sont dépensés pour ce qui ressemble fort à un gadget.

Par ailleurs, pouvez-vous me communiquer le prix de la prime d'assurance pour ces véhicules ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas du prix de la prime d'assurance. Il me serait plus facile de vous livrer ce type d'informations dans le cadre d'une question écrite. Je ne sais toutefois pas si ces renseignements sont confidentiels.

Nous avons réalisé le test pour vérifier si l'utilisation de tels véhicules était envisageable. Il n'est pas inimaginable qu'ils soient utilisés dans le futur, et nous devons tirer les leçons de premières expérimentations.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *Het is belangrijk dat de overheid de controle behoudt. Als we het project aan privéoperatoren overlaten, bestaat het risico dat de oplossingen nog duurder zullen zijn. Het lijkt mij echter weggegooid geld om exact dezelfde tests te doen als andere overheden. Kunnen we die kennis niet gewoon delen?*

- Het incident is gesloten.

Je suis tout à fait disposée à débattre de la poursuite des projets, mais nous allons d'abord continuer les tests mis en route et financés.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je suis persuadé qu'il était important que les opérateurs publics prennent ce projet en main et qu'il est préférable de ne pas l'avoir abandonné aux opérateurs privés qui nous auraient proposé des solutions bien plus onéreuses à l'avenir.

Toutefois, si des institutions publiques d'autres pays, a fortiori de pays voisins, font exactement les mêmes expériences, avons-nous besoin de les réitérer ? Ne peut-on pas partager nos connaissances et éviter ces surcoûts ? Je suppose que nous aurons la réponse à cette question d'ici quelques mois, voire dans quelques années.

- L'incident est clos.