



**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 21 JANUARI 2020**

**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 21 JANVIER 2020**

---

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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

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

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

**INHOUD**

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 gewijzigde tramlijn na het RPA Herrmann-Debroux".	5
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 elektrische gelede bussen op lijn 64".	10
Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende "de technische mogelijkheid om de normen van bepaalde voertuigen aan te passen".	14
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,	17

**SOMMAIRE**

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 modifications à la ligne de tram issues du PAD Herrmann-Debroux".	5
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 bus articulés électriques sur la ligne 64".	10
Question orale de Mme Carla Dejonghe à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative concernant "la possibilité technique d'adapter les normes de certains véhicules".	14
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,	17

betreffende "de datasoevereiniteit van de overheden en de ontwikkeling van hulpmiddelen zoals de app Smart Mobility Planner (SMOP)".

Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 22

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

betreffende "de heraanleg van de Churchill- en de Albertlaan met afzonderlijke fietspaden en de aanleg van gewestelijke fietsroutes in de gemeente Ukkel".

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul 25

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

betreffende "de raadpleging van de randgemeenten in het kader van het Good Move-plan".

concernant "la souveraineté numérique des autorités publiques et le développement d'outils tels que l'application Smart Mobility Planner (SMOP)".

Question orale de Mme Ingrid Parmentier 22

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 réaménagement des avenues Churchill et Albert avec des pistes cyclables séparées et l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux dans la commune d'Uccle".

Question orale de M. Jonathan de Patoul 25

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 consultation des communes périphériques dans le cadre du plan Good Move".

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

**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 gewijzigde tramlijn na het  
RPA Herrmann-Debroux".**

**De heer David Leisterh (MR)** *(in het Frans).*- *In het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux is een verlenging van tramlijn 8 tot aan het Adeps-sportcomplex opgenomen. Naast het complex zou een parking met 1.500 plaatsen komen voor pendelaars. Een van de mogelijke gevolgen is dat de gebruikers van tram 8 aan Herrmann-Debroux moeten overstappen als ze van Watermaal-Bosvoorde naar Oudergem willen.*

*De meeste pendelaars die hun auto op de parking achterlaten, zullen de tram nemen tot Herrmann-Debroux en daar hun reis met de metro voortzetten. Reizigers zullen met andere woorden meermaals moeten overstappen, wat sommigen voor een ander vervoermiddel zal doen kiezen.*

*Waarom kiest u ervoor om lijn 8 aan Herrmann-Debroux naar de overstapparking af te leiden, in plaats van de metro tot daar door te trekken? Werd die mogelijkheid onderzocht? Hoeveel zou het doortrekken van de metro kosten?*

*Het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux is van toepassing tot aan het Leonardkruispunt. Bent u ambitieus genoeg om een verlenging van de metro tot daar te overwegen en daar een nog grotere overstapparking aan te leggen?*

**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 modifications à la ligne de  
tram issues du PAD Herrmann-Debroux".**

**M. David Leisterh (MR).**- Cette question a été reportée d'une semaine. Vous m'aviez en effet demandé un peu plus de temps pour pouvoir finaliser votre réponse.

Dans le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, il est prévu de prolonger le trajet du tram 8 vers le centre sportif de l'Adeps, à côté duquel se trouverait un parking d'environ 1.500 places destiné aux navetteurs. Cela aurait pour conséquence que les usagers du tram 8 subiraient une rupture de charge, puisque, s'ils viennent de Watermael-Boitsfort en direction d'Auderghem, ils devraient s'arrêter à Herrmann-Debroux, traverser, puis attendre que le tram revienne, pour ensuite poursuivre leur route, au lieu de rester dans le tram et continuer tout droit comme actuellement.

De leur côté, les navetteurs s'arrêteraient dans le parking à hauteur de l'Adeps pour y prendre le tram, pour la plupart jusqu'au métro Herrmann-Debroux, afin d'aller, par exemple, à Arts-Loi. On peut donc s'attendre à ce que les voyageurs connaissent une succession de ruptures de charge, ce qui, vous en conviendrez, est gênant et dissuade d'utiliser les transports en commun bruxellois.

Vu ces éléments, bien que je comprenne l'utilité de créer une ligne de transport depuis un parking de dissuasion, je me demande pourquoi vous choisissiez de casser la ligne 8 à hauteur de Herrmann-Debroux en la faisant remonter vers ce parking plutôt que de prolonger la ligne de métro

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- De voorstellen die u noemt, werden bestudeerd en afgewezen om de redenen die in het richtplan van aanleg te vinden zijn. Het gaat dus niet om een persoonlijke of politieke keuze.

*Er zijn meerdere redenen om de metro niet te verlengen. Om te beginnen zou de verlenging met aanzienlijke technische problemen gepaard gaan. Die oplossing zou buitensporig veel kosten.*

*Het metrostation Herrmann-Debroux werd gebouwd in het verlengde van de Joseph Chaudronlaan, omdat de ontwerpers van de metro zich konden voorstellen dat hij op een dag tot aan de Transvaalwijk zou worden verlengd. Als de metro vandaag onder de Herrmann-Debrouxlaan moet worden doorgetrokken, moet het bestaande station worden afgebroken en langs de verlengde lijn heropgebouwd. De metro zou tijdens de werken niet kunnen rijden, wat ernstige hinder zou veroorzaken voor de reizigers.*

*De verlenging van de metro zou minstens 94 miljoen euro kosten, terwijl die van tramlijn 8 op 34 miljoen wordt geschat. Het is overigens moeilijk om ondergrondse infrastructuur aan te leggen op die plaats, aangezien de grondwaterlaag er op geringe diepte zit.*

*Bovendien zou het doortrekken van de metro tot aan de toekomstige overstapparking op dat deel van de lijn tot een overaanbod leiden. Alleen tijdens de spits zouden er meer reizigers zijn, aangezien buiten de parking weinig activiteiten zijn in de omgeving. De metro het grootste deel van de*

aujourd'hui arrêtée à Herrmann-Debroux. Vous me direz certainement que ce serait plus onéreux. Toutefois, la piste de la prolongation de la ligne de métro a-t-elle été étudiée ? Son impact budgétaire est-il connu ?

Le PAD Herrmann-Debroux s'étend jusqu'au carrefour Léonard. Dans une perspective extrêmement ambitieuse, envisageriez-vous d'y prolonger le métro et d'y créer un parking de dissuasion encore plus important que celui actuellement prévu à hauteur de l'Adeps ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vos hypothèses ont été étudiées et écartées pour plusieurs raisons citées dans le PAD. Il ne s'agit donc pas d'une opinion personnelle ou politique. Les alternatives de desserte en transport public d'un Park and Ride (P+R), situé sous la voirie à hauteur du stade d'Auderghem, ont été analysées dans le rapport sur les incidences environnementales (RIE) du projet de PAD.

L'alternative basée sur le métro a été écartée pour de multiples raisons. La prolongation du métro dans l'axe de l'avenue Herrmann-Debroux, soit jusqu'au P+R à hauteur du centre Adeps, soit jusque Notre-Dame-au-Bois, se heurte à des difficultés importantes sur le plan technique. Cette solution représenterait un investissement démesuré tant à la construction qu'à l'exploitation.

La station de métro Herrmann-Debroux a été construite dans l'axe de l'avenue Chaudron, après le carrefour avec le boulevard du Souverain. À l'époque, en effet, les concepteurs du métro imaginaient un jour le prolonger jusqu'au quartier du Transvaal. Si nous décidions aujourd'hui de prolonger le métro sous l'avenue Herrmann-Debroux, il faudrait démolir la station existante pour la reconstruire dans l'axe du prolongement et interrompre l'exploitation pendant la durée des travaux. Cette décision nécessiterait de dégager des moyens importants et occasionnerait de surcroît des perturbations majeures pour les usagers de la STIB.

Le coût de l'investissement s'élèverait à au moins 94 millions d'euros ; le coût du prolongement du tram 8, quant à lui, est estimé à 34 millions d'euros. En outre, il est difficile de créer une infrastructure souterraine dans une zone où la nappe phréatique

*tijd leeg laten rijden, is duur. De metro doortrekken tot Jezus-Eik zou nog meer kosten.*

*Een verlenging en splitsing van tramlijn 8 biedt daarentegen heel wat voordelen: minder kosten, geen verstoring van het metroverkeer tijdens de werken, een regelmatigere bediening van lijn 8 dankzij de splitsing en een betere afstemming op de behoeften aan de overstapparking.*

*Voor we tot een splitsing overgaan, is echter een studie van de bestaande reizigersstromen nodig. Blijkbaar stappen heel wat pendelaars aan Herrmann-Debroux over op de metro of de tram. Vanaf de overstapparking zullen zij uiteenlopende bestemmingen kunnen bereiken met het openbaar vervoer, waaronder ook buslijnen van de TEC en De Lijn.*

*In het richtplan van aanleg worden acht potentiële locaties genoemd voor een overstapparking met 1.500 plaatsen in de buurt van de E411 in of nabij het Brussels Gewest. De plaatsen het dichtst bij het Leonardkruispunt werden bestudeerd in het kader van de alternatieven 'Zoniënwoud' en 'Jezus-Eik'.*

*De oplossing 'Zoniënwoud' zou bestaan uit een ondergrondse parking met 1.500 plaatsen onder de wegen tussen het Drie Fonteinen-viaduct en het Leonardkruispunt. Die mogelijkheid is afgewezen omdat er tijdens de werken tijdelijke omleidingsstroken door de Natura 2000-zone nodig zouden zijn. Daarnaast zou de metro met 2,2 km moeten worden verlengd, wat 157 miljoen euro zou kosten. Een dergelijke investering valt niet te verantwoorden op basis van de vraag, die zich beperkt tot verplaatsingen van en naar de overstapparking.*

*Het alternatief 'Jezus-Eik' zou bestaan uit een parking van zes verdiepingen boven de E411 ter hoogte van de Smart-toren. Die oplossing werd om drie redenen afgewezen. Om te beginnen is de ligging niet ideaal. Voorts is het moeilijk om de stedelijke infrastructuur in het landschap te integreren. Ten slotte zou er voor die oplossing een verlenging van de metro met 4,2 km nodig zijn, wat 259 miljoen euro zou kosten. Ook die investering valt niet te verantwoorden.*

*Voorts moeten pendelaars zo vroeg mogelijk op een overstapparking terecht kunnen. Een overstap-*

est située à faible profondeur, dans le fond de la vallée.

Par ailleurs, la prolongation du métro jusqu'au futur P+R fournirait, sur ce tronçon, une offre surabondante par rapport à la demande. En effet, le générateur de la demande, c'est-à-dire le parking, n'amènerait des voyageurs ou usagers potentiels des transports publics qu'aux heures de pointe, car il y a peu d'autres activités à proximité. Il coûterait très cher de faire rouler des rames vides la plupart du temps. Cette débauche de moyens serait encore aggravée si l'on prolongeait le métro jusque Notre-Dame-au-Bois.

Par contre la solution choisie, consistant à prolonger la ligne de tram 8 jusqu'à ce P+R, avec scission de la ligne à cet endroit, présente de nombreux avantages :

- l'investissement à réaliser s'avère nettement moins coûteux que le prolongement du métro, compte tenu de la demande relativement limitée au futur P+R ;

- l'exploitation du métro ne sera pas perturbée par les travaux ;

- la ligne 8, qui n'a cessé d'être prolongée ces dernières années et le sera encore au-delà du métro Roodebeek, sera scindée, ce qui permettra de mieux garantir sa régularité ;

- l'offre au niveau du futur P+R sera plus en adéquation quantitative avec les besoins.

Avant de procéder à la scission, il importe d'étudier où se situent les flux actuels. Il semblerait que de nombreux navetteurs transitent à Herrmann-Debroux pour rejoindre le métro ou le tram.

Les navetteurs qui déposeront leur voiture au P+R bénéficieront d'un panel plus diversifié de destinations en transport public, dont une ligne vers l'avenue Louise, une autre vers Roodebeek et, moyennant une correspondance, le métro vers le centre-ville. Ils disposeront aussi de lignes de bus directes et sans correspondance de plusieurs opérateurs potentiels, notamment les TEC et De Lijn jusqu'à la Moyenne ceinture car le viaduc Herrmann-Debroux sera entre autres remplacé par

*parking in het Brussels Gewest vervangt een eerdere overstapparking in het Waals of het Vlaams Gewest niet, maar vormt er een aanvulling op.*

*In elk geval krijgt de overstapparking maximaal 1.500 plaatsen, anders wordt het beheer ervan moeilijk, onder andere omdat er files ontstaan. In het richtplan van aanleg wordt aanbevolen om de parking als een intermodale pool te beschouwen waar op verschillende vormen van openbaar vervoer kan worden overgestapt. Daarnaast moet er een nieuwe studie komen naar de optimale omvang van de parking, waarbij rekening wordt gehouden met de verplaatsingsgewoonten op het ogenblik waarop ze in gebruik wordt genomen. De kans bestaat dat een capaciteit van minder dan 1.500 plaatsen volstaat.*

*De gekozen locatie in Oudergem heeft het voordeel dat er een ruimer aanbod komt voor wie naar het Adeps-sportcomplex, het stadion van Oudergem, de site Rood Klooster of het Zoniënwoud wil.*

*Deze conclusies dateren van juli 2019.*

des bandes de bus continues du P+R de l'Adeps jusqu'à Delta. Cela figure dans le PAD.

Pour ce qui est de la localisation du P+R au carrefour Léonard, le PAD et son RIE abordent huit localisations potentielles pour un P+R de 1.500 places situé sur l'axe de l'autoroute E411 en Région bruxelloise ou à proximité immédiate de celle-ci. Les localisations potentielles les plus proches du carrefour Léonard ont été étudiées dans les solutions alternatives "forêt de Soignes" et "Jezus-Eik".

La solution "forêt de Soignes" consisterait en un P+R souterrain de 1.500 places sur quatre niveaux situé sous l'infrastructure routière entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard. Cette option a été écartée parce que le maintien des flux de trafic pendant la phase de chantier impliquerait de créer des bandes de déviation temporaires dans la zone Natura 2000.

Par ailleurs, la desserte par le métro d'un P+R localisé à cet endroit nécessiterait une extension de 2,2 km, dont le coût est évalué à 157 millions d'euros. Cet investissement n'est pas justifié par la demande, limitée aux déplacements depuis et vers le P+R.

La solution alternative "Jezus-Eik" consisterait en une infrastructure de six étages située au-dessus de l'autoroute E411 à hauteur de la tour Smart. Celle-ci n'a pas été retenue pour trois raisons :

- la localisation est peu adaptée à la captation des véhicules entrant dans la Région par l'E411 mais provenant du ring (soit près de la moitié) ;

- l'intégration urbaine et paysagère semble difficile ;

- et, enfin, la desserte par le métro d'un P+R localisé à cet endroit nécessiterait une extension de 4,2 km, dont le coût est évalué à 259 millions d'euros. Cet investissement se justifie encore moins que dans le cas précédent.

Par ailleurs, il faut préciser que les P+R doivent de préférence être situés le plus en amont possible et qu'un P+R en Région n'a pas vocation à se substituer aux P+R à prévoir en amont (en Région wallonne et en Région flamande, soit hors de la



portée d'un PAD), mais qu'il leur est complémentaire.

Quelle que soit la localisation du P+R, une capacité de 1.500 places représente un maximum. Au-delà, l'exploitation d'un parking en ouvrage devient excessivement difficile, en raison, entre autres, de la création de files aux entrées et sorties, même en prévoyant plusieurs accès. Le RIE du PAD recommande de considérer le parking comme un pôle intermodal capable de gérer les correspondances entre les différents moyens de transport public, de prévoir une nouvelle étude de dimensionnement actualisée et tenant compte des habitudes de déplacement estimées à l'horizon de la réalisation du parking. Une capacité inférieure à 1.500 places pourrait en effet s'avérer suffisante.

Enfin, la localisation retenue par le PAD - P+R sous l'assiette de la voirie, en face du stade d'Auderghem - présente l'intérêt de permettre une mutualisation de l'offre au bénéfice des personnes se rendant à l'Adeps, au stade d'Auderghem et sur les sites du Rouge-Cloître et de la forêt de Soignes, ce qui ne serait pas le cas d'une localisation plus excentrée. L'étude a été finalisée en juin 2019. Ces conclusions datent de juillet.

**De heer David Leisterh (MR)** *(in het Frans).*- Dit antwoord komt grotendeels uit de rapporten van de experts. Ik geloof in uw politieke wil om de pendelaars een alternatief te bieden. Duizenden en duizenden auto's passeren dagelijks op Herrmann-Debroux. Tegen 2030 zullen heel wat van die automobilisten op andere vervoersmiddelen zijn overgeschakeld, maar dat zal altijd een minderheid blijven.

*U wijst op de hoge kostprijs van een verlenging van de metro, maar files kosten ook veel geld. We moeten die denkoefening dus durven te maken.*

*Als een ondergrondse oplossing onmogelijk blijkt te zijn, waarom overwegen we dan geen nieuwe tramlijn? Dat zou misschien minder kosten en op die manier zou de lijn niet onderbroken worden bij Herrmann-Debroux.*

*Al jaren koestert de regering de ambitie om lijn 8 door te trekken. Tussen Sint-Lambrechts-Woluwe en Zaventem passeert ze verschillende kantoor-*

**M. David Leisterh (MR).**- Votre réponse est en effet principalement tirée du rapport d'experts. Je crois à votre volonté politique d'apporter une réponse alternative aux navetteurs. Plusieurs milliers de voitures transitent chaque jour par Herrmann-Debroux. Je ne doute pas que, d'ici à 2030, de nombreuses solutions permettront à certains navetteurs de passer à un autre moyen de transport, mais je crains que cela ne soit pas le cas pour une majorité.

Je prends note du coût que représenterait la prolongation du métro. Cela étant, vous faites régulièrement état, à la radio, par exemple, du coût des embouteillages. Il serait malheureux de ne pas mettre ces informations en parallèle. Malgré tous les obstacles, je reste persuadé qu'il nous faut poursuivre la réflexion. Si nous avons pu nous rendre sur la Lune il y a cinquante ans, nous devons être capables d'allonger de 100 mètres une ligne de métro !

*complexen waar duizenden mensen werken. Het aanbod van openbaar vervoer moet snel aan die realiteit worden aangepast en een onderbreking van de lijn zou potentiële gebruikers afschrikken.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende "de elektrische gelede bussen op  
lijn 64".**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *De batterijen van 25 elektrische gelede MIVB-bussen van lijn 64 worden aan het eindpunt opgeladen langs de stroomafnemer via de bovenleiding. Alweer minder uitstoot door dieselveertuigen! Het zou interessant zijn om de resultaten te kennen van die nieuwe voertuigen bij normaal gebruik zoals op lijn 64.*

*Ofschoon 25 volledig elektrische gelede bussen exclusief zijn voorbehouden voor lijn 64, duiken op diezelfde lijn af en toe nog traditionele gelede bussen op. Hoe komt dat? Zijn er technische problemen met de elektrische bussen? Hoeveel van die bussen zet u in tijdens spits- en daluren?*

Si l'option souterraine n'est pas envisageable, qu'en est-il de la possibilité de créer une nouvelle ligne de tram, peut-être moins onéreuse, et qui éviterait surtout cette potentielle rupture de charge à hauteur d'Herrmann-Debroux ? Celle-ci pénaliserait en effet énormément les navetteurs internes à Bruxelles. Ces derniers seraient contraints de s'arrêter à Herrmann-Debroux et d'attendre que le tram revienne pour poursuivre leur voyage.

Depuis plusieurs années, le gouvernement a la belle ambition de poursuivre cette ligne 8. En effet, de Woluwe-Saint-Lambert à Zaventem, la zone qu'elle traverse accueille de nombreux bureaux qui représentent énormément d'emplois. L'offre de transports en commun bruxellois doit donc être adaptée et rapidement mise en œuvre. Cette rupture de charge risque malheureusement de représenter une entrave à cet égard.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE  
CZEKALSKI**

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

**concernant "les bus articulés électriques sur  
la ligne 64".**

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La STIB a mis en service des bus articulés électriques sur son réseau, marquant ainsi une première étape dans l'utilisation de véhicules propres. Ceux-ci nécessitent un rechargement soit en dépôt, soit sur le réseau même. Tel est le cas des 25 autobus articulés qui sont affectés à la ligne 64 assurant la liaison Porte de Namur, Bordet, dépôt de Haren. Aux terminus, les batteries sont rechargées par pantographe. C'est assurément un pas en avant dans la voie d'une diminution de la pollution par rapport aux véhicules diesel.

On imagine que ces autobus entièrement électriques bénéficient d'un suivi particulier de la

*Beschikt de MIVB over voldoende bussen van dat type om ze op een andere lijn in te zetten?*

*Hoelang duurt het om de batterijen op te laden? Hoe beïnvloedt dat tijdverlies de werkingskosten en het aantal ingezette bussen en bestuurders? Wat is het effect van die bussen op de organisatie en inrichting van de remises, telkens in vergelijking met dieselbussen?*

*Hoeveel bedraagt de prijs per kilometer van een elektrische gelede bus in vergelijking met een conventionele bus en met een hybride bus? Die elektrische bussen zijn zwaarder. Komt dat enkel door de aanwezige batterijen? In welke mate beperken verwarming en klimaatregeling hun rijbereik? Hoeveel kosten de laadstations?*

*Bestelt u bijkomende hybride of elektrische bussen, met het oog op de deadline van 2022? De 158 Euro 4-voertuigen van de MIVB zullen dan immers niet langer mogen uitrijden.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op weekdagen zetten we tijdens de spits op lijn 64 inderdaad enkele traditionele bussen in. De beschikbare nieuwe elektrische gelede bussen volstaan immers niet, want die moeten nog ingereken en gedebugd worden, met alle*

part des services techniques de la STIB. Il serait intéressant de connaître les résultats qui se dégagent de l'utilisation de ces nouveaux véhicules en conditions d'exploitation normale. C'est le cas, plus précisément, des autobus en service sur la ligne 64.

Malgré l'existence de 25 bus articulés entièrement électriques affectés uniquement à la ligne 64, comment expliquer que des bus articulés classiques circulent de temps en temps sur la ligne ? Faut-il en déduire que des problèmes d'ordre technique limitent l'utilisation de ces bus ? Quel est le nombre de ces bus utilisés en heures de pointe et en heures creuses ? La STIB possède-t-elle assez de bus de ce type pour les affecter à une autre ligne ?

Par comparaison avec un bus diesel, quelle est la perte de temps consacrée au rechargement en cours de parcours ? Quelle est la conséquence de ce temps additionnel, par comparaison avec un bus diesel, sur le budget d'exploitation nécessaire, le nombre de bus nécessaires et le nombre de chauffeurs supplémentaires ? Quelle est l'incidence de ces bus sur l'organisation et la configuration des dépôts comparativement à un bus diesel ?

Sur le plan des coûts, comment se compare le prix au kilomètre d'un bus articulé électrique par rapport à un bus classique et un bus hybride articulé ? Le poids additionnel de ces bus en raison de la présence de batteries les limite-t-il à certains parcours ? Quelle est l'incidence du chauffage et de l'air conditionné sur leur autonomie ? Quel est le coût des stations de recharge en voirie et dans les dépôts ?

La passation d'une prochaine commande de bus, comme vous l'avez annoncé récemment, portera-t-elle sur des bus hybrides ou électriques, compte tenu de l'échéance 2022 qui ne permet plus à des véhicules de la norme Euro 4 de circuler, ce qui concerne 158 véhicules de la STIB ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Quelques bus articulés classiques circulent en effet certains jours sur la ligne 64, en semaine, aux heures de pointe, car la disponibilité des nouveaux bus articulés électriques n'est pas suffisante à ces

*technische acties die dat met zich meebrengt. Tijdens de week rijden er negentien bussen tijdens het spitsuur en elf in de daluren.*

*De elektrische gelede bussen kunnen enkel uitrijden op lijn 64, omdat die als enige is uitgerust met snellaadpunten aan de eindpunten, goed voor zes minuten per laadbeurt. Voor een heen- en terugrit bedraagt het tijdverlies dus twaalf minuten, wat ons ertoe verplicht meer bussen en bestuurders in te zetten.*

*Op lijn 64 moeten daarvoor twee extra bussen permanent ingezet worden. Dat impliceert bijkomende kosten van 1,4 miljoen euro voor de voertuigen zelf, loonkosten voor zeven tot acht bijkomende bestuurders en 400.000 euro extra werkingskosten per jaar. De voertuigen hebben overigens een levensduur van dertien jaar.*

*In de remise is een trage elektrische laadinstallatie vereist om de batterijen 's nachts volledig te herladen.*

*Het is nog te vroeg om de kilometerkostprijs van elektrische bussen in Brussel te berekenen. Erg veel parameters spelen mee, zoals de verschillende oplaadomstandigheden, het aantal passagiers en de buitentemperatuur.*

*Zelfs indien we de kostprijs per kilometer zouden kennen, mogen we die niet als dusdanig toepassen op andere buslijnen, die andere traject- en operationele kenmerken hebben. We moeten ook de kosten voor mens en milieu meetellen.*

*Elektrische bussen wegen weliswaar zwaarder als gevolg van hun batterijen, maar dat zal hun uitrol in het Brussels Gewest niet belemmeren. Het is niet zozeer het rijbereik dan wel de laadtijd aan de eindpunten die een probleem vormt.*

*De verwarming van de desbetreffende bussen heeft geen invloed op het elektriciteitsverbruik en de laadtijd. De airconditioning daarentegen drijft het elektriciteitsverbruik met 20% de hoogte in, wat leidt tot langere oplaadbeurten. Dat is meegerekend in de zes minuten waarover ik u zonet sprak.*

*De MIVB betaalde een miljoen euro voor de oplaadfaciliteiten aan de Naamsepoort (vier*

moments. Nous préférons que des bus circulent malgré tout.

Ces véhicules sont en effet en phase de déverminage (rodage) et doivent être soumis à différentes campagnes techniques. Pendant la semaine, dix-neuf bus sont utilisés en heures de pointe et onze en heures creuses.

Les bus articulés électriques ne peuvent être affectés qu'à la ligne 64. Cette ligne est en effet la seule à disposer des installations de recharge électrique rapide aux terminus. Le temps nécessaire à la recharge rapide est de six minutes à chaque terminus, soit douze minutes pour un aller-retour. Ce temps d'attente n'existe pas pour les bus fonctionnant avec d'autres types de carburant, où toute l'énergie est embarquée sur le véhicule - diesel, hybride, ou hydrogène - ni pour les bus électriques chargés la nuit.

Le temps de recharge aux terminus induit mathématiquement un allongement du temps nécessaire pour effectuer un aller-retour sur une ligne. C'est donc une source de coût, qui suppose, toutes choses égales par ailleurs, de mobiliser plus de véhicules et de conducteurs. Pour la ligne 64, compte tenu des fréquences de passage et de sa longueur, cela revient à ajouter deux bus sur la ligne en permanence. En termes financiers, cela implique un coût d'investissement d'environ 1,4 million d'euros pour des véhicules ayant une durée de vie de treize ans, sept à huit chauffeurs et un supplément de budget d'exploitation d'environ 400.000 euros par an.

Les bus articulés électriques nécessitent l'installation, au dépôt, de stands de rechargement électrique lent pour un rechargement complet et un équilibrage de la charge des différentes batteries durant la nuit, ce qui n'est pas nécessaire pour les bus diesel.

Il est encore trop tôt pour tirer un bilan du coût kilométrique des bus électriques à Bruxelles. Cela nécessite en effet de disposer d'un grand nombre de mesures, selon les différentes conditions de charge, du nombre de voyageurs et de température, mais aussi de pouvoir interpréter celles-ci pour en tirer des conclusions utiles en vue d'une généralisation à d'autres lignes, qui ont d'autres caractéristiques topologiques et d'exploitation. Il faut également

*transformatoren, twee snellaadpunten en toebehoren) en twee miljoen euro voor die in Haren (een transformator, twee snelladers, 24 nachtladers en toebehoren).*

*Voor de volgende bestelling van nieuwe bussen is er nog niets beslist. Er lopen nog een aantal studies, waarvan de conclusie in de loop van de komende weken aan de beheersorganen zal worden voorgelegd.*

**Mme Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *We moeten misschien onderzoeken of we de kosten kunnen rationaliseren en of we het model kunnen toepassen bij andere buslijnen. De MR-fractie zal alleszins de ontwikkelingen van het dossier volgen.*

*- Het incident is gesloten.*

prendre en considération le coût pour l'environnement et pour notre santé.

Le poids additionnel des bus électriques, en raison de la présence de batteries, n'est pas un facteur qui pourrait en limiter l'usage sur certains parcours au sein de la Région bruxelloise. C'est moins l'autonomie que le temps de charge qui constitue un problème pour les véhicules devant être rechargés au terminus.

Les bus sont équipés d'une chaudière permettant d'assurer la fonction de chauffage tout en limitant le temps d'immobilisation au terminus. Le chauffage n'a donc pas d'impact sur la consommation électrique, et donc sur le temps de recharge. La climatisation, par contre, est responsable d'une surconsommation de l'ordre de 20 %, ce qui induit un temps de recharge d'autant plus long. Les six minutes annoncées tiennent compte de cette surconsommation.

La STIB a payé un montant de l'ordre de 1 million d'euros pour les installations de la porte de Namur, qui comprennent quatre transformateurs et deux chargeurs rapides ainsi que tous les câbles, systèmes de contrôle et de protection, portiques...

À Haren, la STIB a payé 2 millions d'euros pour les installations comprenant un transformateur, deux chargeurs rapides et 24 chargeurs nocturnes ainsi que le matériel complémentaire.

En ce qui concerne la prochaine commande de bus, les études sont en cours et aucune décision n'a été arrêtée à ce stade. La conclusion des études est en voie de finalisation et sera soumise aux organes de gestion dans les prochaines semaines.

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'ai bien pris note des différents coûts. Nous devrions peut-être voir s'il n'est pas possible de les rationaliser et si nous pouvons extrapoler ce modèle de transport sur d'autres lignes. Nous reviendrons vers vous pour connaître l'évolution de la situation.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CARLA DEJONGHE**

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

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

**betreffende "de technische mogelijkheid om  
de normen van bepaalde voertuigen aan te  
passen".**

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Aangezien de milieunormen voor voertuigen strenger worden door de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) en gezien de plannen van de regering in het kader van het klimaatplan, stellen steeds meer Brusselaars zich vragen over hun voertuig. Heel wat mensen hebben immers een wagen, vaak op diesel, die ze nog maar enkele jaren geleden gekocht hebben. Een nieuwe wagen kopen is duur en daarom willen mensen een weloverwogen keuze maken.

Onlangs meldde de pers dat er technische ingrepen mogelijk zijn om dieselvoertuigen met Euro 4-norm naar Euro 5 en zelfs naar Euro 6 te upgraden. Aangezien dieselvoertuigen met Euro 4-norm vanaf 2022 het gewest niet langer binnen mogen, kan dat voor velen een oplossing zijn.

Een Duits bedrijf ontwikkelde een systeem waardoor voertuigen veel minder uitstoten. Het gebruikt een zogenaamde AdBlue-tank en past de software van de wagen aan. Experts zeggen dat het systeem perfect ingebouwd kan worden in dieselwagens van na 2007. Uit tests zou ook daadwerkelijk blijken dat de uitstoot gevoelig daalt door de ingreep, die ongeveer 2.500 euro kost.

**QUESTION ORALE DE MME CARLA  
DEJONGHE**

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

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

**concernant "la possibilité technique  
d'adapter les normes de certains véhicules".**

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *Compte tenu de l'introduction de la zone de basse émission (LEZ) et des projets du gouvernement dans le cadre du plan climat, l'utilisation d'une voiture personnelle pose question pour un nombre croissant de Bruxellois.*

*La presse a récemment évoqué des interventions techniques permettant de faire passer les véhicules diesel de la norme Euro 4 à Euro 5, voire Euro 6. Voilà qui devrait intéresser de nombreux automobilistes dont le véhicule ne sera plus autorisé à entrer dans la Région à partir de 2022.*

*Une entreprise allemande a mis au point un système permettant de réduire considérablement les émissions des véhicules. Ce système, dont le prix s'élève à 2.500 euros, pourrait être installé sur les véhicules diesel datant d'après 2007.*

*Les automobilistes seraient disposés à supporter le coût du système s'il leur permet de prolonger la durée d'utilisation de leur voiture. De nombreux usagers hésitent à passer au véhicule électrique en raison de son prix élevé et du manque de stations de recharge.*

*Vous avez exprimé dans la presse votre intérêt pour le système précité, qui nécessite l'homologation du*

Voertuigeigenaars zouden bereid zijn die kosten te dragen als ze daardoor een paar jaar langer met hun wagen kunnen blijven rijden. De gebrekkige ontwikkeling van een laadpalennetwerk in Brussel en de hoge prijs van elektrische wagens doen velen immers twijfelen om nu al een elektrisch voertuig aan te schaffen.

In de pers verklaarde u interesse te hebben in dat systeem. Om het in Brussel toe te passen, moeten er eerst wel nog behoorlijk wat wettelijke en administratieve drempels weggewerkt worden. In eerste instantie zou het aangepaste voertuig gehomologeerd moeten worden door een erkende constructeur. De constructeurs blijken echter niet zo happig omdat ze vanzelfsprekend liever nieuwe voertuigen verkopen. Daarnaast wordt de Euronorm ook gecontroleerd door de LEZ-camera's en is het niet helemaal duidelijk hoe het systeem een aangepaste norm zouden kunnen registreren.

Gezien de LEZ-deadlines lijkt het ons nuttig om het systeem zo snel mogelijk ook in Brussel te kunnen gebruiken. Hebt u de administratie al de opdracht gegeven te onderzoeken hoe het hierboven beschreven systeem precies werkt?

Welke drempels zijn er nog om het ook in Brussel mogelijk te maken?

Staat u nog steeds achter het systeem, zoals u eerder verklaarde? Wat is het tijdschema voor de mogelijke invoering in Brussel?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** De LEZ werd ingevoerd omdat er in België jaarlijks meer dan 9.000 mensen vroegtijdig overlijden ten gevolge van vervuilde lucht. Luchtvervuiling eist vijftien keer meer dodelijke slachtoffers dan het verkeer. Het is een stille moordenaar, waar we niet vaak genoeg bij stilstaan. Daarom staat er in het regeerakkoord ook heel stellig dat diesels tegen 2030 en benzine- en LPG-voertuigen tegen 2035 uit de stad zullen worden geweerd.

Het gaat inderdaad om vervuiling, maar het is onmogelijk alle wagens door elektrische wagens of wagens zonder uitstoot te vervangen. Daarom streven we ernaar het aantal privévoertuigen terug te dringen. Dat is ook de doelstelling van het plan

*véhicule par un constructeur agréé. Les constructeurs se montrent toutefois réticents car ils préfèrent bien évidemment vendre des véhicules neufs. La question du contrôle par les caméras de la LEZ se pose également.*

*Compte tenu des délais liés à la LEZ, il serait utile de pouvoir instaurer le système à Bruxelles dès que possible. Êtes-vous toujours favorable au système et avez-vous déjà demandé à l'administration d'étudier son fonctionnement exact ? Dans quel délai le mettriez-vous en œuvre à Bruxelles ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).-** *La LEZ a été introduite afin de lutter contre la pollution de l'air, qui tue quinze fois plus que la circulation routière. Voilà pourquoi l'accord de coalition stipule clairement que les diesels seront interdits dans la ville d'ici 2030, et les véhicules à essence et au GPL d'ici 2035.*

*Nous nous efforçons de réduire autant que possible le nombre de véhicules privés, conformément au plan Good Move, afin de lutter contre le changement climatique, de réduire les embouteillages et de créer davantage d'espace urbain.*

Good Move. Dat is niet alleen goed voor het klimaat, maar het helpt ook om de files te verminderen en meer plaats in de stad te creëren.

In december gaf de Brusselse regering groen licht voor een studie waarin er een roadmap wordt opgesteld voor de ban van voertuigen met een verbrandingsmotor. De studie werd opgestart door Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW). Het is de bedoeling na te gaan hoe we in de aanstaande jaren voor de deadlines ervoor kunnen zorgen dat de ban van de voertuigen met een verbrandingsmotor onder gepaste sociale, ecologische, financiële en juridische voorwaarden gerealiseerd kan worden zodat alle betrokken partijen zoals particulieren, bedrijven, overheden of de automobielsector aan de ambitie kunnen voldoen.

Daarbij zullen alle alternatieven inzake technologie en brandstof worden onderzocht, ook de alternatieven die een overgangsfase mogelijk moeten maken. Het soort van oplossing waarnaar u verwijst, is zeker positief en zal ook worden onderzocht. Ze draagt bij tot een geleidelijke uitfasering van de dieselwagen en het zal de burgers die alsnog een privéwagen nodig hebben, beduidend minder kosten dan de aankoop van een nieuwe wagen. Bovendien willen we rekening houden met de werkelijke uitstoot en niet noodzakelijk met de Euronorm. Als een wagen door een dergelijke aanpassing minder uitstoot, kunnen we dat alleen maar toejuichen. Zoals u zelf echter al aangaf, vereist dat wel een aantal aanpassingen.

De uitdaging bestaat er dan ook in een manier te vinden om het systeem in praktijk te brengen. De LEZ wordt momenteel immers gecontroleerd op basis van de Euronorm van de wagen. De database die daaraan ten grondslag ligt, moet dan ook aangepast kunnen worden. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de berekening van de belasting op de inverkeerstelling. Ik hoop nog steeds op een goede samenwerking met Vlaanderen en Wallonië zodat we een systeem kunnen uitwerken waarbij de regels overal dezelfde zijn.

Ik hoop ook snel de resultaten van de studie te ontvangen om daarmee aan de slag te gaan. Als politici stellen we politieke doelstellingen voor, maar de experts moeten zich nu uitspreken over de

*Le gouvernement bruxellois a récemment donné son feu vert à une étude visant l'établissement d'une feuille de route pour l'interdiction des véhicules à moteur à combustion. L'objectif est d'étudier les moyens de mettre en œuvre l'interdiction précitée dans des conditions sociales, écologiques, financières et juridiques appropriées.*

*Toutes les options technologiques et de carburant seront étudiées, en ce compris la solution à laquelle vous faites référence. Cette dernière favorise l'abandon progressif des véhicules diesel et entraîne pour les citoyens qui ont réellement besoin d'une voiture un coût nettement moins élevé que l'achat d'une voiture neuve. Par ailleurs, notre objectif consiste à tenir compte des émissions réelles, et pas nécessairement de la norme Euro.*

*Le défi consiste donc à trouver un moyen de mettre le système en pratique. À cet effet, je compte sur une bonne coopération avec la Flandre et la Wallonie afin que nous puissions élaborer un système fondé sur des règles uniformes.*

*J'espère également recevoir bientôt les résultats de l'étude. Il appartient aujourd'hui aux experts de définir les méthodes les plus efficaces pour atteindre les objectifs fixés.*



meest efficiënte methodes om die te verwezenlijken. Hun suggesties zullen deel uitmaken van een ruimere studie die al is besteld.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Het is een goede zaak dat het systeem deel uitmaakt van de studie. De Open Vld kan zich ook vinden in de context die u schetst. Mijn partijgenoot heeft als minister de lage-emissiezone en Good Move immers mee ondersteund.

- *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 "de datasoevereiniteit van de overheden en de ontwikkeling van hulpmiddelen zoals de app Smart Mobility Planner (SMOP)".

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (*in het Frans*).- *Momenteel is de site van Brussel Mobiliteit nogal versnipperd: onder verschillende rubrieken vindt de reiziger er wel vijftien apps waarmee hij zijn reisweg kan uitstippelen. Eén daarvan is de app Smart Mobility Planner (SMOP), onder de rubriek multimodale reiswegplanners.*

*Dit jaar komt daar nog de nieuwe app Skipr bij, die realtime-informatie geeft over eventuele problemen in het verkeer of op het spoor en zo de reiziger wilt helpen om op het laatste moment de beste keuze te maken. De meeste aanbieders zijn al geïntegreerd in deze site: NMBS, De Lijn, TEC, MIVB, Jump Bikes, Poppy, Villo, Vélo en Mobit.*

*De doelstellingen van de SMOP-app komen eigenlijk helemaal op hetzelfde neer. Hoe meer aanbod er is, hoe belangrijker het wordt om via een geschikte app de beste keuzes te kunnen maken. Van elke dienst moeten we ons durven afvragen of*

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *Le groupe Open Vld se retrouve également dans le contexte que vous schématisez. Il soutient la LEZ ainsi que le plan Good Move.*

- *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 "la souveraineté numérique des autorités publiques et le développement d'outils tels que l'application Smart Mobility Planner (SMOP)".

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- À ce jour, le site de Bruxelles Mobilité référence pas moins d'une quinzaine d'applications sous des rubriques aux aspects particulièrement segmentants : des calculateurs d'itinéraire multimodal, des calculateurs d'itinéraire multimodal et GPS ou encore des itinéraires par transport urbain. Notons la présence de l'application Smart Mobility Planner (SMOP) dans la rubrique des calculateurs d'itinéraire multimodal.

Cette année, il faut noter également l'arrivée de l'application Skipr, dont voici le descriptif : "En centralisant l'ensemble des moyens de transports personnels, publics et privés, l'application propose à un utilisateur de planifier son trajet et de choisir le mode de transport qui le correspond le mieux sur la base des informations en temps réel des différents fournisseurs de services. Ainsi, l'application tient compte du trafic et des éventuels

*hij wel een toegevoegde waarde biedt. Een studie van Yahoo! toont immers aan dat 30% van de apps na een week al niet meer gebruikt wordt en dat na een maand twee derde van de mobiliteitsapps niet meer bekeken wordt.*

*Nieuwe technologieën zijn mooi, maar de gebruiker moet altijd centraal blijven staan. Die gebruiker is meer dan een cijfer in de statistieken, het moet om zijn ervaring draaien.*

*Data hebben een enorm economisch potentieel, zeker als het over diensten gaat van het type 'mobiliteit op aanvraag' (Mobility as a Service of MaaS). De overheid moet daar een waakzame en soevereine rol in spelen. Al die data zijn immers heel belangrijk voor het ontwikkelen van een publiek gestuurde mobiliteitsstrategie.*

*Hoe handhaven het Brussels Gewest en zijn instellingen van openbaar nut (ION) hun soevereiniteit als het gaat over het beheer en de interpretatie van data?*

*Met het oog op flexibiliteit en innovatie kan het nuttig zijn om een beroep te doen op private spelers, maar hoe verwerft Brussel Mobiliteit zelf competenties op dat vlak?*

*Als er apps ontwikkeld worden in samenwerking met een private speler, wie is dan verantwoordelijk voor het aspect privacy en bescherming van de persoonlijke gegevens van de gebruikers van die apps?*

*De SMOP-app hanteert de term 'consortium', maar die heeft geen wettelijke of reglementaire lading. Wat is precies de contractuele band met de privéspeler? Hoe is de markt hiervoor verkend? Hoe wordt het project gefinancierd?*

*Bestaat de mogelijkheid dat het project wordt overgedragen aan een entiteit die vandaag nog niet tot het consortium behoort? Onder welke contractuele voorwaarden? Wat dan met de data die onder de reglementering inzake gegevensbescherming (de zogenaamde GDPR-wetgeving) vallen?*

*Bij dit project wordt vaak over 'open source' gesproken. Over welke onderdelen van het project gaat het dan? Wordt de broncode conform de*

*problèmes sur la route ou sur le réseau ferroviaire pour déterminer les itinéraires possibles."*

*Pour l'instant, la SNCB, De Lijn, les TEC, la STIB, Uber, Jump Bikes, Poppy, Villo, Vélo et Mobit sont déjà intégrés à l'application. Pour l'application SMOP, la finalité est ainsi décrite, sur le site internet ad hoc: "Le projet de planificateur d'itinéraire intermodal SMOP vise à intégrer l'ensemble des données temps réel des différents opérateurs de mobilité pour permettre à l'utilisateur de calculer à tout moment le meilleur itinéraire en transport en commun et mobilité douce (vélo et marche à pied)."*

*Inévitablement, qui dit multiplication de l'offre dit bien entendu questionnement sur le choix optimal, raison d'être, sans doute, d'une application quant à sa pertinence ou sa nécessité pour la chose publique. En ce sens, il importe de toujours se poser la question de l'intérêt d'un service et d'une valeur ajoutée, d'autant plus que, selon une étude réalisée par Yahoo!, 30 % des applications ne sont plus utilisées après une semaine et que ce chiffre touche même deux tiers des applications mobiles après un mois.*

*À cela, il me semble devoir ajouter, toujours par souci de la chose publique, que, in fine, c'est bien l'utilisateur qui doit être au cœur de la nouveauté technologique, et singulièrement l'expérience de cet utilisateur, qui ne peut être réduite à un calcul ou des statistiques.*

*Dans ce contexte, il faut rappeler que les datas constituent un potentiel économique énorme au cœur des opportunités d'offre de services de type "mobilité à la demande" (mobility as a service, MaaS), mais au gré d'un processus qui appelle toutefois les pouvoirs publics à être extrêmement vigilants et à être des acteurs souverains de ces évolutions, lesquelles constitueront autant de sources d'information cruciales pour la stratégie et la gouvernance publique des questions de mobilité.*

*À cet égard, je voudrais vous poser quelques questions. Tout d'abord, quelles sont les balises stratégiques adoptées par notre Région et ses organismes d'intérêt public (OIP), afin de garantir leur souveraineté en matière de gestion et interprétation des données ?*

*criteria van de organisatie Open Source Initiative (OSI) vrijgegeven? Als dat niet het geval is, bij wie berusten dan de intellectuele rechten betreffende de broncode, de namen, de grafische elementen, de teksten?*

Si l'appel au privé garantit, j'en conviens, une certaine agilité et permet également de stimuler l'innovation, est-ce que Bruxelles Mobilité s'est fixé des objectifs en matière d'acquisition de compétences en interne ?

Dans le cadre d'outils développés en partenariat avec des entreprises privées, qui assume la responsabilité de la protection et de l'anonymisation des données personnelles quant aux usages de ces applications ?

Dans le cas de l'application SMOP précitée, l'appellation "consortium" n'étant réglementée par aucun texte légal ou réglementaire, quel contrat régit la relation entre les différentes entités, et plus particulièrement avec le secteur privé ?

Le projet fait-il l'objet d'une passation de marchés ? Quelles sont les modalités de financement de ce projet ?

Ce projet est-il cessible à une entité non incluse à ce jour dans ce fameux consortium ? Dans l'affirmative, les conditions sont-elles contractuelles ? Et qu'en est-il des données tombant sous le coup du règlement général sur la protection des données (RGPD) ?

Le terme "open source" (code source ouvert) revenant de façon récurrente pour qualifier ce projet, pouvez-vous me dire s'il est conforme aux critères de l'OSI, donc de l'Open Source Initiative ? Quelles sont la ou les parties du projet qui répondent à l'appellation "open source" ? Quelles licences libres ou "open source" sont-elles d'application ?

La mise à disposition du code source est-elle conforme aux conditions d'utilisation de l'OSI ? Si le projet ne répond pas aux critères de l'OSI, qui est détenteur des droits concernant le code source, les noms, les éléments graphiques et les textes ?

Enfin, pourriez-vous nous indiquer, en pratique, qui détient les droits intellectuels sur ce projet ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft eerst een samenwerkingsprotocol en vervolgens een samenwerkingsakkoord afgesloten met de FOD Mobiliteit enerzijds en met*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB a d'abord conclu un protocole de collaboration avec le service public fédéral (SPF) Mobilité, d'une part, et avec les TEC, la SNCB, De Lijn et la société

*de vervoersmaatschappijen NMBS, TEC, De Lijn en de private maatschappij NextRide anderszijds.*

*De private sector zal altijd betrokken zijn bij dit soort projecten, maar dat neemt niet weg dat de openbare administratie enkele nieuwe profielen zal moeten aantrekken: gegevensanalisten, ICT-programmeurs en juristen die onderlegd zijn op het vlak van gegevensbeheer. Dat is een hele uitdaging.*

*Elke partner verbindt zich ertoe het algemene reglement inzake gegevensbescherming (GDPR) na te leven. We willen hier heel strikt in zijn. De juridische verantwoordelijkheid berust bij de deelnemende partijen.*

*Voor het project Interoperable Multimodal Route Manager werd door de federale ministers bevoegd voor digitale agenda en mobiliteit een oproep gelanceerd. Het was de bedoeling om de digitale innovatie ten dienste te stellen van de mobiliteit, vandaar ook de keuze voor een opendatabeleid.*

*Op 30 juli 2018 werd dit project door de jury van Smart Mobility Belgium geselecteerd. Het krijgt een subsidie van iets meer de 400.000 euro. Op 6 november 2018 trok de FOD Mobiliteit 200.000 euro uit voor NextRide, dit op vraag van de openbare vervoersmaatschappijen en op basis van het KB van 7 oktober 2018.*

*Wie geen deel uitmaakt van het zogenaamde consortium, kan ook de resultaten van het project niet inzien. Partijen kunnen niet eenzijdig uit het samenwerkingsakkoord stappen en ze kunnen het noch in zijn geheel noch gedeeltelijk overdragen als de andere partijen zich daarmee niet schriftelijk akkoord hebben verklaard.*

*SMOP was de oorspronkelijke naam van het project. Het is geen commercieel product en dus hebben de partijen die naam niet laten registreren. De naam wordt door heel wat spelers in België en Frankrijk gebruikt, soms als app, soms met commerciële doelen. Het risico op juridische betwistingen lijkt dan ook gering te zijn.*

*De deelnemende partijen die volgens de principes van open source werken, beheren de routeplanner. Voor het gebruik van de opensourcesoftware van die routeplanner is een GNU Lesser General*

privée NextRide, d'autre part. Ensuite, la STIB a conclu un accord de coopération avec ces opérateurs.

Même si le secteur privé sera forcément impliqué dans le domaine, il est en effet indispensable que l'administration se renforce avec notamment de nouveaux types de profils tels que des analystes de données, des programmeurs en technologies de l'information et de la communication (TIC) et des juristes spécialisés dans les questions de gestion de données. En plus de l'aspect formation et de la nécessité d'inclure le secteur privé, il importe donc également de créer de nouveaux profils. C'est un enjeu important.

Concernant les données, celles-ci tombant sous le coup du règlement général sur la protection des données (RGPD), chacune des parties s'engage à respecter ce règlement. Nous ne comptons pas laisser de marge de manœuvre en la matière : la Région se doit d'être stricte dans ce domaine. La responsabilité juridique incombe aux parties prenantes.

Dans le cas de l'application SMOP précitée et concernant l'appellation "consortium", le projet "Interoperable Multimodal Route Manager" résulte de l'appel à projets lancé par les ministres fédéraux de l'agenda numérique et de la mobilité pour mettre l'innovation numérique au service de la mobilité en Belgique et favoriser ainsi la politique d'ouverture des données (open data) pour la mobilité.

Ce projet a été sélectionné le 30 juillet 2018 par le jury de l'appel à projets Smart Mobility Belgium. Il est subsidié à hauteur d'un montant d'un peu plus de 400.000 euros. Le 6 novembre 2018, le SPF Mobilité a reversé un montant de plus de 200.000 euros à NextRide à la demande des TEC, bénéficiaires, et sur la base de l'arrêté royal du 7 octobre 2018.

Les résultats du projet ne sont pas accessibles à des entités ne faisant pas partie du consortium. Il ne peut pas être mis fin à cet accord de coopération par une des parties et cet accord ne peut être cédé par une des parties, ni dans sa totalité, ni partiellement, sans l'accord écrit préalable des autres parties, sauf exceptions prévues à l'article 11 du Code des sociétés.

*Public Licence (LGPL) vereist. Het is de organisatie Open Source Initiative (OSI) die deze licentie goedkeurt. Daarenboven moet de gebruiker met elk van de vier aanbieders van openbaar vervoer afzonderlijk een opendatalicentie afsluiten als hij hun open data wil gebruiken. De broncode behoort de vier transportbedrijven toe. Het ter beschikking stellen van die broncode en van de intellectuele rechten van de routeplanner worden vastgelegd in het samenwerkingsakkoord, dat vertrouwelijk is.*

Le SMOP, pour "Smart Mobility Open Trip Planner", était le nom originel du projet. Comme il ne s'agissait pas d'un produit commercial, les parties n'ont pas estimé opportun de faire enregistrer le nom. Cette dénomination est déjà largement utilisée en France et en Belgique par de nombreuses entités, à titre d'application ou à d'autres fins commerciales ou non. Le risque semble donc limité quant à une quelconque responsabilité juridique sur son usage.

Le nom de SMOP a été retenu pour un projet et n'est pas le nom commercial d'un produit commercial. Un projet peut choisir un nom de projet. Une marque, par contre, ne vise pas à protéger le nom d'un projet, ou très rarement, mais nomme principalement un produit ou un service commercial. Une marque peut faire l'objet d'un dépôt de marque, mais dans le cas qui nous occupe, la dénomination SMOP a été retenue pour un projet et non pour un produit ou un service commercial.

Les parties du projet qui répondent à l'appellation "open source" sont les principales composantes du "route planner", l'outil de planification d'itinéraire. Les licences de logiciel "open source" pour l'utilisation du planificateur d'itinéraire sont une licence publique générale limitée GNU (GNL lesser general public licence, GNL LGPL). De plus, l'utilisateur doit conclure une licence de type "open data" avec chacun des quatre opérateurs de transport public pour l'usage de leurs données ouvertes.

Le planificateur d'itinéraire sera mis à disposition avec l'usage d'une licence de type LGPL qui est approuvée par l'organisation Open Source Initiative (OSI). Le code source appartient aux quatre opérateurs de transport public. La mise à disposition du code source et les droits intellectuels sur ce projet sont déterminés dans l'accord de coopération, qui est confidentiel.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Wat de gegevensbescherming betreft: wie is concreet en juridisch de beheerder van de persoonlijke gegevens?*

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Concernant le RGPD, qui est concrètement et juridiquement le gestionnaire des données à caractère personnel ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Volgens mijn informatie is elke entiteit verantwoordelijk voor haar eigen gedeelte.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Het doet me plezier dat het project niet kan worden overgedragen of verkocht.*

*De broncode blijft eigendom van de vier vervoersmaatschappijen. Is dat niet in tegenspraak met de filosofie van open data?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Daar kan ik niet meteen op antwoorden. Ik kan wel een kopie van het samenwerkingsakkoord bezorgen.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik zal zelf ook opzoekingswerk doen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

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

**betreffende "de heraanleg van de Churchill- en de Albertlaan met afzonderlijke fietspaden en de aanleg van gewestelijke fietsroutes in de gemeente Ukkel".**

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *In 2019 werden er eindelijk vergunningen verleend voor de aanleg van gewestelijke fietsroutes (GFR) door Ukkel. Heel wat fietsers hopen dat de werken nu zo snel mogelijk beginnen.*

*Tot hun grote tevredenheid werd er vorig jaar al een fietspad afgebakend op de Winston Churchillaan. Daar wordt veel gefietst, want de laan loopt van het noorden van Ukkel langs twee universiteiten naar het Ter Kamerenbos. Het*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Selon mes informations, chaque entité est responsable pour sa partie.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je me réjouis que le projet ne soit pas cessible.

Par rapport au code source, il est la propriété des quatre sociétés de transport public mais n'est-ce pas incompatible avec la logique de l'open source ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne peux pas vous répondre. Je peux vous transmettre la copie de l'accord de coopération.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous remercie, je ferai des recherches moi-même.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

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

**concernant "le réaménagement des avenues Churchill et Albert avec des pistes cyclables séparées et l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux dans la commune d'Uccle".**

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- En 2019, les permis pour l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) passant par la commune d'Uccle ont enfin été délivrés. L'aménagement de ces ICR est attendu depuis de nombreuses années par les cyclistes ucclois ainsi que par ceux des communes limitrophes. Ils souhaitent que les travaux puissent commencer sans tarder.

Par ailleurs, à la grande satisfaction des cyclistes, 2019 a vu le marquage d'une piste cyclable avenue Churchill. Cet axe est très emprunté, puisqu'il lie

*nieuwe fietspad sluit bovendien aan op dat op de Albertlaan.*

*Voor het fietspad op de Winston Churchillaan werd een rijstrook opgeofferd. Het vormt echter een voorlopige oplossing. Op termijn moet er een afgescheiden fietspad komen, net als op de Albertlaan. De gemeenten Ukkel en Vorst zijn daar in elk geval voor te vinden.*

*Hoever staan de plannen voor de heraanleg van de Winston Churchillaan en de Albertlaan? Is de aanleg van de GFR's in Ukkel waarvoor een vergunning werd verleend volledig of gedeeltelijk opgenomen in de door Brussel Mobiliteit uit te voeren werken? Zo ja, binnen welke termijn? Welke termijn is er voorzien voor de heraanleg van de Burgemeester Jean Herinckxlaan en de Baron Guillaume Van Hammestraat?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gaat om twee verschillende projecten. Ten eerste is er de volledige of gedeeltelijke aanleg van de gewestelijke fietsroutes (GFR) in Ukkel. Op de Winston Churchillaan en de Albertlaan zijn er al voorlopige afgescheiden fietspaden. Dat is een ander project, maar het is belangrijk dat we vanuit een globale logica vertrekken. Voorts bestaan er plannen voor tramlijn 7 die een impact kunnen hebben op de twee lanen.*

*Ik bepaal de prioriteiten op basis van de beschikbare middelen. Er is nog geen precieze planning, dus over een datum kan ik nog niets zeggen. Bovendien zijn er nog geen vergunningen voor de werken aan de Winston Churchillaan en de Albertlaan.*

*Er werd een vergunning verleend voor de aanleg van de GFR's 7, 8, B en C in Ukkel. Dat is een*

notamment le nord d'Uccle au bois de la Cambre mais aussi à la commune d'Ixelles, à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et à la Vrije Universiteit Brussel (VUB). De plus, il prolonge très opportunément les pistes cyclables marquées sur l'avenue Albert.

Ce marquage, réalisé sur l'avenue Churchill par la suppression d'une bande pour la circulation automobile, a été globalement bien accueilli. Il s'agit cependant d'une situation provisoire et un aménagement définitif complet avec piste cyclable séparée de la circulation automobile est attendu. Il en va de même pour l'avenue Albert, où des pistes cyclables séparées pourraient également être aménagées. Il nous revient que les communes d'Uccle et de Forest sont demandeuses et soutiennent ces deux projets.

Quel est l'état d'avancement des projets de réaménagement des avenues Churchill et Albert avec des pistes cyclables séparées ? La réalisation de tout ou partie des aménagements prévus dans les permis obtenus pour les ICR sur le territoire d'Uccle est-elle programmée dans les travaux à réaliser par Bruxelles Mobilité ? Si oui, dans quel délai ? En particulier, quels sont les délais prévus pour le réaménagement de l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx et de la rue baron Guillaume Van Hamme ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il existe deux projets différents. Un permis vise la réalisation de tout ou partie des aménagements prévus pour l'ICR sur le territoire d'Uccle. À proximité, les avenues Winston Churchill et Albert disposent déjà de pistes temporaires séparées, qui améliorent la situation. Il s'agit d'un autre projet, mais il est important d'agir dans une logique globale. Il existe également un projet pour la ligne de tram 7, qui peut avoir un impact sur ces mêmes avenues Winston Churchill et Albert.

Nous fixons l'ordre des priorités, avec les budgets et les ressources dont nous disposons. Il n'est pas possible pour l'instant de vous donner une date exacte, car nous manquons encore d'un calendrier précis. En outre, le permis pour les avenues Winston Churchill et Albert n'est pas encore confirmé.

*ambitieux project, waarbij verscheidene aspecten worden aangepakt en dat gericht is op het verbeteren van een reeks wegen. Voor die werken moet ik een planning opstellen die tegelijkertijd ambitieus en realistisch is.*

*Voorts zijn er in Good Move een aantal uitvoeringsdata opgenomen voor de verschillende fietsnetwerken in Brussel waarmee ik rekening moet houden.*

*Ik probeer druk te zetten om de zaken te doen vooruitgaan. Er kwamen echter meer dan 8.000 reacties op Good Move. Het vergt tijd om die allemaal te verwerken. Ik hoop u de resultaten over een maand of twee te kunnen voorleggen. Dan kan ik de prioriteiten en de planning bepalen.*

*Net zoals voor de Heldensquare hebben we ook voor de fietsroutes ambitieuze plannen, waar ik eerst de nodige middelen voor moet vinden. Daar ben ik momenteel naar op zoek.*

Je rappelle qu'il s'agit de deux autres projets. Celui pour lequel le permis vient d'être octroyé consiste à aménager les ICR 7, 8, B et C sur le territoire de la commune. C'est un projet assez ambitieux, aux aspects multiples : sécuriser les carrefours, avancer les trottoirs, les lignes guides et les dalles podotactiles, mettre en place des dispositifs de ralentissement du trafic (plateaux en coussins berlinois), rénover le revêtement de la voirie, réaménager certains carrefours, mettre en place une signalétique directionnelle régionale propre aux ICR, placer du mobilier urbain, des arceaux à vélos, des potelets, des poubelles et des bancs, procéder à des plantations. Ce projet ambitionne d'améliorer une série de voiries : une partie de l'avenue Winston Churchill, mais également les avenues de Messidor, Herinckx, de Boetendael et Defré ainsi que le square des Héros.

J'ai déjà répondu à une question de Mme Czekalski sur ce projet il y a peu. Je ne vais pas citer toute la liste, mais de nombreuses rues sont impliquées dans ces tracés. Il importe de les intégrer dans un calendrier à la fois ambitieux et réaliste. Nous nous attelons à cet exercice.

Une réflexion plus globale sur les ICR, le réseau express régional vélo (RER-vélo) et les réseaux vélo plus et vélo confort de Good Move est également en cours. Comme vous le savez, le plan Good Move est en phase d'adaptation pour la deuxième lecture. Il comporte une série de fiches avec des dates de concrétisation. Il est important d'en tenir compte, car il prévoit aussi des réseaux cyclistes. J'essaie de faire avancer cet exercice sur le vélo plus et le vélo confort.

Je mets la pression pour que cela avance, mais le plan Good Move a suscité plus de 8.000 réactions. Tout lire, tout analyser et inclure les réponses prend du temps. J'espère pouvoir vous présenter les résultats dans un ou deux mois. Nous serons alors capables de déterminer les priorités et des calendriers réalistes de ce projet. Nous ne manquerons évidemment pas de vous informer dès que ce sera fait mais, pour l'instant, je préfère rester prudente sur les dates.

Comme je l'ai dit pour le square des Héros, nous avons des plans ambitieux à réaliser, mais il nous faut les ressources humaines et budgétaires pour le



**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Ik had graag gehoord dat u alle plannen zou uitvoeren, maar ik begrijp dat dat niet voor de hand ligt.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Ik heb niet gezegd dat ik dat niet zal doen. U vroeg mij een datum, die ik nu nog niet kan geven.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *U hebt nog geen prioriteiten bepaald.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

**betreffende "de raadpleging van de randgemeenten in het kader van het Good Move-plan".**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans)*.- *Het plan Good Move steunt op een inspraakproces, waarbij een groot aantal Brusselse actoren werd geraadpleegd. Het Vlaams Gewest reageerde eveneens via drie instellingen. In het totaal bezorgden zeventig van de honderd aangesproken organisaties hun bevindingen over de gevolgen die het project voor het gewest en voor hun activiteiten zou hebben.*

*Gedurende het volledige proces bleef inspraak het sleutelwoord. Dat is uiteraard een goede zaak. Het lijkt er echter op dat de aan het Brussels Gewest grenzende gemeenten niet werden geraadpleegd of*

*faire. C'est l'exercice auquel nous nous livrons actuellement.*

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- *Je suis un peu déçue. J'aurais voulu vous entendre dire que vous alliez tout faire, mais je comprends bien que ce n'est pas évident.*

**Mme Elke Van den Brandt ministre**.- *Je n'ai pas décidé de ne pas le faire. Vous me demandez une date. Si je vous en donne une, elle doit être correcte. Or, elle n'a pas encore été déterminée, mais nous n'avons nullement abandonné les projets.*

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- *Vous êtes encore dans la réflexion et nous ignorons encore quelles sont les priorités.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

**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 consultation des communes périphériques dans le cadre du plan Good Move".**

**M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- *L'ensemble de la dynamique Good Move visant à élaborer le plan régional de mobilité (PRM) repose sur un processus participatif. Dans ce cadre, un grand nombre d'acteurs ont été consultés avec quatre grands principes en ligne de mire : la transparence, la transversalité, la coconstruction et l'appropriation.*

*Parmi les acteurs consultés figuraient les dix-neuf communes de la Région, la Commission régionale de la mobilité (CRM), les usagers et les citoyens de la Région ainsi que les élus régionaux. Parmi les parties prenantes, reprises à l'annexe 2 de la synthèse de la consultation sur l'avant-projet de*

*dat hun standpunt de Brusselse regering niet heeft bereikt.*

*Werden de aangrenzende Vlaamse gemeenten betrokken bij het overleg over Good Move?*

*Contacteerde de MIVB die gemeenten in het kader van haar nieuwe busplan? Hield ze rekening met hun eventuele opmerkingen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Good Move is bedoeld als een strategisch plan op macroniveau. Onze gesprekspartners waren dan ook voornamelijk vertegenwoordigers van gewestelijke en federale instellingen.*

*De Brusselse gemeenten werden vanzelfsprekend nauw bij het project betrokken, aangezien de*

PRM, on retrouve des acteurs économiques et syndicaux, des asbl, la Vrije Universiteit Brussel (VUB), la zone de police Midi, la Commission européenne, des communes bruxelloises, etc.

La Région flamande avait également répondu par l'entremise de trois organismes (son département de la mobilité et des travaux publics, De Lijn, De Werkvennootschap). Au total, pas moins de 70 organisations sur les 100 sollicitées ont fait part de leur analyse des incidences qu'un tel projet aurait sur la Région et sur leurs activités.

Ateliers, rencontres bilatérales, enquête en ligne, diagnostic, consultations, panel citoyen... À chaque phase de l'élaboration du plan Good Move, de la phase exploratoire à la phase de consolidation, la consultation a été et reste sans doute le maître-mot de tout le processus.

Si l'on peut se féliciter de toutes ces consultations et du nombre d'acteurs, publics et privés, impliqués dans la démarche Good Move, il semblerait toutefois que toutes les communes situées dans la périphérie immédiate de Bruxelles n'auraient pas été consultées ou que leurs avis ne seraient pas remontés jusqu'au gouvernement de la Région bruxelloise.

Trois administrations de la Région flamande ont répondu par courrier au questionnaire de consultation sur l'avant-projet de plan régional de mobilité. Les communes périphériques qui se trouvent sur le territoire de la Région flamande ont-elles bien été associées au processus Good Move ?

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan bus de la STIB, des contacts ont-ils été pris entre la STIB et les communes périphériques ? La STIB a-t-elle tenu compte, en tout ou en partie, des éventuelles remarques qui lui auraient été communiquées par ces communes ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Good Move étant un plan stratégique proposant des mesures au niveau macroscopique, nos interlocuteurs étaient davantage des représentants du niveau régional ou fédéral, notamment le département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, MOW), l'Agence flamande des

*maatregelen van Good Move een grote invloed hebben op hen. De aan Brussel grenzende gemeenten zullen vooral worden betrokken als het plan in concrete projecten wordt omgezet, zoals de lokale mobiliteitscontracten en andere.*

*Het advies van de Brusselse gemeenten werd expliciet gevraagd. Bij de randgemeenten gebeurde dat niet, maar via het openbaar onderzoek werd wel een heel ruim publiek bereikt. Op die manier konden niet-Brusselse gemeenten en provincies hun inbreng leveren. Zo hebben de gemeente Kraainem en de provincie Vlaams-Brabant via dat openbaar onderzoek een advies ingediend. Trouwens, 10% van de 8.000 mensen die online op de enquête hebben gereageerd, bleken buiten het Brussels Gewest te wonen.*

*Daarnaast heeft Brussel Mobiliteit eind augustus - terwijl het onderzoek liep dus - Good Move ook voorgesteld op het festival PeriFeria, dat uitgaat van de gemeenten Anderlecht, Vorst, Ukkel, Drogenbos en Ruisbroek.*

*Betreffende het nieuwe busplan had de Brusselse regering de MIVB de opdracht gegeven om de negentien Brusselse gemeenten te raadplegen. Dat vloeit voort uit het samenwerkingsakkoord uit 1991. Dat bepaalt immers dat een gewest altijd het akkoord van het andere gewest moet vragen als het het openbaarvervoeraanbod wezenlijk wil wijzigen.*

*De substantiële wijzigingen aan het busaanbod gebeuren binnen het Brussels Gewest en gaan dus bijna enkel de Brusselaars aan.*

*Voorts zijn er kleinere aanpassingen: naamsveranderingen van lijnen en dergelijke, maar dan zonder noemenswaardige wijzigingen op het vlak van de frequentie of de bediende zones. Op het Vlaamse grondgebied heeft dat weinig of geen neveneffecten en de klanten in de Rand zullen in geen geval benadeeld worden. In Machelen verbeterde het aanbod zelfs na de herstructurering van september 2019.*

*De MIVB waakt er ook over dat ze de betrokken gemeenten altijd informeert over wijzigingen, zoals dat het geval was bij die herstructurering uit 2019. Met het Vlaams Gewest en De Lijn verloopt het*

routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWW), De Werkvennootschap, De Lijn, le service public de Wallonie (SPW), le service public fédéral (SPF), etc.

Les communes de la Région bruxelloise ont été largement impliquées car elles sont fortement touchées par les mesures du plan Good Move. Quant aux communes périphériques, elles seront davantage impliquées dans le cadre de la mise en œuvre concrète de projets spécifiques : les contrats locaux de mobilité ou les projets visant l'apaisement dans les quartiers, notamment.

L'avis des communes bruxelloises a été demandé formellement, bien entendu. Si l'avis des communes périphériques n'a pas été sollicité spécifiquement, les mesures de publicité de l'enquête publique ont tout de même permis d'atteindre un large public. Ainsi, des communes et des provinces non bruxelloises ont participé, comme la commune de Kraainem et la province du Brabant flamand, qui ont remis un avis dans le cadre de cette enquête publique. De plus, on constate que 10 % des 8.000 répondants en ligne à l'enquête publique habitent en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

Notons enfin que, durant l'enquête publique, le projet Good Move a été présenté par Bruxelles Mobilité à la fin du mois d'août dans le cadre du festival PeriFeria, qui regroupe les communes d'Anderlecht, Forest, Uccle, Drogenbos et Ruisbroek.

Concernant le plan directeur du réseau bruxellois de bus, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait donné mandat à la STIB de se concerter avec les dix-neuf communes de la Région bruxelloise. Cette matière est régie par l'accord de coopération de 1991 qui implique de solliciter un accord de l'autre Région pour des modifications substantielles de l'offre ; en deçà de 10 %, les exploitants peuvent modifier l'offre de manière unilatérale.

Les modifications substantielles de l'offre de bus ont lieu à l'intérieur de la Région bruxelloise : les nouvelles lignes ou les grosses restructurations concernent presque exclusivement les Bruxellois.

*contact over de aanpassingen die vanaf 2020 doorgevoerd worden, via de vervoerregioraden.*

*De Brusselse regering is vast van plan om maximaal met andere instanties samen te werken. Gemeenten die denken geraakt te zullen worden door de Brusselse plannen, kunnen zich altijd uitspreken via het openbare onderzoek. Het ziet er overigens naar uit dat de randgemeenten eerder positieve effecten van Good Move zullen ondervinden.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).*- *Als we echt minder wagens, minder vervuiling en een vlotter verkeer in het Brussels Gewest willen, moeten de Brusselse mobiliteitsplannen altijd afgestemd worden op de mobiliteit in de Rand.*

*Het is me nog steeds niet duidelijk of de randgemeenten wel voldoende werden geraadpleegd. Sommige faciliteitengemeenten zouden een aantal brieven verzonden hebben naar het kabinet van minister-president Vervoort, maar geen antwoord hebben ontvangen.*

Il s'agit soit d'un simple toilettage de l'offre ou de la communication (les lignes 12 et 21 deviennent la ligne 12, mais sans modification des fréquences et amplitudes) ; soit d'une desserte à la marge (83 à la chaussée Romaine, 68 à Zen Park) avec une incursion minimale sur le territoire flamand, sans que l'on puisse parler de changement de la desserte ; soit d'une conséquence de restructurations bruxelloises. Dans ce cas de figure, au final, les clients de la périphérie ne sont jamais lésés. À Machelen, par exemple, le 64 est devenu le 65 à la suite de la restructuration de septembre 2019 et les fréquences de passage s'en sont vues légèrement améliorées.

La STIB a veillé à informer les communes concernées des modifications, par exemple celles liées à la restructuration de septembre 2019. La STIB s'insère dans la gouvernance de la Région flamande et de De Lijn au travers des conseils de région de transport (vervoerregioraden), pour ce qui est des modifications de l'offre qui interviendront à partir de 2020.

Le gouvernement a réellement l'intention de travailler au maximum en collaboration avec les autres instances. Au cours des enquêtes publiques, par exemple, nous souhaitons que les communes touchées par des plans régionaux puissent s'exprimer. Par ailleurs, eu égard aux études réalisées dans le cadre du processus Good Move, ce dernier devrait avoir un impact plutôt positif sur les communes périphériques. Quoi qu'il en soit, notre volonté est de toujours impliquer les communes touchées dans nos démarches liées aux adaptations du système bruxellois de mobilité.

**M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Vous l'avez rappelé, il est capital de travailler en même temps sur la mobilité en Région bruxelloise et sur la mobilité en périphérie, dans le "grand Bruxelles". C'est fondamental pour réduire le nombre de véhicules, limiter la pollution et permettre à ceux qui en ont vraiment besoin de circuler encore en voiture.

Je me pose la question de savoir si les communes périphériques ont été suffisamment consultées, notamment en Flandre. J'ai appris que des courriers avaient été envoyés au cabinet de M. Vervoort, notamment par des communes à facilités, et qu'ils

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Voor de concrete uitvoering van de projecten is het volgens mij van belang dat het Brussels Gewest zich rechtstreeks tot de Vlaamse gemeenten richt in plaats van te wachten tot het Vlaams Gewest hen raadpleegt. Ik moet evenwel bekijken of de bestaande procedures dat toelaten.*

*- Het incident is gesloten.*

étaient restés sans réponse. Je plaide pour qu'il en soit tenu compte dans l'objectif d'une meilleure mobilité dans et autour de Bruxelles.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, dont nous avons parlé plus tôt, une concertation a également eu lieu, à laquelle Jezus-Eik a participé. Je pense qu'il est important, quand on veut concrétiser des projets, de solliciter nous-mêmes les communes flamandes et de ne pas attendre que la Région flamande les consulte préalablement. Mais il faut voir ce que permettent les procédures existantes.

*- L'incident est clos.*