



**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 28 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 28 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

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

Vraag om uitleg van mevrouw Bianca Debaets	6
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de Vlaams-Brusselse samenwerking inzake mobiliteitsdossiers".	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer David Weytsman (MR)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Tristan Roberti (Ecolo)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer	23
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Bianca Debaets	6
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,	
et 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 Bruxelles et la Flandre dans les dossiers de mobilité".	
Discussion – Orateurs :	
Mme Bianca Debaets (CD&V)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. David Weytsman (MR)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Tristan Roberti (Ecolo)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer	23
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 toekomst van deelfietsen in Brussel".		concernant "l'avenir des vélos partagés à Bruxelles".	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 23 Arnaud Verstraete,		Demande d'explications jointe de M. Arnaud 23 Verstraete,	
betreffende "de toekomst van Villo".		concernant "l'avenir de Villo".	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 23 Tristan Roberti,		Demande d'explications jointe de M. Tristan 23 Roberti,	
betreffende "de reclameovereenkomst gekoppeld aan het aanbod van de elektrische fietsen van Villo".		concernant "le contrat publicitaire lié au service des Villo électriques".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw 24 Cieltje Van Achter,		Demande d'explications jointe de Mme 24 Cieltje Van Achter,	
betreffende "de positie van Villo in het Brusselse mobiliteitsnetwerk".		concernant "la place de Villo dans le réseau de mobilité bruxellois".	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 24 Emmanuel De Bock,		Demande d'explications jointe de M. 24 Emmanuel De Bock,	
betreffende "de toekomst van deelfietsen en de evaluatie van het Villo-contract".		concernant "l'avenir des vélos partagés et l'évaluation du contrat Villo".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw 24 Alexia Bertrand,		Demande d'explications jointe de Mme 24 Alexia Bertrand,	
betreffende "het aanbod aan elektrische deelfietsen in Brussel".		concernant "l'offre de vélos électriques partagés à Bruxelles".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)		M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
De heer Tristan Roberti (Ecolo)		M. Tristan Roberti (Ecolo)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)		M. Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
De heer Julien Uyttendaele (PS)		M. Julien Uyttendaele (PS)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Vraag om uitleg van de heer David Weytsman 49		Demande d'explications de M. David 49 Weytsman	

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

betreffende "het actieplan inzake verkeersveiligheid 2011-2020".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 49
Pepijn Kennis,

betreffende "de Staten-Generaal van de Brusselse verkeersveiligheid".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

De heer Pepijn Kennis (Agora)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister,

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Vraag om uitleg van mevrouw Alexia Bertrand 65

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

betreffende "het uitdelen van Mobib Basic-kaarten".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Alexia Bertrand (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

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 plan d'actions relatif à la sécurité routière 2011-2020".

Demande d'explications jointe de M. Pepijn 49
Kennis

concernant "les États généraux de la sécurité routière à Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

M. Pepijn Kennis (Agora)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Demande d'explications de Mme Alexia 65
Bertrand

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

concernant "la distribution de cartes Mobib Basic".

Discussion – Orateurs :

Mme Alexia Bertrand (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

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

**VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW
BIANCA DEBAETS**

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
TERRITORIALE ONTWIKKELING EN
STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE
PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN
BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN
VAN GEWESTELIJK BELANG,**

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

**betreffende "de Vlaams-Brusselse
samenwerking inzake mobiliteitsdossiers".**

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Op vrijdag 6 december 2019 maakten Vlaanderen en Brussel bekend dat ze nauwer gaan samenwerken rond mobiliteit. Daartoe wordt een samenwerkingscomité opgericht, dat beide minister-presidenten en de ministers van Mobiliteit en Openbare Werken zal tellen.

Dat is heel belangrijk voor verscheidene mobiliteitsprojecten die een nauwe samenwerking tussen Vlaanderen en Brussel vereisen, zoals de kilometerheffing, het taxidossier, de Vlaamse plannen voor een luchthaventram naar Brussels Airport enzovoort.

Wanneer wordt het samenwerkingscomité opgericht en hoe vaak zal het vergaderen? Bepalen de twee gewestregeringen samen de prioriteiten of wordt dat aan de administratie overgelaten?

Komt er een scorebord waarop de vooruitgang per dossier concreter wordt gemaakt? Zal er een jaarlijks rapport over de vooruitgang van de

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME
BIANCA DEBAETS**

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉ DU
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET
DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU
TOURISME, DE LA PROMOTION DE
L'IMAGE DE BRUXELLES ET DU
BICULTUREL D'INTÉRÊT RÉGIONAL,**

**ET 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
Bruxelles et la Flandre dans les dossiers de
mobilité".**

Mme Bianca Debaets (CD&V) *(en néerlandais).*- *En décembre dernier, les Régions flamande et bruxelloise ont manifesté leur volonté de collaborer plus étroitement dans le domaine de la mobilité par la mise en place d'un comité de coopération qui traitera de la taxe kilométrique, du dossier des taxis, du projet de tram vers l'aéroport de Bruxelles et d'autres questions encore.*

Quand ce comité sera-t-il créé ? À quelle fréquence se réunira-t-il ? Les deux gouvernements régionaux détermineront-ils de concert les priorités ou cette tâche sera-t-elle laissée à l'administration ?

Un rapport annuel sur l'avancement des dossiers de mobilité sera-t-il publié ?

L'État fédéral sera-t-il associé systématiquement aux travaux du comité, ou uniquement au cas par cas, par exemple si les questions du réseau express régional (RER) ou de l'aéroport sont abordées ?

mobiliteitsdossiers worden gepubliceerd? Overleg is een ding, maar ook het grote publiek, commissieleden, geïnteresseerde Brusselaars en Vlamingen moeten de stand van zaken kunnen nagaan.

Wordt de federale overheid systematisch bij de werkzaamheden betrokken, of gebeurt dat ad hoc, bijvoorbeeld als het over het gewestelijk expresnet (GEN) of het luchthavendossier gaat?

Hoe wordt het ambtelijk overleg voortgezet en hoe verhoudt het zich tot het nieuwe samenwerkingscomité?

In welke mate hebt u voor de mobiliteitsprojecten al vooruitgang geboekt met de Vlaamse minister? Kunt u een stand van zaken geven? Krijgt de aanleg van fietssnelwegen prioriteit, want dat vindt de CD&V, het uitstekende werk van Tom Dehaene indachtig, belangrijk?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De Open Vld vraagt al jaren om een mobiliteitsbeleid dat niet ophoudt aan de gewestgrenzen. Deze samenwerking tussen Vlaanderen en Brussel is een goede zaak. Toen met het Vlinderakkoord in 2012 de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel werd opgericht, was het de bedoeling om een samenwerking van start te laten gaan over materies die een ruimere grootstedelijke context aangaan. Het kon een nuttig instrument zijn om samen problemen op te lossen, maar het werd al heel snel als een communautair vehikel beschouwd. Nochtans was overleg over mobiliteit bij uitstek wenselijk voor tariefintegratie, ontradingsparkings enzovoort.

Idealiter vloeien in Brussel, Vlaanderen en Wallonië het mobiliteitsbeleid in elkaar over. De Open Vld heeft daarover in 2018 een resolutie ingediend met betrekking tot de inschakeling van de hoofdstedelijke gemeenschap voor de ontwikkeling van de globale multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsvraagstuk.

Wordt er een gelijksoortig samenwerkingscomité met de Waalse en met de federale regering gecreëerd?

Comment la concertation administrative se poursuivra-t-elle et comment s'articulera-t-elle avec le nouveau comité de coopération ?

Quels progrès avez-vous déjà enregistrés avec le ministre flamand ? La priorité sera-t-elle donnée à l'aménagement des véloroutes que le CD&V appelle de ses vœux ?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *L'Open Vld appelle depuis plusieurs années déjà à une politique de mobilité qui ne s'arrête pas aux frontières régionales. Il se réjouit dès lors de cette coopération entre nos deux Régions. La Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB) prévue par l'accord papillon de 2012 aurait pu être un instrument utile pour régler ensemble certains problèmes, mais elle a rapidement été appréhendée sous un angle communautaire. Or, la concertation en matière de mobilité est plus que souhaitable. Je songe notamment à l'intégration tarifaire et aux parkings de dissuasion.*

Mon parti a déposé en 2018 une proposition de résolution relative à l'activation de la CMB pour le développement d'une approche multimodale et interrégionale globale de la problématique de la mobilité.

Un comité de coopération similaire sera-t-il créé avec les gouvernements wallon et fédéral ?

Pouvez-vous faire régulièrement rapport des progrès réalisés en matière de mobilité par le comité de coopération entre la Flandre et Bruxelles ?

Kunt u regelmatig verslag uitbrengen over de vooruitgang op mobiliteitsvlak van het Vlaams-Brussels samenwerkingscomité?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik verheug me op de vooruitgang, want uw voorganger heeft nauwelijks akkoorden kunnen sluiten met de federale of de Vlaamse regering.*

De tariefintegratie is een complexe zaak waarover het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) of, als dat in een periode van lopende zaken niet mogelijk is, een interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie zich moet buigen.

De Belgian Mobility Card (BMC) biedt de mogelijkheid om het gebruik van de Mobibkaart uit te breiden. Hoe staat het met de onderhandelingen daarover?

Begin 2019 kondigde minister Smet onderhandelingen aan over de uitbreiding van lijn 62 tot aan Brussels Airport. Hebben die onderhandelingen wat opgeleverd?

Vlaanderen is ook van plan om een tramlijn tussen Willebroek en het Noordstation aan te leggen. Hoe staat het met die besprekingen?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Naar aanleiding van mediaberichten over de oprichting van een samenwerkingscomité met de ministers-presidenten en de ministers van Mobiliteit van het Brussels en het Vlaams Gewest, stelde ik eerder al een actualiteitsvraag aan de minister-president.*

Als het op mobiliteit aankomt, is overleg met Vlaanderen, Wallonië en de federale regering

M. David Weytsman (MR).- Je me réjouis qu'il y ait aujourd'hui des avancées, car votre prédécesseur n'a guère engrangé de résultats en matière d'accords avec le gouvernement fédéral ou la Flandre. Vous voilà donc l'héritière d'une série de dossiers en jachère et je vous encourage à participer à cette résolution.

L'intégration tarifaire est un processus compliqué, qui nécessite une concertation au sein du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) ou, si celui-ci ne peut se réunir en période d'affaires courantes, d'une conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications, qui pourrait être de votre compétence et même présidée par vous. Il est donc possible d'avancer dans ce dossier.

En matière d'interopérabilité et de Mobib, il est possible d'avancer au sein de Belgian Mobility Card (BMC), notamment grâce aux administrateurs flamands. Où en sont les négociations ?

Au début de l'année 2019, le ministre Smet avait annoncé une négociation au sujet de l'extension de la ligne 62 au-delà de la station Da Vinci et jusqu'à l'aéroport. Cet engagement avait été pris il y a un an. Où en sont les négociations ? Ce dossier a-t-il abouti ?

La Flandre envisage aussi de créer, dans le cadre du réseau Brabant, une ligne de tram entre Willebroek et la gare du Nord. Où en sont ces discussions ?

Merci beaucoup pour votre proactivité.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai déjà eu l'occasion de poser au ministre-président une question d'actualité à ce sujet le 13 décembre dernier. Elle faisait suite à une communication relative à la mise sur pied d'une structure entre Bruxelles et la Flandre, visant, entre autres, la coopération en matière de mobilité. D'après la presse, cette structure prendrait la forme d'un

vanzelfsprekend van cruciaal belang. Brussel is geen eiland en structurele samenwerking is nodig om mobiliteitskwesties op te lossen.

Ik betreur het evenwel dat er daarvoor weer een nieuw orgaan moet komen, terwijl de wet tot de hervorming der instellingen bij de zesde staats hervorming werd gewijzigd om een hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel op te richten, die net als doel had zulke kwesties te regelen. De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel kwam er in ruil voor de splitsing van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde. We weten hoe dat is uitgedraaid: de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel is doodgeboren en het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde is gesplitst.

Onder de vorige regeerperiode drong de Brusselse minister-president er tevergeefs bij Vlaanderen en Wallonië op aan om de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel te activeren. Het eventuele gebrek aan samenwerking kan dus niet helemaal in de schoenen van het Brussels Gewest worden geschoven. Het gewest en de MIVB werken nog altijd niet optimaal samen met de andere deelstaten, maar hetzelfde geldt voor het Vlaams Gewest en De Lijn, het Waals Gewest en de TEC of de federale regering en de NMBS, zeker als het op de tariefintegratie aankomt.

Hoe dan ook, we moeten erkennen dat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel dood is, tenzij we erin slagen om ze opnieuw leven in te blazen, maar ik betwijfel of dat lukt.

Er wordt dus een samenwerkingscomité opgericht. Volgens de media heeft dat voornamelijk betrekking op de optimalisatie van de Ring en de ontwikkeling van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en fietssnelwegen.

Het blijft allemaal nog vrij vaag en in de communicatie benadrukt elke partij wat zij belangrijk vindt.

In het antwoord van de minister-president op mijn actualiteitsvraag werd geen enkel onderwerp uitgesloten. Zo had hij het naast de Ring ook over openbaar vervoer, de fiets en alternatieve vervoersmodi.

comité de coopération et réunirait notamment les ministres-présidents et les ministres de la mobilité.

Bien entendu, en matière de mobilité, la concertation avec la Flandre, la Wallonie et le niveau de pouvoir fédéral est fondamentale. Bruxelles n'est pas une île et une collaboration structurelle est indispensable si l'on veut régler les questions de mobilité de manière globale à Bruxelles et dans sa périphérie.

Je trouve néanmoins regrettable que l'on doive créer une nouvelle structure alors que la loi de réforme institutionnelle a été modifiée dans le cadre de la sixième réforme de l'État pour instituer une Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB), dont le rôle aurait justement été de régler ce type de question. La CMB avait été proposée en contrepartie de la scission de l'arrondissement Bruxelles-Hal-Vilvorde (BHV). On sait ce qu'il en est advenu : la CMB est mort-née et l'arrondissement de BHV a été scindé.

Sous la précédente législature, le ministre-président bruxellois avait proposé à la Flandre et à la Wallonie d'activer la CMB, sans succès. Il est utile de rappeler ici que des initiatives ont été prises par la Région bruxelloise mais qu'elles n'ont pas été suivies d'effets. La Région ne peut endosser à elle seule la responsabilité d'un éventuel manque de collaboration. Si la Région et la STIB n'ont pas toujours collaboré de manière optimale avec les autres entités, c'est également le cas de la Région flamande et De Lijn, de la Région Wallonne et des TEC, ou encore du niveau fédéral et de la SNCB, notamment au sujet de l'intégration tarifaire.

Quoi qu'il en soit, force est de reconnaître que la CMB se trouve aujourd'hui au point mort, à moins qu'elle ne soit réactivée, ce dont je doute.

Nous nous retrouvons donc face à un comité de coopération en construction. Selon les articles de presse consultés, il aurait comme sujet principal l'optimisation du ring, chère à la Flandre, et le développement des modes de transport alternatifs, dont le vélo et les autoroutes cyclables.

Les sujets abordés restent encore assez imprécis et chacun, dans sa communication, aborde les thèmes qui lui sont chers.

Hij zei ook dat alles concreter zal worden in de plannen die op termijn ook de stedenbouwkundige heraanleg zullen omvatten.

Voor de uitbreiding van de Ring eist het Brussels Gewest volgens de algemene beleidsverklaring dat de gewesten het eens worden over de gemeenschappelijke doelstellingen van de uitbreiding van de Ring. Daartoe moeten er eerst gezamenlijke onderzoeken gebeuren.

De regering zegt dat ze tegen de verbreding van de Ring an sich is. Ze vindt dat de heraanleg moet gebeuren volgens een ruimer mobiliteitsproject waarin ook plaats is voor het openbaar vervoer, de fiets en overstapparkings, zodat de modal shift van de individuele auto naar alternatieve vervoerswijzen wordt gestimuleerd.

Met andere woorden, de regering wil geen verbreding van de Ring zonder gemeenschappelijke voorafgaande onderzoeken en akkoorden over ruimere mobiliteitsprojecten.

Ik hoop dat u me vandaag wat meer kunt vertellen over de werking en de middelen van het samenwerkingscomité.

Hoe wordt het overleg concreet georganiseerd en wat gebeurt er met de bestaande werkgroepen? Wat is het startpunt van de besprekingen en wat zijn de Brusselse prioriteiten?

Welke factoren moeten het ditmaal wel mogelijk maken om de doelstellingen te realiseren, terwijl dat tijdens de vorige regeerperiode niet is gelukt?

Dans la réponse du ministre-président à ma question d'actualité, aucun sujet n'était exclu. Outre le dossier du ring de Bruxelles, le transport public, le vélo, les modes de transport alternatifs étaient largement évoqués.

Il précisait également que l'ensemble se concrétisera dans le cadre qui devra, à terme, intégrer un réaménagement urbain, à l'instar du site de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN).

Je reviens brièvement sur la déclaration de politique générale et sur le contexte dans lequel se trouve le gouvernement bruxellois. En ce qui concerne l'élargissement du ring de Bruxelles, la Région exigera que, dans le cadre d'un nouvel accord de coopération en matière de mobilité, les Régions s'accordent sur les objectifs communs relatifs au développement du ring, avec pour préalable la réalisation conjointe des études sur la question.

Le gouvernement se dit opposé à l'élargissement du ring en tant que tel. Le réaménagement du ring doit en effet être lié à un projet de mobilité plus large intégrant les transports publics, le vélo et les parkings de transit, de manière à favoriser un report modal de la voiture individuelle vers les modes alternatifs.

En d'autres termes, le gouvernement ne veut pas d'un élargissement du ring - ou d'une optimisation selon le côté de la frontière régionale où on se trouve - sans études conjointes préalables et accords sur les projets de mobilité plus larges intégrant les transports publics, le vélo et les parkings de dissuasion.

Les réponses qui m'ont été apportées le 13 décembre dernier étaient adaptées au format des questions d'actualité. J'espère que vous pourrez aujourd'hui me fournir de plus amples précisions quant à la manière dont fonctionnera le comité de coopération et aux moyens qui lui seront attribués pour atteindre ses objectifs.

En complément aux questions de Mme Debaets, je voudrais savoir comment la concertation s'organisera concrètement et ce qu'il adviendra des groupes de travail existants qui ont déjà planché sur les différents sujets. Quel sera le point de départ des

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de vorige regeerperiode pleitte de N-VA al voor een goede samenwerking tussen Brussel en Vlaanderen. Zeker voor mobiliteit is een goede samenwerking tussen Brussel en de rest van Vlaanderen belangrijk. Ik heb toen al vastgesteld dat er in het Brussels Gewest op drie niveaus een kink in de kabel zat. Ik hoop oprecht dat we nu een andere weg zijn ingeslagen. Mijn hoop ligt dan ook bij u, en bij de minister-president.

In de vorige regeerperiode was er al een akkoord over een intergewestelijk samenwerkingscomité met Vlaanderen, maar de minister-president kreeg dat toen niet verkocht binnen zijn regering. Het is goed dat het initiatief nu echt van start kan gaan. Ik kijk dan ook met veel belangstelling uit naar die samenwerking tussen de regeringen. Het is belangrijk dat de twee minister-presidenten elkaar vaak zien, samen met de ministers van Mobiliteit. Zo kan er vooruitgang geboekt worden in de vele hangende dossiers.

Ook op twee andere niveaus is een goede samenwerking belangrijk. We stelden vast dat de ambtenaren van Brussel Mobiliteit niet altijd een mandaat kregen van hun minister om te spreken of te onderhandelen, bijvoorbeeld in de werkgroepen betreffende de werken aan de Ring. Dat is frustrerend, maar ook een verspilling van tijd en energie. Hoe zit het nu met die ambtelijke samenwerking? Welk mandaat hebben de ambtenaren?

Ook de parlementen zouden moeten samenwerken. We zouden dossiers die de twee gewesten aanbelangen, zoals de werken aan de Ring, met een open vizier moeten kunnen behandelen en de mensen die daaraan werken, kunnen uitnodigen.

Hoe loopt de intergewestelijke en ambtelijke samenwerking nu?

discussions et quelles seront les priorités pour Bruxelles ?

Enfin, quels seront les facteurs permettant d'atteindre l'objectif au cours de cette législature, alors qu'il n'a pas pu l'être lors de la législature précédente ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Sous la précédente législature déjà, la N-VA plaidait en faveur d'une bonne coopération entre Bruxelles et la Flandre, surtout en matière de mobilité. J'avais alors pointé trois problèmes à des niveaux différents.*

Un accord prévoyait déjà un comité de coopération interrégional avec la Flandre, mais le ministre-président n'avait pas réussi à convaincre le gouvernement de son intérêt. Je me réjouis du lancement effectif de cette initiative et je suivrai avec grand intérêt ses travaux. Il importe que les deux ministres-présidents et les deux ministres de la mobilité se voient régulièrement pour obtenir des résultats.

La coopération est aussi essentielle à deux autres niveaux. Nous avons constaté que les fonctionnaires de Bruxelles Mobilité n'étaient pas toujours habilités à négocier au nom de leur ministre, par exemple au sein des groupes de travail consacrés aux travaux du ring. Qu'en est-il de cette coopération administrative ? Quel est le mandat des fonctionnaires ?

Enfin, les parlementaires devraient aussi coopérer. Ils devraient pouvoir aborder les dossiers qui concernent les deux Régions dans un esprit d'ouverture et entendre les personnes qui en sont chargées.

Comment se déroulent actuellement les coopérations interrégionale et administrative ?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Gezien de ligging van dit gewest moeten Vlaanderen en Brussel wel samenwerken in mobiliteitskwesties. Net als de heer Loewenstein betreur ik dat de metropolitane gemeenschap nog steeds geen concrete vorm heeft gekregen, ook al was dat een ambitie in de algemene beleidsverklaring. Die structuur zou langetermijnoverleg tussen de gewesten aanzienlijk vergemakkelijken.*

Ondanks de scherpe politieke tegenstellingen heeft de huidige Brusselse regering duidelijk te kennen gegeven dat ze wil overleggen. Daarvan getuigt bijvoorbeeld het overleg van 6 december 2019 tussen beide ministers-presidenten. Vlamingen en Brusselaars hebben evenveel belang bij een betere mobiliteit in en om Brussel. Files, verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn geen exclusief Brusselse bezorgdheden. Die thema's leven in veel Vlaams-Brabantse gemeenten evenzeer.

Het blijft een wankel evenwicht, maar u bent er de afgelopen maanden in geslaagd dat evenwicht te bewaren. Ecolo moedigt u aan om te blijven benadrukken dat de Brusselse regering voorstander is van overleg en dat de Brusselaars vooruitgang willen boeken betreffende de impact van de mobiliteit op de volksgezondheid.

Welke concrete resultaten leverden de eerste overlegmomenten tussen beide gewesten op? Op welke manier zal er de komende maanden worden overlegd?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- La collaboration entre la Flandre et Bruxelles en matière de mobilité suscite à juste titre beaucoup d'intérêt, car elle est indispensable au regard de la situation géographique de notre Région.

Comme M. Loewenstein, je regrette que la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB) n'ait toujours pas été mise en place à ce stade. Elle aurait permis une concertation intégrée sur le long terme entre les Régions pour les enjeux qui dépassent le territoire régional. Dans sa déclaration de politique générale (DPG), le gouvernement rappelle d'ailleurs son souhait de voir cette CMB se concrétiser.

En dépit de contacts pas toujours faciles, le gouvernement bruxellois installé l'été dernier a envoyé jusqu'ici des signaux très clairs en faveur de la concertation.

Plusieurs personnes ont fait référence à la rencontre du 6 décembre 2019 entre les ministres-présidents, qui démontre qu'au-delà de clivages politiques forts, il reste possible de se parler. Mme la ministre, vous-même avez rappelé cette volonté de dialogue, notamment lorsque nous vous avons interpellée à propos de l'élargissement du ring de Bruxelles ou de la mise en place d'une tarification kilométrique.

Il importe de rappeler que tant les habitants de la Flandre que de Bruxelles ont tout intérêt à ce que la mobilité vers et depuis Bruxelles s'améliore. Les questions liées à la congestion, à la sécurité routière, aux nuisances sonores ou à la qualité de l'air, par exemple, ne sont pas propres à Bruxelles. Dans de nombreuses communes du Brabant flamand, elles font également débat et suscitent des attentes d'amélioration dans le chef de la population.

Dans ce contexte, tout en maintenant le subtil équilibre que vous avez trouvé ces derniers mois, nous vous invitons à poursuivre vos efforts pour faire clairement savoir que vous-même et le gouvernement êtes demandeurs de concertation et, dans le même temps, à rappeler la détermination des Bruxelloises et des Bruxellois à avancer sur la question fondamentale des impacts de la mobilité sur la santé publique.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik wil uw aandacht vestigen op drie punten.*

Om te beginnen is er de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel. Diegenen die klagen over de slechte werking van Brussel en de versnippering van de bevoegdheden, zijn ook degenen die de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel niet willen doen werken, hoewel die integraal deel uitmaakt van het akkoord. Kaart u dat systematisch aan bij uw collega's? We mogen die gemeenschap niet zomaar opgeven.

Ten tweede is er de verbreding van de Ring rond Brussel. Alle studies tonen aan dat die alleen maar meer verkeer zal aantrekken en de problemen van de verkeersdrukke en de luchtkwaliteit dus niet zal oplossen. Hoever staat die kwestie? Verzet u zich nog steeds even sterk?

Ten derde is er de toegankelijkheid van Brussel. De website werkenaandering.be toont aan dat het hele proces in Vlaanderen erop gericht is om het verkeer op de Ring, in het bijzonder op de as Antwerpen-Mechelen-Zaventem, vlotter te doen verlopen en de toegangen tot Brussel te beperken. Er moet inderdaad minder verkeer naar Brussel komen, maar dat moet geleidelijk gebeuren. De toegangen mogen niet zomaar afgesneden worden zolang er geen volwaardige alternatieven zijn. Anders dreigt Brussel te veranderen in een economische woestijn. Bent u zich bewust van die Vlaamse strategie? Hoe bestrijdt u die?

Nos questions rejoignent celles qui ont été posées par Mme Debaets et les autres intervenants. Quelles sont les suites concrètes des premières prises de contact entre les gouvernements régionaux ? Quelle forme la concertation prendra-t-elle dans les prochains mois ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- La fiscalité automobile, l'interopérabilité et l'intégration tarifaire sont des sujets essentiels. En ce qui me concerne, j'aimerais attirer votre attention sur trois points.

Le premier est la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Dans ce débat, il est parfois difficile de voir que ceux qui dénoncent le mauvais fonctionnement de Bruxelles et le morcellement des compétences sont les mêmes qui refusent de mettre en œuvre la Communauté métropolitaine, alors qu'elle fait partie intégrante de l'accord. En tant que Bruxellois, nous devons inlassablement remettre ce sujet sur la table. Parlez-vous systématiquement de la Communauté métropolitaine quand vous rencontrez vos collègues ? Nous ne pouvons pas baisser les bras à ce sujet.

Le deuxième est l'élargissement du ring de Bruxelles, qui m'inquiète beaucoup. Tout le monde sait et toutes les études démontrent qu'il y aura un effet d'aspirateur à voitures et que les problèmes de circulation ou de qualité de l'air ne seront en rien résolus. Il n'est pas question ici d'une obsession par rapport au ring ou à la Flandre. Où en est ce dossier ? Êtes-vous toujours aussi ferme que vous l'avez été il y a quelques semaines en commission ?

Le troisième point est l'accès à Bruxelles et il est lié à la question du ring. J'ai suivi de près le processus de concertation sur le site werkenaandering.be, notamment à propos du ring est. La vision est claire, et nous devons en prendre conscience en tant que Bruxellois. L'idée est de fluidifier le trafic sur le ring, singulièrement sur l'axe Anvers-Malines-Zaventem, et de restreindre les accès à Bruxelles. Nous devons effectivement restreindre l'accès aux voitures et limiter ces autoroutes urbaines qui débouchent dans le centre de Bruxelles. Nous devons avancer en ce sens, mais il faut le faire pas à pas. Tant qu'il n'y aura pas d'alternative crédible, nous ne pouvons pas barrer ces accès, sans quoi

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ook de Groen-fractie hecht zeer veel belang aan samenwerking met Vlaanderen en Wallonië. De consensus zal echter wellicht minder groot zijn over de manier waarop er samengewerkt moet worden en over welke resultaten er behaald moeten worden. Dat is dan ook de werkelijke uitdaging.

Persoonlijk vind ik het minder belangrijk welke instelling de samenwerking organiseert. Ik ben een voorstander van de metropolitane gemeenschap, maar een ander overlegorgaan is even goed, zolang er maar wordt samengewerkt. We moeten tot een consensus komen en vooruitgang boeken. Het doel is een betere mobiliteit, gezondere lucht en meer verkeersveiligheid.

Op de kwestie van de Ring wil ik dieper ingaan. Tot vandaag liepen de visies van Vlaanderen en Brussel sterk uiteen. Dat gold ook binnen deze commissie. De heer De Beukelaer hecht veel belang aan de toegankelijkheid van Brussel, maar volgens mij is dat niet de grootste uitdaging met betrekking tot de Ring. Brussel zal altijd toegankelijk blijven. Daartoe moet in de eerste plaats het openbaar vervoer versterkt worden. Daarnaast zijn er de uitdagingen van luchtkwaliteit, de filevorming en de verkeersveiligheid.

In het regeerakkoord staat heel expliciet dat de Brusselse regering zich verzet tegen een verbreding van de Ring. Heeft de Brusselse regering al overleg gepleegd met de Vlaamse regering over de Ring? Is er een aanwijzing dat er een consensus kan groeien tussen de twee gewesten, die tot nog toe zeer uiteenlopende visies hadden? In het Vlaams Gewest leeft immers de overtuiging dat de verkeersdrukke door een uitbreiding kan worden opgelost, terwijl het Brussels Gewest vooral streeft

nous risquerions de transformer la Région bruxelloise en un désert économique et d'en chasser toute activité économique.

Il est important d'être conscient de cette stratégie flamande. Je suis triste de constater qu'à ce propos, il existe une différence fondamentale de vision entre la Flandre et Bruxelles. Nous devons mettre cet élément à l'agenda des discussions. Êtes-vous bien consciente de cette stratégie ? Comment luttez-vous pour éviter qu'elle ne se réalise ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*. - *Groen attache également une grande importance à la collaboration avec la Flandre et la Wallonie. Le consensus sera peut-être moins grand à propos du mode de collaboration et des résultats à atteindre. C'est là que réside le défi.*

Je suis partisan de la Communauté métropolitaine, mais l'organe qui organise la concertation me semble moins important que la collaboration en tant que telle. Nous devons parvenir à un consensus et avancer. L'objectif est d'améliorer la mobilité, la qualité de l'air et la sécurité routière.

Jusqu'à présent, les visions de la Flandre et de Bruxelles à propos du ring étaient fort divergentes. Cela se faisait également sentir dans cette commission. Dans ce cadre, l'accessibilité de Bruxelles, à laquelle M. De Beukelaer attache beaucoup d'importance, n'est pas le principal défi. Bruxelles restera accessible si les transports en commun sont renforcés. À côté de cela, il reste les défis de la qualité de l'air, des embouteillages et de la sécurité routière.

L'accord de gouvernement bruxellois s'oppose à l'élargissement du ring. Votre gouvernement s'est-il déjà concerté avec le gouvernement flamand à ce propos ? Un consensus entre les deux Régions est-il envisageable ? En Région flamande, on croit pouvoir résorber les embouteillages en élargissant le ring, alors que la Région bruxelloise s'efforce surtout de réduire le trafic automobile et d'améliorer la qualité de l'air.

naar minder autoverkeer en een betere luchtkwaliteit.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- In het regeerakkoord staat dat we voorstander zijn van samenwerkingsfederalisme. Brussel is geen eiland. De bewegingen die mensen binnen en buiten Brussel maken, zijn met elkaar verbonden. De regering moet dus oplossingen zoeken die over de gewestgrenzen heen functioneren.

Het Brussels en het Vlaams Gewest hebben een verschillende visie op mobiliteit en een verschillend regeerakkoord. We moeten waakzaam zijn voor de impact van elkaars keuzes en op de hoogte blijven van elkaars standpunten.

Het is nog niet duidelijk wat de plannen zijn van de Vlaamse regering betreffende de verbreding van de Ring bijvoorbeeld, maar het is belangrijk dat ze weet dat de Brusselse regering zich verzet tegen een verbreding an sich.

Het Brussels Gewest wil met stadsboulevards van de toegangswegen tot Brussel aangename plekken maken. Het is belangrijk dat het Vlaams Gewest dat weet, zodat het bij werken aan de op- en afritten weet waar die op uitkomen.

Vlaanderen en Brussel hebben ook gelijklopende visies. Zo willen beide gewesten de fietssnelwegen doortrekken. Over tram 62, de Ringtrambus en de tram langs de A12 kunnen we wel een vergelijk vinden.

België telt verschillende bestuursniveaus, met andere democratische meerderheden en bijgevolg andere ideologische visies. Dat mag echter de samenwerking niet in de weg staan. Noch de Brusselaars, noch de Vlamingen hebben baat bij politieke spelletjes. Ze vragen oplossingen voor mobiliteitsproblemen. Het is dus de verantwoordelijkheid van de politici om naar die samenwerking te blijven streven, ook in moeilijke tijden.

Dat is de houding die de Brusselse regering, net als mijn collega in de Vlaamse regering, minister Lydia Peeters, aanneemt. We hebben over sommige zaken andere visies of andere meningen, maar er is de bereidheid om naar elkaar te luisteren,

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*).- *Nous sommes partisans d'un fédéralisme de coopération. Dans la mesure où les déplacements de la population dans et hors de Bruxelles sont liés, le gouvernement doit chercher des solutions qui fonctionnent au-delà des frontières régionales.*

Les Régions bruxelloise et flamande ont une vision de la mobilité et un accord de gouvernement différents. Nous devons être vigilants à l'impact des choix de chacun et rester au fait des positions des uns et des autres.

Ainsi, même si les plans du gouvernement flamand concernant l'élargissement du ring ne sont pas encore clairs, il est important qu'il sache que le gouvernement bruxellois s'oppose à un élargissement en soi.

De même, il est important que, pour les travaux aux entrées et sorties, la Région flamande sache que la Région bruxelloise veut rendre les boulevards urbains d'accès à Bruxelles plus agréables.

La Flandre et Bruxelles ont toutefois des visions concordantes à propos de la prolongation des voies rapides pour vélos, du tram 62, du ringtrambus et du tram longeant l'autoroute A12.

En Belgique cohabitent plusieurs niveaux de pouvoir, avec des majorités démocratiques et des visions stratégiques différentes. Cela ne doit pas entraver la collaboration. Les Bruxellois et les Flamands ne tireront pas avantage de petits jeux politiques. Ils demandent des solutions aux problèmes de mobilité. Il incombe donc aux politiciens de collaborer.

C'est l'attitude du gouvernement bruxellois et de mon homologue flamande. Si nous avons des avis différents, nous sommes disposés à nous écouter, à nous tenir informés de nos plans respectifs et à chercher des synergies.

(poursuivant en français)

op de hoogte te zijn van elkaars plannen en synergieën te zoeken.

(verder in het Frans)

Ik zal later terugkomen op de vragen over de Ring en de trams. Ik wil eerst het ruimere kader schetsen van de intergewestelijke dialoog die we willen opzetten. Die kreeg in het verleden te weinig aandacht.

(verder in het Nederlands)

Over de fietsverbindingen en het Brabantnet met de tramlijnen zijn we het eens, maar over andere dossiers is er nog geen overstemming, zoals de slimme kilometerheffing en de Ring rond Brussel. Daarover verschillen de visies fundamenteel, maar het is belangrijk om te weten wat de plannen van het andere geweest zijn.

De Brusselse en Vlaamse regeringen hebben een initiatief genomen om het overleg structureel te organiseren, op verschillende niveaus. Er is een samenwerkingscomité waarvan de minister-president en de minister van Mobiliteit deel uitmaken en dat halfjaarlijks bijeenkomt. Er is een coördinatie- en informatiecomité dat vertegenwoordigers van de vier kabinetten telt en dat geregeld zal vergaderen, maar zonder vast tijdschema. Er is een kernteam met vertegenwoordigers van de verschillende administraties dat ongeveer maandelijks samenkomt. Ten slotte is er een hele reeks werkgroepen en workshops die alle bestuurlijke entiteiten samenbrengen voor specifieke projecten: de administratie en organen van de gewesten, de federale overheid of zelfs de provincies, de gemeenten en openbaarvervoermaatschappijen. Op die manier hopen we te voorzien in een structureel kader, waarbij iedereen op zijn niveau kan samenwerken.

De regering heeft aan de administratie een formeel mandaat gegeven om vanuit de Brusselse visie samen te werken, in dialoog te gaan en deel te nemen aan de werkgroepen.

(verder in het Frans)

Mijnheer Loewenstein, wat de werkgroepen betreft, wordt er op vier vlakken samengewerkt: de Ring

Je reviendrai plus tard sur les questions concernant le ring ou les trams. Je préfère donner d'abord un cadre général sur la manière de mettre en place un dialogue entre les Régions. Cela n'a pas été assez développé par le passé.

(poursuivant en néerlandais)

Nous sommes d'accord concernant les liaisons vélo et le réseau Brabant, mais pas à propos d'autres dossiers comme la taxation kilométrique intelligente ou le ring.

Les gouvernements bruxellois et flamand ont décidé d'organiser la concertation de manière structurelle à différents niveaux. Un comité de coopération, dont le ministre-président et le ministre de la mobilité font partie, se réunit deux fois par an. Un comité de coordination et d'information, qui comprend des représentants des quatre cabinets, se réunira régulièrement. Une équipe de base avec des représentants des différentes administrations se réunit mensuellement. Enfin, une série de groupes de travail et de séminaires rassemblant toutes les entités administratives se réunissent sur des projets spécifiques. Nous espérons qu'ainsi, tout le monde pourra collaborer à son niveau.

Le gouvernement a mandaté l'administration pour qu'elle représente la vision bruxelloise au sein des groupes de travail.

(poursuivant en français)

Je viens de vous éclairer sur les quatre niveaux où nous disposons de structures de coopération. M. Loewenstein m'interrogeait plus spécifiquement sur les groupes de travail. Ceux-ci couvrent le ring est et le ring nord, le réseau Brabantnet, les parkings de dissuasion et de transit, le comité de pilotage du réseau express régional vélo (RER-vélo). Dans d'autres structures, les vervoerregio's incluent la STIB. Un nouveau groupe de travail a également été constitué sur le ring sud-ouest. Nous avons aussi des contacts avec la Flandre concernant le plan Good Move.

(poursuivant en néerlandais)

La Région bruxelloise intégrera l'évaluation des projets dans l'évaluation de Good Move, prévue

Oost en Noord, het Brabantnet, de ontrappings- en overstapparkings en de stuurgroep voor het fiets-GEN. Bij de vervoerregio's wordt de MIVB mee uitgenodigd. Een nieuwe werkgroep buigt zich over het zuidwestelijke deel van de Ring en tot slot hebben we contact met Vlaanderen over Good Move.

(verder in het Nederlands)

Het Brussels Gewest zal de evaluatie van de projecten integreren in de evaluatie van Good Move. Om de dertig maanden vindt er, zoals gepland, een evaluatie plaats van Good Move. Volgens dat plan is het de bedoeling om structureel overleg te organiseren met de federale en gewestelijke overheden. Ondertussen werkt de regering aan de tweede lezing van Good Move, maar het principe van overleg werd niet gecontesteerd en zal wellicht behouden blijven. We willen immers niet alleen weten wat het Vlaams Gewest van plan is, het is ook belangrijk dat we onze plannen aan de andere gewesten bezorgen.

Vlaanderen en Brussel werken ook samenwerkingsakkoorden uit over gezamenlijke tramlijnen en fietsverbindingen. Recent startte een gezamenlijk onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. We werken bovendien aan een overkoepelend memorandum of understanding voor alle projecten, maar in afwachting daarvan moeten we wel de huidige samenwerking rond concrete projecten voortzetten.

(verder in het Frans)

Bij het begin van deze regeerperiode hebben we de Ringtrambus een voorlopige vergunning gegeven om in Brussel te rijden. We hadden liever een echte tram tussen de twee gewesten gezien, maar we willen positieve projecten ook niet onnodig tegenwerken.

De Ringtrambus is een onderdeel van het Brabantnet, een reeks nieuwe tramlijnen die Vlaanderen verbinden met het Brussels Gewest. Twee belangrijke lijnen zijn tramlijn 62 naar de luchthaven en een tram die parallel aan de A12 tussen Willebroek en het Noordstation zal lopen. Omwonenden zijn heel blij met de herintroductie van die oude lijn.

tous les trente mois. L'objectif est d'organiser une concertation structurelle avec les autorités fédérales et régionales. Good Move est actuellement en deuxième lecture au gouvernement, mais le principe de la concertation n'a pas été contesté et sera probablement maintenu. Nous voulons connaître les projets de la Région flamande, mais aussi transmettre nos projets aux autres Régions.

La Flandre et Bruxelles élaborent aussi des accords de coopération à propos des lignes de tram et des liaisons vélo. Une étude conjointe des déplacements a été récemment entamée. Nous travaillons en outre à un protocole d'accord pour l'ensemble des projets. En attendant qu'il soit prêt, nous devons continuer à collaborer sur des projets concrets.

(poursuivant en français)

Concernant les lignes de tram, nous avons délivré au début de cette législature un permis temporaire permettant au ringtrambus de circuler à Bruxelles. Il s'agissait de donner un signal important à la Flandre, en montrant notre volonté de ne pas bloquer inutilement un dossier positif. Nous aurions évidemment préféré un véritable tram circulant entre les deux Régions, mais le ringtrambus est tout de même un véhicule intéressant.

Ce dossier s'inscrit dans le cadre du réseau Brabantnet, un ensemble de nouvelles lignes de tram reliant la Flandre à la Région bruxelloise. Dans ce cadre, le tram 62 vers l'aéroport et le tram longeant l'A12 entre Willebroek et la gare du Nord sont également deux lignes importantes pour combler la desserte en transports publics vers Bruxelles.

Un calendrier est en discussion entre la Flandre et Bruxelles. De même, des accords ont été pris concernant la gestion des différents tronçons, l'entretien des rails ou encore la circulation des rames. Le calendrier décidé sera normalement respecté. Pour rappel, une ligne de tram le long de l'A12 a existé par le passé et le retour de cette solution de mobilité est salué par les riverains.

Un autre dossier concerne l'aménagement d'un réseau cyclable connecté entre les deux Régions.

Vlaanderen en Brussel overleggen nog over het tijdschema. Over wie welk traject inlegt, wie de voertuigen voor zijn rekening neemt of de sporen onderhoudt, is al overeenstemming bereikt.

Ook de aanleg van het fiets-GEN, een netwerk van fietspaden tussen de twee gewesten, vordert in een positieve sfeer. Driemaandelijks komt de stuurgroep samen, met daarin de betrokken administraties en kabinetten, de provincie Vlaams-Brabant en het Waals, het Brussels en het Vlaams Gewest.

(verder in het Frans)

Wat de federale regering betreft, zijn we onder leiding van ontslagnemend minister Bellot samengekomen met het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) om te praten over de Wegcode, het gewestelijk expresnet (GEN) en de tariefintegratie, belangrijke thema's die vooruit moeten gaan.

Iedereen is ervan overtuigd dat er snel een tariefintegratie moet komen. Een akkoord daarover moet mogelijk zijn tijdens deze regeerperiode. Binnen het federale ECMM beraadt een werkgroep zich daarover.

Wat de Wegcode betreft, is er eenzelfde scenario. Het verkeersreglement is al deels geregionaliseerd, maar bepaalde elementen blijven een federale bevoegdheid. Zelfs over de zone 30 die het Brussels Gewest wil invoeren, moet de federale overheid bepaalde aanpassingen doorvoeren. We werken alleszins pragmatisch en oplossingsgericht samen met de andere gewesten.

(verder in het Nederlands)

Deze week vindt er over de Ring overleg plaats tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit. De Ring blijft natuurlijk een heikel punt. Wij willen de autodruk op Brussel absoluut verminderen, wat betekent dat we de toegang tot Brussel vooral voor alternatieven voor de auto aantrekkelijk moeten maken. Er is nood aan meer park-and-rides (P+R's), tram-, bus- en treinlijnen. Extra autoverbindingen naar Brussel zijn niet ons antwoord op de nu al veel te hoge autodruk.

Plusieurs routes sont en cours de développement, dans un climat positif. Un comité de pilotage, comprenant les administrations, les cabinets, la province du Brabant flamand, la Région wallonne, la Région bruxelloise et la Région flamande, se réunit tous les trois mois pour faire avancer ce RER-vélo.

Au niveau fédéral, une réunion du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) a eu lieu. Nous devons être pragmatiques. Je comprends toutes les questions sur le choix du meilleur niveau de pouvoir concerné. Toutefois, ce comité s'est déjà réuni. Bien que le gouvernement fédéral soit en affaires courantes, le ministre responsable, M. Bellot, nous a réunis et nous avons parlé du Code de la route, du RER et de l'intégration tarifaire. Il s'agit de thématiques très importantes sur lesquelles il faut avancer.

En ce qui concerne l'intégration tarifaire, il n'est pas nécessaire de vous convaincre du besoin d'avancer sur ce dossier. Je pense qu'il est possible d'obtenir un accord sur celui-ci au cours de la législature. Toutefois, de nouveaux gouvernements se sont installés. Chacun doit pouvoir prendre le dossier en main et avancer. Un groupe de travail relevant du CEMM est chargé de ce dossier.

La démarche est similaire pour le Code de la route. Une partie de celui-ci est déjà régionalisée, mais certains éléments restent de la compétence de l'État fédéral. Il faut prévoir des adaptations. Même pour la zone 30 que la Région bruxelloise veut mettre en place, des adaptations doivent être réalisées au niveau fédéral. Nous travaillons avec les autres Régions dans un groupe de travail dans un esprit pragmatique et afin de dégager des solutions.

(poursuivant en néerlandais)

Cette semaine, De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité se sont concertées à propos du ring. Nous voulons absolument diminuer la pression automobile sur Bruxelles. Pour cela, nous devons rendre l'accès à Bruxelles plus attractif pour les alternatives à la voiture. Il faut plus de parkings de dissuasion et de transit et plus de lignes de bus, de trams et de trains. Des liaisons routières supplémentaires ne sont pas notre réponse.

We erkennen dat er werken aan de Ring moeten gebeuren. Voor de verkeersveiligheid zijn er onderhoudswerken nodig. De scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer is een goede zaak, zowel voor de doorstroming als voor de verkeersveiligheid.

De plannen van de Vlaamse regering zijn nog niet duidelijk omdat ze nog een tiental scenario's bestudeert. Ik hoop de resultaten tegen de zomer 2020 te kunnen inkijken. Er zijn scenario's met laterale wegen, die volgens onze analyse veel extra verkeer lijken te genereren, maar er zijn ook scenario's waarin het verkeer alleen wordt gescheiden. We wachten de resultaten af. We hebben er baat bij dat het onderzoek degelijk gevoerd wordt en dat alle milieueffecten in verband met luchtkwaliteit, geluidsoverlast en mobiliteitsstromen worden onderzocht.

We zullen ook een akkoord sluiten over de verlaging van de maximumsnelheid op de Ring. De Vlaamse regering heeft zelf aangekondigd dat ze de snelheid volgens haar klimaatplan wil verlagen tot 100 km/uur. Ik laat in het midden of dat het klimaat vooruithelpt, maar het kan de geluidshinder van de Ring drukken en de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid en de doorstroming ten goede komen. Ik hoop dat de Vlaamse regering ook beseft dat het verkeer op de Ring een impact heeft op al die aspecten en dat ze geen beleid voert dat de effecten van de snelheidsverlaging tenietdoet.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Het uitvoerige antwoord van de minister en de vele vragen van parlementsleden tonen aan dat iedereen, meerderheid en oppositie, samenwerking heel belangrijk vindt.

Het gaat niet om een overleg-, maar om een samenwerkingscomité. De naam zegt het al: de wil om samen te werken, is er. U hebt aangetoond dat dat samenwerkingscomité geen lege doos is, maar een gereedschapskist vol middelen en instrumenten om vooruitgang te boeken in heel concrete dossiers, waarvan u er enkele opsomde.

Het allerbelangrijkste in uw antwoord vind ik evenwel de erkenning dat er verschillende visies naast elkaar bestaan. De meningen lopen soms uiteen, over verscheidene thema's. Dat is niet erg,

Nous reconnaissons toutefois que des travaux doivent être effectués sur le ring. Pour la sécurité, des travaux d'entretien s'imposent. La séparation de la circulation locale et de transit est une bonne chose, aussi bien pour la fluidité que pour la sécurité routière.

Les plans du gouvernement flamand ne sont pas encore clairs, parce qu'il étudie encore une dizaine de scénarios. J'espère pouvoir consulter les résultats de l'étude à l'été 2020. Nous espérons qu'elle examinera toutes les incidences sur l'environnement, en matière de qualité de l'air, de nuisances sonores et de mobilité.

Nous voulons également conclure un accord sur l'abaissement de la vitesse maximale sur le ring. Le gouvernement flamand a annoncé vouloir réduire la vitesse à 100 km/h. Que cela agisse sur le climat ou pas, cela pourrait peser sur les nuisances sonores et bénéficier à la qualité de l'air, à la sécurité routière et à la fluidité. J'espère que le gouvernement flamand considère aussi que la circulation sur le ring a un impact sur tous ces aspects et qu'il ne mettra pas en œuvre une politique anéantissant les effets de la réduction de la vitesse.

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Ce débat démontre que tout le monde, majorité comme opposition, estime que la collaboration est très importante.*

Parler d'un comité de coopération plutôt que de concertation exprime cette volonté de travailler ensemble. Par ailleurs, vous avez démontré que ce comité regorgeait de moyens et d'instruments pour avancer dans des dossiers très concrets.

Ce qui prime dans votre réponse, c'est la reconnaissance que plusieurs visions coexistent. Les avis peuvent diverger, mais ce n'est pas grave tant qu'il existe une volonté de se mettre d'accord pour avancer. En diminuant la vitesse sur le ring, la commission de coopération a démontré que c'était possible, malgré la frilosité initiale de la

zolang de wil er is om het eens te raken en vooruitgang te boeken. Door de snelheid op de Ring te verlagen, heeft de samenwerkingscommissie al aangetoond dat dat ook echt mogelijk is. Die vraag leefde al langer in Brussel. Vlaanderen had wat koudwatervrees op dat vlak, maar de maatregel is er uiteindelijk toch gekomen. Dat toont aan dat de belangen en ambities van de gewesten rond schonere lucht, hogere verkeersveiligheid en lagere autodruk wel degelijk gelijklopen.

Heel wat mensen hebben opgemerkt dat de lage-emissiezone (LEZ) niet bij het binnenrijden van Brussel maar al op Vlaams en Waals grondgebied zou moeten worden aangekondigd. Hebt u dat al op de agenda kunnen zetten? Mijn eigen tante, die nog niet goed op de hoogte was, reed onlangs nietsvermoedend Brussel binnen en werd daar dan met de LEZ geconfronteerd.

Tot slot heb ik een suggestie. Ik stel voor dat we de twee commissies voor de Openbare Werken en de Mobiliteit van het Brussels Parlement en het Vlaams Parlement samenbrengen. Zo kunnen zowel de ministers als de parlementsleden met elkaar in debat gaan.

Mevrouw de voorzitter.- Dit is een interessant voorstel. We pasten dit al toe in de commissie voor het Leefmilieu. Ik zal het suggereren bij de regeling der werkzaamheden.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Zoals mijn collega al aangaf, is samenwerking heel belangrijk. Ik ben verheugd een aantal keer het woord 'pragmatisch' te hebben gehoord. Ik moedig u dan ook aan te blijven zoeken naar pragmatische oplossingen. Alleen op die manier zullen we ons doel bereiken.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik moedig u aan op de ingeslagen weg voort te gaan. Er bestaan voldoende overlegstructuren, daar kan niemand zich nog achter verschuilen!*

De MR was altijd voorstander van de hoofdstedelijke gemeenschap. Als ze eenmaal echt werkt, zal het nut ervan meteen duidelijk zijn, maar

Flandre. Cette mesure montre que les intérêts et les ambitions des Régions pour améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière et réduire la pression automobile sont similaires.

De nombreuses personnes ont fait remarquer que la zone de basse émission (LEZ) devrait être annoncée sur le territoire de la Flandre et de la Wallonie, et pas seulement à l'entrée de Bruxelles. Avez-vous déjà mis ce point à l'ordre du jour ?

Enfin, je vous propose que nous réunissions les commissions des travaux publics et de la mobilité du parlement bruxellois et du parlement flamand afin que les ministres et les parlementaires puissent débattre ensemble.

Mme la présidente.- Cette proposition est très intéressante. Nous avons déjà procédé de la sorte en commission de l'environnement. Je la suggérerai dans l'ordre des travaux.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *La collaboration est très importante et je me réjouis d'avoir entendu à plusieurs reprises le mot "pragmatique". Je ne peux que vous encourager à continuer à rechercher des solutions pragmatiques.*

M. David Weytsman (MR).- Je vous encourage à poursuivre dans cette voie. Je constate que vous adoptez la bonne attitude pour tisser des liens avec les autres gouvernements.

Des structures existent, avec quatre ministres, la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications, ou le Comité exécutif des ministres de la mobilité

ondertussen bestaan er ook andere fora voor het nemen van beslissingen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik wens u een vruchtbare samenwerking met uw Vlaamse, Waalse en federale collega's.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De metropolitane gemeenschap zou een nagelnieuwe structuur worden met een eigen parlement, raad, administratie enzoverder, om de op- en afritten van de Ring en nog een heel beperkt aantal andere dossiers te behandelen. Voor wat dus al met al een heel beperkt werkveld is, zou er nog maar eens een extra bestuursniveau worden opgericht, als een zoveelste laagje van een lasagne. Dat wilde Vlaanderen pertinent niet. Het was de bedoeling om pragmatisch samen te werken rond concrete dossiers en vooruitgang te boeken.

Dit samenwerkingscomité, waarin de hoogste politieke verantwoordelijken vertegenwoordigd zijn en waar overlegd wordt in verschillende thematische werkgroepen, is de echte weg vooruit. Zo'n pragmatische aanpak is beter dan vast te houden aan het idee van een metropolitane gemeenschap, wat toch maar een energieverslindend vehikel zonder aantoonbare meerwaarde zou zijn geworden.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Ik steun u volledig, maar ik heb bedenkingen tegen uw methode, waarbij u eerst op zoek gaat naar de gezamenlijke punten en pas daarna de moeilijker kwesties zult aanpakken. Ik besef echter dat uw positie niet gemakkelijk is. U toonde veel openheid in verband met de snelheid op*

(CEMM). Ne nous cachons pas derrière des structures qui n'existent pas encore !

Mon groupe a toujours défendu l'idée d'une zone métropolitaine. Une fois celle-ci créée, regroupant les quatre ministres compétents, les provinces et les communes, nous nous rendrons compte qu'elle constitue un outil utile, mais que d'autres dispositifs existent pour prendre des décisions.

Continuez de jeter des ponts. J'espère que cela permettra de résoudre des problèmes sur lesquels nous reviendrons à l'occasion d'autres questions.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous souhaite bonne chance, ainsi qu'une collaboration fructueuse avec nos partenaires flamands, wallons et du niveau fédéral.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La Communauté métropolitaine de Bruxelles devait être une toute nouvelle structure dotée de son propre parlement et de sa propre administration et chargée de la question des bretelles d'entrée et de sortie du ring et d'un nombre limité d'autres dossiers. La Flandre ne voulait absolument pas ajouter une couche supplémentaire à la lasagne institutionnelle. L'idée était plutôt d'avancer sur des dossiers concrets en collaborant de manière pragmatique.*

La bonne solution, la voilà : un comité de coopération où les responsables politiques de premier plan sont représentés et où une concertation a lieu au sein de groupes de travail thématiques. Cette approche pragmatique est en tout cas préférable à celle d'une communauté métropolitaine sans valeur ajoutée palpable.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Nous sommes derrière vous pour défendre nos intérêts. Je suis toutefois perplexe face à votre méthode de négociation et de concertation, qui consiste à trouver des points communs et à avancer ensuite sur des points plus difficiles. Je serai prudent, car je ne suis pas à votre place et votre position ne doit

de Ring, terwijl u dat punt had kunnen gebruiken in de bredere onderhandelingen. Misschien moet het Brussels Gewest zich soms wat kordater opstellen ten opzichte van de andere gewesten.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het voorstel om samen met de collega's van andere parlementen te vergaderen, vind ik heel interessant. We moeten dan wel goed nadenken over de agenda. Als zo'n gemeenschappelijke vergadering niet leidt tot zinvolle besprekingen, dan is ze een maat voor niets.

Ik wens de minister veel succes om ambitieuze oplossingen uit te werken. Ik heb er alle vertrouwen in. Ik heb begrip voor het standpunt van de heer De Beukelaer, maar als een ander gewest een maatregel aankondigt waarmee het Brussel tegemoetkomt, hoeven we daar ook geen tactisch spelletje van te maken. Een lagere maximumsnelheid kan helpen om de uitstoot terug te dringen. Het zou nog beter zijn als ze 90 km/uur bedroeg, maar het Vlaamse voorstel is een stap in de goede richting. Dat moeten we toejuichen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mevrouw Debaets stelde voor om de aankondigingsborden van de lage-emissiezone (LEZ) al op Vlaams grondgebied te plaatsen. De administratie heeft die vraag aan de Vlaamse overheid bezorgd. De Brusselse instanties mogen uiteraard geen borden plaatsen op Vlaams grondgebied. Onze vraag betrof overigens niet alleen de LEZ, maar ook de aankondiging van de park-and-ride (P+R) aan Ceria/Coovi.

(verder in het Frans)

Voorts vraagt Brussel al jaren om de snelheid op de Ring te verlagen. Nu Vlaanderen daar eindelijk mee instemt, kan Brussel moeilijk tegenstribbelen.

pas être facile. Vous vous êtes montrée très ouverte lorsqu'il a été question de la vitesse sur le ring. Or vous auriez pu en faire un élément de négociation dans des dossiers qui restent en souffrance entre la Flandre et la Région bruxelloise.

J'ai peu d'expérience politique et je serai donc très prudent. Cependant, je me demande si nous ne devrions pas parfois être plus fermes, affirmer davantage notre position face aux autres Régions et ne pas paraître trop conciliants. Nous devons faire en sorte que Bruxelles aussi montre un peu les dents.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Je trouve très intéressante l'idée de rencontrer les membres d'autres parlements, à condition de bien réfléchir à l'ordre du jour.*

J'ai bon espoir que Mme la ministre parviendra à trouver des solutions ambitieuses. Je comprends le point de vue de M. De Beukelaer, mais si une autre Région annonce une mesure bénéfique pour Bruxelles, nous ne devons pas en faire un petit jeu tactique. Les limitations de vitesse peuvent contribuer à la réduction des émissions. Si elle ne va pas jusqu'à 90 km/heure, la proposition flamande n'en constitue pas moins un pas dans la bonne direction.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Mme Debaets a proposé de placer sur le territoire flamand les panneaux annonçant la zone de basse émission (LEZ). L'administration a soumis une demande en ce sens aux autorités flamandes, car la Région bruxelloise n'a évidemment pas ce pouvoir. À noter que la demande portait aussi sur l'annonce du Park and Ride (P+R) du Ceria.*

(poursuivant en français)

Je comprends la remarque de M. De Beukelaer. Toutefois, la Région bruxelloise, qui demande depuis des années que la vitesse sur le ring baisse, et la Flandre ont finalement décidé de passer à

Een goed idee begraven alleen maar omdat het nog in andere dossiers gebruikt zou kunnen worden, getuigt van politiek cynisme. Alle dossiers - Ring, tram, bus - hangen nu eenmaal samen. Op die manier zou alles geblokkeerd blijven. We moeten uit die negatieve spiraal stappen.

Over de verbreding van de Ring, de stadsboulevards, de lage-emissiezone (LEZ) en de kilometerheffing zal ik voet bij stuk blijven houden en mij kordaat opstellen. Soms moeten de zaken echter gewoon vooruitgaan, en dat doe je door te praten, te luisteren en proberen te begrijpen waarom de ander iets niet wil. Ik blijf open en positief ten aanzien van goede ideeën. De burgers hebben hun buik vol van bekvechtende politici.

- Het incident is gesloten.

l'acte. Et tout d'un coup, on entend des résistances sous prétexte qu'il faut d'abord négocier d'autres dossiers ! D'une part, c'est donner une image fort cynique du monde politique qui salue une bonne idée mais ne la met pas en œuvre parce qu'il y a d'autres dossiers en suspens. D'autre part, tous les dossiers - le ring, le tram, les bus - étant liés, tout resterait alors bloqué. Or, il est absolument nécessaire de sortir de cette dynamique.

Je resterai ferme sur l'élargissement du ring, sur les boulevards urbains, sur la zone de basse émission (LEZ), sur la taxe kilométrique. Mais quand on peut avancer, il faut le faire. Il importe de se parler, de s'écouter et de comprendre les raisons du blocage pour dégager une solution. Je préfère rester ouverte et, dès qu'une idée positive se présente, me montrer enthousiaste. Cela redonnera à la population, je l'espère, une image positive du monde politique. La population en a besoin, elle ne veut plus de politiciens qui passent leur temps à se battre. Alors, montrons que Bruxelles est là pour avancer et pour trouver des solutions.

- L'incident est clos.

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER
CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**betreffende "de toekomst van deelfietsen in
Brussel".**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,**

betreffende "de toekomst van Villo".

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
DE HEER TRISTAN ROBERTI,**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE
M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**concernant "l'avenir des vélos partagés à
Bruxelles".**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE
M. ARNAUD VERSTRAETE,**

concernant "l'avenir de Villo".

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE
M. TRISTAN ROBERTI,**

betreffende "de reclameovereenkomst gekoppeld aan het aanbod van de elektrische fietsen van Villo".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de positie van Villo in het Brusselse mobiliteitsnetwerk".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,

betreffende "de toekomst van deelfietsen en de evaluatie van het Villo-contract".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND,

betreffende "het aanbod aan elektrische deelfietsen in Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Alexia Bertrand wordt haar toegevoegde vraag om uitleg door mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel voorgelezen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Het Villosysteem, dat JCDecaux uitbaat met geweststeun via de toekenning van een reclameconcessie, is voorbijgestreefd in vergelijking met de systemen van de twee andere privéspelers die in Brussel actief zijn.*

Met een Villofiets is een verplaatsing van deur tot deur niet mogelijk. Als de dichtstbijzijnde stalling vol is, moet de gebruiker naar een andere stalling. Om dat te voorkomen, brengt JCDecaux tijdens de dag fietsen van de ene stalling naar de andere. Dat gebeurt met een grote, milieuvriendelijke vrachtwagen.

Wie een elektrische Villofiets wil gebruiken, moet de batterij thuis opladen en meenemen wanneer hij met de fiets op pad wil gaan. Bovendien is de autonomie van die batterij te beperkt. In theorie is het mogelijk om er 10 km mee af te leggen, maar volgens deskundigen is dat vaak maar 5 km. Bovendien is de fiets niet verbonden met het

concernant "le contrat publicitaire lié au service des Villo électriques".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "la place de Villo dans le réseau de mobilité bruxellois".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,

concernant "l'avenir des vélos partagés et l'évaluation du contrat Villo".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ALEXIA BERTRAND,

concernant "l'offre de vélos électriques partagés à Bruxelles".

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Alexia Bertrand, sa demande d'explications jointe sera lue par Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Si l'on compare le système Villo, mis en place par la société JCDecaux et soutenu par la Région via l'octroi d'une concession publicitaire, et les systèmes Jump et Billy Bike, deux acteurs privés qui exploitent sans aide publique un parc de vélos électriques en libre-service, force est de constater que le système des bornes Villo est dépassé.

Avec le système Villo, le porte-à-porte n'est pas permis et une station remplie ou vide oblige l'utilisateur à se déplacer jusqu'à une autre station. Afin de pallier ce problème, l'opérateur déplace des vélos d'une borne à l'autre à longueur de journée au moyen de camions à moteur thermique, ce qui a une empreinte considérable sur l'espace public.

Par ailleurs, le système qui oblige l'utilisateur à charger sa batterie à domicile et à l'avoir en sa possession lorsqu'il souhaite utiliser un vélo est une aberration. Il faut ajouter à cela l'autonomie insignifiante de cette batterie, puisqu'elle est en

internet, waardoor hij bij diefstal niet op te sporen valt, terwijl er volgens JCDecaux jaarlijks 400 Villofietsen verdwijnen. Er is duidelijk weinig ambitie om van Villo een goed presterend systeem te maken.

JCDecaux is een multinational die met reclame geld verdient. Hoe meer die fietsen worden gebruikt, hoe meer dat JCDecaux kost. Het bedrijf krijgt dan ook geen enkele stimulans om zijn dienstverlening te verbeteren of om te innoveren.

Al die elementen verklaren waarom elke fiets niet eens één keer per dag wordt gebruikt. In andere Europese landen scoren deelfietsssystemen veel beter. De enige vlakken waarop Villo beter scoort dan de andere systemen, zijn de spreiding over het grondgebied en de aantrekkelijke prijs.

Villo dankt zijn positieve resultaten alleen aan de aanzienlijke overheidssteun via reclame. Die steun moet worden geëvalueerd. Hoeveel reclameruimte en van welke omvang krijgt JCDecaux in het kader van het Villostelsel?

In Brussel-Stad bijvoorbeeld zijn affiches van meer dan 2 m² niet toegestaan, behalve voor JCDecaux, dat tot 8 m² reclameruimte kan innemen, wat een hoge economische waarde heeft.

Waar bevinden die reclamepanelen zich? Kunt u mij een overzicht bezorgen van alle borden die aan Villo gekoppeld zijn? Wat is de economische waarde van die borden?

Hoeveel brengt de verkoop van Villo-abonnementen en -ritten op?

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

JCDecaux kreeg vrijstelling van de retributie op reclameborden op alle gewestwegen en in een aantal gemeenten. Welk bedrag laten de gewestelijke en gemeentelijke instanties op die manier schieten?

In afwachting van het daadwerkelijke bedrag heb ik zelf een berekening gemaakt op basis van de exploitatiekosten die JCDecaux in 2009 bekendmaakte: 1.450 euro per jaar, vermenigvuldigd met 5.000 fietsen, dus meer dan

théorie de 10 km, mais qu'elle est rapidement réduite à 5 km selon les experts. En outre, le vélo n'est pas connecté, de sorte qu'il ne peut pas être retrouvé en cas de vol, alors que JCDecaux annonce perdre plus de 400 vélos chaque année ! Quel manque flagrant d'ambition pour ce système !

Il faut bien comprendre que JCDecaux est une multinationale de la publicité. Cette dernière constitue dès lors son gagne-pain. Plus les vélos sont utilisés, plus cela lui coûte de l'argent sans en rapporter. La société n'est donc nullement incitée à améliorer le service ou à innover.

Les facteurs qui précèdent expliquent le taux d'utilisation extrêmement faible des véhicules Villo : moins d'une utilisation par bicyclette par jour. Il s'agit du taux le plus faible d'Europe, qui est six fois inférieur à celui observé à Lyon, par exemple. Hormis le problème du stationnement des vélos en libre-service, qui est dû essentiellement aux trottinettes, les deux seuls aspects sur lesquels Villo enregistre de meilleurs résultats sont la couverture territoriale et son prix attractif.

Voilà qui nous amène au nœud du problème. Villo ne doit ses résultats positifs pour ces deux aspects qu'à un soutien extrêmement important de la part des pouvoirs publics à travers la publicité. Il convient donc d'évaluer ce soutien : combien d'espaces publicitaires, et de quelle taille, sont-ils alloués à JCDecaux dans le cadre du système Villo ?

À la Ville de Bruxelles, par exemple, aucun affichage de plus de 2 m² n'est autorisé, sauf pour JCDecaux, qui y exploite des espaces de 8 m². Cela représente une valeur économique extrêmement élevée.

Où sont situés tous ces panneaux ? Pourriez-vous me fournir le cadastre complet de tous les panneaux liés à Villo ? Voilà plusieurs semaines que j'essaie en vain de l'obtenir, notamment auprès de votre collègue Pascal Smet. Une estimation de la valeur économique de ce potentiel publicitaire existe-t-elle ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous la communiquer ?

7 miljoen euro. JCDecaux is een bedrijf dat geen verlies maakt. De concessie leverde in 2009 dus minimaal dat bedrag op. Ik heb opgevangen dat een KPMG-onderzoek het bedrag op 15 miljoen euro raamt, dus meer dan het dubbele. Klopt dat cijfer? Kunnen we een kopie van het onderzoek krijgen?

Met 5.000 Villo's worden er jaarlijks 1,2 miljoen trajecten afgelegd. Dat betekent dat elke fiets minder dan eenmaal per dag wordt gebruikt, wat belachelijk weinig is in vergelijking met andere Europese steden. Hoe probeert u of JCDecaux het gebruik aan te moedigen?

De schatting van de kostprijs van Villo valt te vergelijken met die van ongesubsidieerde strooifietssystemen. Uit mijn contacten met Billy Bike en Jump blijkt dat ze voor een bedrag van grofweg 10 miljoen euro per jaar, dus grosso modo de inkomsten die vandaag aan JCDecaux worden weggeschonken, in staat zijn een groot deel van de verplaatsingsbehoeften met deelfietsen voor hun rekening te nemen zonder dat het de gebruiker een cent kost.

Kortom, Villo kost de belastingbetaler minimaal 6 euro per traject, tegenover 1,5 euro voor Billy Bike of Jump. Het gewestelijke systeem is dus viermaal zo duur en minder efficiënt dan dat van privébedrijven.

Het probleem is dat het gewest daarvan op de hoogte was, zo blijkt uit een onafhankelijk onderzoek dat uw administratie in 2016 bestelde. In plaats van van de Villo's elektrische fietsen te maken, raadden de onderzoekers het Brussels Gewest aan om voor minder geld de uitbouw van free-floatingssystemen met elektrische fietsen te stimuleren. Toch deed het gewest net het tegenovergestelde, met de introductie van tot mislukking gedoemde draagbare batterijen.

Waarom heeft het gewest de aanbevelingen van het onderzoek in de wind geslagen? Is er onderzocht hoeveel het Villostelsel kost in vergelijking met een strooifietstelsel?

Wat zijn de voorwaarden van het Villocontract tussen het Brussels Gewest en JCDecaux? Onder

À combien s'élèvent les revenus générés par la vente d'abonnements et de cartes Villo, puisque l'utilisateur paye aussi pour ce service ?

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

JCDecaux a obtenu l'exemption de la redevance pour panneaux publicitaires sur toutes les voiries régionales et dans une série de communes. C'est un fameux avantage. Quel est le montant total des redevances régionales et communales dont se privent les pouvoirs publics dans le cadre de ce contrat ?

En attendant que soit chiffré ce pactole payé par le contribuable, je l'ai moi-même évalué en me basant sur le coût d'exploitation du service annoncé par JCDecaux en 2009 : 1.450 euros par an, multiplié par 5.000 vélos, soit plus de 7 millions d'euros. JCDecaux étant une entreprise privée qui ne travaille pas à perte, cela représente le minimum absolu des revenus publicitaires de cette concession en 2009. Il me revient qu'une étude commandée à KPMG par la Région évaluerait ce montant à 15 millions d'euros, soit plus du double. Confirmez-vous ce chiffre ? Pouvez-vous nous fournir cette étude ?

Quelque 5.000 bicyclettes Villo et 1,2 million de trajets par an, cela représente moins d'une utilisation par Villo et par jour. C'est un taux ridicule par rapport aux autres villes européennes. Quelle est votre stratégie - et celle de JCDecaux - pour augmenter le taux d'utilisation ?

Cette estimation du coût de Villo est à comparer avec le libre-service intégral, qui ne reçoit aucune forme d'aide. Des contacts que j'ai pu prendre auprès des opérateurs Billy Bike et Jump, il ressort que, pour un montant estimé grossièrement à 10 millions d'euros par an, soit grosso modo le revenu aujourd'hui octroyé à JCDecaux, ces opérateurs seraient en mesure de couvrir une grande partie des besoins des déplacements en vélo partagé de tous les Bruxellois - estimés à environ 6,5 millions de trajets par an, avec 5.000 vélos - et ce, gratuitement pour l'utilisateur.

En résumé, Villo coûte au minimum 6 euros par trajet au contribuable, en se basant sur le chiffre le plus conservateur en 2009, contre 1,5 euro pour

welke voorwaarden kunnen we de duur van het contract inkorten?

Ik heb de contracten, bijlagen en onderzoeken meermaals opgevraagd bij uw kabinet. Tot nu toe tevergeefs. Wanneer mag ik de documenten verwachten?

Het lijkt me nodig om de deelfietsstrategie van het Brussels Gewest ernstig bij te sturen. We lopen enorme vertraging op en er ontstaat een kloof tussen de westelijke gemeenten van Brussel, die alleen toegang hebben tot het openbare systeem, en de oostelijke gemeenten, die gebruik kunnen maken van een veel performanter privésysteem.

Om een mobiliteitskloof te voorkomen, moet u de reclameconcessie scheiden van de mobiliteitsaanbesteding en zo aansturen op een openbaar strooifietsensysteem, waarvan we de exploitatie aan de MIVB zouden kunnen toevertrouwen. Het houdt geen steek om het deelfietsenbeleid aan een reclamemultinational toe te vertrouwen.

Ik wil ook alle gebruiksgegevens van u ontvangen.

Volgens mij staan er ook boeteclausules in de overeenkomst. Zijn er al boetes opgelegd?

Billy Bike ou Jump. Le système régional est donc quatre fois plus cher et moins efficace que celui du secteur privé.

Le problème, c'est que la Région le savait. J'ai ici une étude indépendante commandée par votre administration en 2016 : tous les points que j'ai abordés y sont confirmés. Sa conclusion est extrêmement claire : "Au lieu d'électrifier les Villo actuels, nous recommandons à la Région bruxelloise d'encadrer, pour un coût réduit, le développement de vélos électriques en free floating." Tout est dit, et pourtant la Région a fait exactement le contraire, introduisant en outre un système de batteries portables voué à l'échec.

Qu'est-ce qui a donc poussé la Région à ne pas suivre les recommandations de l'étude qu'elle avait elle-même commandée ? Une étude a-t-elle été réalisée pour comparer le coût du système Villo avec le coût d'un système de libre-service intégral ? Si oui, quel est le résultat de cette étude ? Si non, allez-vous y procéder ?

Quels sont les termes du contrat qui lie la Région à JCDecaux pour Villo ? Pour combien de temps ? Existe-t-il une possibilité de sortir de cette convention ou de raccourcir notre engagement dans le temps, vu les piètres résultats de ce système ? À quelles conditions ?

J'ai demandé à plusieurs reprises à votre cabinet les contrats, avenants et études diverses sur ce sujet. Ma première demande date du 22 novembre 2019. J'ai reçu une demande de prolongation des délais de 20 à 40 jours ouvrables, que nous avons largement dépassée. Allez-vous me procurer ces documents, et dans quel délai ?

Au vu de tous ces éléments, il me semble nécessaire de revoir fondamentalement la stratégie de la Région en matière de vélos partagés. Nous sommes en train de prendre un retard colossal et de creuser un fossé entre les communes de l'ouest de Bruxelles, qui ne bénéficient que d'un système public dont je viens de montrer les limites, et les communes de l'est de Bruxelles, qui ont accès à un service privé beaucoup plus performant.

Afin d'éviter une fracture de la mobilité, je pense que vous devez scinder la concession publicitaire et le marché de la mobilité, et travailler de cette

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De introductie van de elektrische Villo maakte, samen met de lancering van de nieuwe Villo-applicatie, deel uit van het akkoord dat uw voorganger in juli 2018, heeft gesloten. U hebt dat dossier nu overgeërfd.

Ik ben verbaasd over wat er allemaal in dat contract bepaald is. Ook ik heb vastgesteld dat het systeem niet zo goed werkt. Ik ben ook verbaasd dat sommige politieke partijen het akkoord hebben goedgekeurd, maar in de pers en hier verklaren dat het aberrant is dat zoiets kan bestaan. Nochtans hebben zij het goedgekeurd. De Brusselaars zitten er nu mee opgezadeld en wij mogen het probleem oplossen.

We moeten echter vooruit en nagaan wat er beter kan. De eerste vraag is of we het contract kunnen inkijken. Kunnen we daar een exemplaar van ontvangen?

Ik heb begrepen dat er audits werden uitgevoerd over Villo, nog vooraleer het contract werd afgesloten. Wat hebben die audits dan opgeleverd? Kunnen we die ook inkijken?

Na veel vertraging werd de elektrische Villo eind november eindelijk beschikbaar in ons gewest. Het gebruiksgemak laat echter te wensen over. Gebruikers moeten een extra abonnement afsluiten en er moet bovendien gebruikgemaakt worden van een persoonlijke draagbare batterij. Dat is opmerkelijk. Waarom heeft de vorige regering

manière à la mise en place d'un service de libre-service intégral public, éventuellement piloté par la STIB. Il est aberrant de laisser la politique publique en matière de vélos partagés aux mains d'une multinationale de la publicité dont ce n'est pas le métier !

Je vous demanderai aussi de nous transmettre, peut-être par le biais d'une réponse écrite, toutes les données d'utilisation, les taux d'opérationnalité et de déviance quotidiens, ainsi que de stations en service.

Des pénalités sont également prévues par la convention, me semble-t-il. De telles pénalités ont-elles été demandées ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *L'introduction du Villo électrique ainsi que le lancement de la nouvelle application relèvent de l'accord conclu par votre prédécesseur en 2018.*

Je suis surpris de la teneur de ce texte ainsi que de la réaction de certains partis politiques qui s'offusquent des pratiques de JCDecaux mais qui ont pourtant validé l'accord. En attendant, les Bruxellois sont pieds et poings liés et nous devons régler le problème et améliorer le système là où c'est possible.

Pouvons-nous recevoir une copie de ce contrat ? Quel est le résultat des audits réalisés au sujet de Villo ?

Je me pose beaucoup de questions au sujet de ce nouveau Villo électrique : il est peu pratique, l'utilisateur doit transporter en permanence une batterie chargée et il faut conclure un abonnement supplémentaire. Pourquoi le gouvernement a-t-il marqué son accord sur ce genre de modalités ? Surtout qu'il existe d'autres systèmes à Bruxelles, beaucoup plus accessibles.

En outre, l'application pose toujours problème. Le nouveau contrat de gestion prévoit par ailleurs que JCDecaux, en échange du déploiement des vélos électriques, peut remplacer une partie de ses panneaux publicitaires en nouveaux dispositifs munis d'un éclairage LED. Non seulement ces panneaux sont très énergivores, mais ils constituent une source importante de distraction

daarvoor gekozen? Waarom heeft men aan de huidige standplaatsen geen laadpalen geplaatst? Als fervente fietser vind ik het niet handig om in Brussel rond te lopen met een draagbare en opgeladen batterij, voor het geval ik zou willen gebruikmaken van een elektrische deelfiets. Als je ziet dat er andere en meer gebruiksvriendelijke systemen zijn, dan roept dat vragen op.

Bovendien blijven de problemen met klantenopvolging en gebruiksvriendelijkheid van de app aanhouden. In de vernieuwde beheersovereenkomst, die de vorige regering heeft gesloten met JCDecaux, kreeg het reclamebedrijf in ruil voor het introduceren van de elektrische Villo de toelating om een deel van haar reclameborden te vervangen door nieuwe reclamepanelen met ledverlichting. Deze panelen zijn niet alleen energieverblindend, ze zijn ook verkeersonveilig omdat ze de weggebruikers afleiden. Bovendien passen ze architecturaal niet in de openbare ruimte. Het grootste probleem voor de verkeersveiligheid zijn ongetwijfeld de bewegende beelden, die de aandacht van weggebruikers echt weglukken van het verkeer.

Villo is niet langer de enige speler op de Brusselse markt van deelfietsen en -steps. De vraag stelt zich of het huidige Villo-model, waarover de vorige regering beslist heeft, aangepast is aan de huidige realiteit en of het eventueel nog aanpasbaar is.

Beschikt u over de meest recente cijfergegevens betreffende het gebruik van de elektrische Villo? Welke voorwaarden werden er tussen JCDecaux en het gewest overeengekomen met betrekking tot elektrische deelfietsen en reclamepanelen? Welke eventuele verbrekingsvoorwaarden zijn er in die beheersovereenkomst opgenomen? Wat is de potentiële marktwaarde van de twee systemen, namelijk de reclamepanelen in het Brussels Gewest en een al dan niet publiek gestuurd systeem van elektrische deelfietsen en -steps? Hier stelt zich vooral de vraag wat hun systeem kost en wat ze bieden in ruil voor wat ze ontvangen.

Hoe verhouden zich de verbrekingsvoorwaarden tot de eventuele economische en maatschappelijke winst na een heroriëntering van de markt? Hoeveel bedraagt de exploitatiekost van het Villo-systeem zoals we dat vandaag kennen? Hoe kunnen we de financiële en maatschappelijke kost van het

pour les usagers de la route. Sans compter qu'ils n'ont pas leur place dans l'espace public d'un point de vue architectural.

Étant donné le nombre d'acteurs sur le marché bruxellois ainsi que l'émergence des trottinettes partagées, le modèle de Villo est-il toujours bien adapté à la réalité actuelle ?

Disposez-vous des chiffres les plus récents concernant le Villo électrique ? Quelles sont les conditions contractuelles en vigueur entre la Région et JCDecaux s'agissant des vélos électriques et des panneaux publicitaires ? Quels sont les éventuels motifs de rupture de contrat ? Le système est-il vraiment si intéressant pour la Région ?

Comment pouvons-nous améliorer les coûts économiques et sociétaux du système et en améliorer la facilité d'utilisation ? Si on dresse le bilan sur toute la période contractuelle, n'est-il pas plus intéressant de résilier le contrat et d'affecter plus efficacement les recettes publicitaires ?

Comment votre administration envisage-t-elle un système de vélos partagés géré par le public, sachant que le contexte n'est plus le même qu'il y a plus de dix ans et que le système de MaaS va être introduit ?

Comment se déroulent les contacts entre votre administration et l'exploitant JCDecaux ? Quelles solutions peuvent-elles être déployées à terme afin de limiter au maximum l'impact négatif de ces panneaux publicitaires ?

systeem verbeteren en de gebruiksvriendelijkheid verhogen? Wanneer we alle kosten en baten over de volledige contractperiode in beschouwing nemen, is het dan niet interessanter om het contract te beëindigen en de reclame-inkomsten efficiënter te besteden?

Welke plaats voorziet uw administratie voor een publiek gestuurd systeem van elektrische deelfietsen? Hierbij moet rekening worden gehouden met de gewijzigde context sinds de introductie van Villo meer dan tien jaar geleden en de toekomstige invoering van MaaS.

Hoe verlopen de contacten van uw administratie met uitbater JCDecaux? Welke oplossingen kunnen er op termijn worden voorzien om de negatieve impact van de reclamepanelen tot een minimum te beperken?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *U erft een ingewikkeld dossier en bent door overeenkomsten gebonden. U was geen lid van de regering toen de Villoconcessie werd goedgekeurd, in tegenstelling tot de heer Cerexhe.*

(Opmerkingen van de heer De Beukelaer)

U was ook geen lid van de regering toen er aanpassingen werden aangebracht om elektrische fietsen te introduceren, in tegenstelling tot mevrouw Fremault.

(Rumoer)

Sinds eind november 2019 zijn er elektrische Villo's beschikbaar in het Brussels Gewest. Op zich lijkt dat een goede zaak, maar het aanbod gaat helaas gepaard met een sterke toename van het aantal digitale reclameschermen in de openbare ruimte. De elektrische Villo's zijn er immers gekomen na een akkoord tussen uw voorganger en JCDecaux, dat daardoor 30% van zijn traditionele reclamepanelen door digitale schermen mag vervangen.

Ecolo is gekant tegen de opdringerige aanwezigheid van reclame in alle aspecten van het leven en meer bepaald in de openbare ruimte. Digitale schermen zijn bijzonder schadelijk. Het zijn echte energievreters, ze brengen de

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Mme la ministre, vous héritez d'un dossier compliqué et vous êtes tenue à des conventions. Vous n'étiez pas membre du gouvernement lorsque la concession pour le système Villo a été approuvée, contrairement à M. Cerexhe.

(Remarques de M. De Beukelaer)

Vous n'étiez pas non plus membre du gouvernement lorsque des adaptations ont été apportées pour intégrer les vélos électriques, contrairement à Mme Fremault.

(Rumeurs)

À la fin du mois de novembre 2019, des bicyclettes Villo électriques ont fait leur apparition dans notre Région. Si cette offre paraît a priori séduisante, elle s'accompagne malheureusement d'une multiplication des écrans publicitaires numériques dans l'espace public. En effet, l'offre des véhicules Villo électriques résulte d'un accord signé entre votre prédécesseur et la société JCDecaux, qui prévoit qu'en contrepartie de ce nouveau service, l'opérateur pourra remplacer 30 % de ses panneaux publicitaires traditionnels par des écrans numériques.

De façon générale, Ecolo est défavorable à la présence envahissante des publicités dans tous les

verkeersveiligheid in het gedrang en verloederen de openbare ruimte. Vijf Brusselse gemeenten hebben trouwens beroep ingesteld, want ze weigeren ze op hun grondgebied.

Onder welk contract met het Brussels Gewest moet JCDecaux elektrische Villo's beschikbaar stellen? Gaat het om een aanhangsel bij het initiële contract?

Welke voorwaarden en voordelen gaan er voor JCDecaux gepaard met de verplichting om de extra service aan te bieden?

Hoe lang loopt het contract? Kan het voortijdig worden stopgezet? Onder welke voorwaarden?

Lopen gemeenten die weigeren om digitale schermen te laten installeren het risico om het met minder Villostations te moeten doen?

Werd het gebruik van de elektrische Villofietsen al geëvalueerd? Hoeveel batterijen per dag worden er gehuurd?

Worden er mogelijkheden onderzocht om een openbaar systeem van elektrische deelfietsen ter beschikking te stellen zonder dat er een reclamecontract mee is gemoeid?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de eerste helft van 2019 werden er 20% minder Villofietsen ontleend dan in 2017. Als redenen voor deze daling vernoemt u de nieuwe systemen op de Brusselse markt, de voorkeur voor wandelen en de aanschaf van een eigen fiets.

Ik heb daarnaast ook vragen bij de algemene werking van het Villo-systeem. De gebruiksvriendelijkheid van het ontleenproces is een eerste pijnpunt. Heel wat potentiële geïnteresseerden haken af door omslachtige schermen, een slecht werkende applicatie en andere

aspecten van onze levenswijze, in het bijzonder in de openbare ruimte. Het vervangen, in de openbare ruimte, van traditionele reclameborden door digitale borden is bijzonder hinderlijk. Bovendien, deze laatste verbruiken veel energie, zijn schadelijk voor de veiligheid op de weg en verslechteren de kwaliteit van de openbare ruimte. Vijf gemeenten in Brussel hebben trouwens beroep ingesteld, want ze weigeren deze borden op hun grondgebied.

Quelle forme de contrat lie-t-elle la Région bruxelloise à l'opérateur JCDecaux pour que celui-ci mette à disposition des vélos électriques ? S'agit-il d'un avenant au contrat Villo initial ?

Quels sont exactement les conditions et avantages concédés à JCDecaux afin qu'il offre ce service supplémentaire ?

Quelle est la durée de ce contrat ? Est-il possible d'y mettre fin de manière anticipée ? Si oui, à quelles conditions ?

Y a-t-il un risque que les communes qui refusent les panneaux numériques se voient privées d'une ou plusieurs stations Villo existantes ou en projet ?

Avez-vous déjà une évaluation de l'usage des bicyclettes Villo électriques ? Combien de batteries ont-elles été louées à ce jour ?

Des réflexions sont-elles en cours pour envisager d'autres possibilités afin de mettre à disposition des Bruxellois un système public de vélos électriques partagés qui ne soit pas associé à un contrat publicitaire ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le système Villo a moins la cote qu'il y a deux ans. En cause, selon vous, les nouveaux systèmes présents à Bruxelles et le succès de la marche, ainsi que l'acquisition d'un vélo, davantage privilégiés.*

De plus, je m'interroge sur le fonctionnement général de Villo : le système est peu convivial et compliqué, et l'application est déficiente. Résultat, l'utilisateur potentiel est vite découragé.

moeilijkheden. Als je drie keer voor een scherm staat dat niet werkt, gebruik je het niet meer.

Het materiaal is niet aangepast aan de Brusselse realiteit. De toestellen zijn te log voor heuvelachtig Brussel, in schril contrast met de elektrische fietsen die gemakkelijk gedeblokkeerd kunnen worden en lichter zijn.

Ook de omzetting naar meer elektrische fietsen op het Villo-netwerk is niet erg gebruiksvriendelijk. Slechts een aantal fietsen is op dit moment elektrisch en je moet je eigen batterij meezeulen en thuis opladen. Dat staat het spontaan gebruik en het gebruik door toeristen in de weg.

De teruglopende gebruikerscijfers en het dalende aantal ontleningen moeten een aantal alarmbellen doen afgaan over de noodzaak om het systeem in de toekomst aantrekkelijker en vooral gebruiksvriendelijker te maken. De Brusselse regering heeft in het regeerakkoord alvast geen enkele melding gemaakt van Villo en tot op heden hebt u nog niet duidelijk aangegeven wat uw beleidsprioriteiten zijn. Ik ben dan ook benieuwd welke plaats en toekomst u ziet voor Villo.

Hoeveel elektrische fietsen worden op dit moment ingezet op het Villo-netwerk? Hoe verzekert u een evenwichtige spreiding van die elektrische fietsen over het gehele grondgebied?

Werkt u op dit moment aan een verdere uitbouw van de vloot elektrische fietsen bij Villo? Zo ja, om hoeveel fietsen gaat het dan?

Hoeveel elektrische fietsen werden er ontleend en hoeveel externe batterijen werden er aangevraagd? Wat is het streefcijfer voor die beide aspecten tegen eind 2020?

Wat zal de regering doen om de gebruiksvriendelijkheid van het Villo-netwerk aanzienlijk te verbeteren?

Hoeveel klachten waren er over de werking van het Villo-systeem in 2017, 2018 en 2019? Kunt u een verdeling geven volgens de aard van de klachten?

Bij de introductie van elektrische fietsen kreeg JCDecaux de toelating om nieuwe led-reclamepanelen te plaatsen. Hebt u tijdens de

Le matériel n'est en outre pas adapté à la réalité bruxelloise. Les vélos sont trop lourds, contrairement aux modèles électriques, beaucoup plus faciles à débloquer.

Le passage au Villo électrique n'est pas non plus des plus conviviaux. En effet, l'utilisateur est censé transporter sa batterie qu'il doit charger à domicile. Autrement dit, il est difficile d'improviser le recours au vélo électrique, particulièrement pour les touristes.

Quels sont vos projets concernant Villo et quel avenir entrevoyez-vous pour ce système, qui doit impérativement être amélioré ? Quelles sont vos priorités ?

Combien de vélos électriques sont-ils actuellement déployés sur le réseau Villo ? Comment garantir une répartition équilibrée de ces vélos sur l'ensemble du territoire ? Prévoyez-vous davantage de vélos électriques au sein de la flotte de Villo ?

Combien de batteries externes ont-elles été demandées ? Quelles sont les projections effectuées d'ici la fin 2020 ?

Que fera le gouvernement afin de rendre l'utilisation du réseau Villo beaucoup plus aisée ?

Combien de plaintes y a-t-il eu concernant Villo de 2017 à 2019 ? Quels en sont les motifs ?

JCDecaux a désormais l'autorisation de placer des panneaux munis de LED. Lors des négociations, avez-vous aussi remis en cause les autres mécanismes liés à la publicité ? Y a-t-il des changements à cet égard ?

onderhandelingen ook de overige publiciteitsmechanismen in vraag gesteld? Zijn er ook op dat vlak wijzigingen?

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- Een tweetal weken geleden heeft de minister al een groot deel van de vragen beantwoord die haar vandaag worden gesteld.

In 2017 waren er 140.000 Villoritten per maand, in 2018 130.500. Tussen januari en augustus 2019 waren dat er nog 114.300: een daling met 20%. De minister gaf verschillende oorzaken voor die daling.

In 2019 kostte 10 minuten met Jump rijden 2,50 euro plus 1 euro ontgrendelingskosten. Een ongelimiteerd gebruik van eVillo kost dan weer 85 euro per jaar volgens de minister.

De minister legde ook uit wat in het contract tussen JCDecaux en het gewest is vastgelegd. Het gewest zit nu vast aan 250 reclameborden aan de fietsstations, 354 dubbelzijdige borden van 2 m² waarvan één kant voorbehouden is aan het Brussels Gewest, 45 dubbelzijdige borden van 8 m² én de reclameruimte op de fietsen zelf. Bij de introductie van de eVillo kwamen daar nog 200 elektronische reclameboodschappen en de 15 afficheborden van 8 m² bij.

Door al die reclameborden kan Villo gefinancierd worden zonder overheidsmiddelen. Terecht wezen mijn collega-parlementsleden op de verantwoordelijkheid die de vorige regeringen droegen bij de onderhandelingen over het contract.

Het is niet omdat we iets al tien jaar op een bepaalde manier doen, dat we zo voort hoeven te doen. In die zin sluit ik me aan bij de heer De Beukelaer. Al behoort mijn partij tot de meerderheid en al heeft die meerderheid de elektrische Villo goedgekeurd, toch mag ik me vragen stellen bij het nut van het systeem. De vrijheid van denken is een hoog goed in dit parlement. Iedereen moet gebruik kunnen maken van een fiets, hetzij een eigen exemplaar, hetzij een deelfiets, en de overheid moet dit vergemakkelijken. Dat moet onze enige drijfveer zijn.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Vous vous souviendrez que j'avais interpellé la ministre à ce sujet, il y a une quinzaine de jours, et qu'elle avait donné une grande partie des réponses aux questions qui lui sont posées aujourd'hui.

En 2017, 140.000 locations étaient effectuées chaque mois. En 2018, on est passé à 130.500, et entre janvier et août 2019, Villo a enregistré 114.300 prêts par mois, soit une diminution de 20 %. Cette perte de vitesse avait plusieurs explications, selon la ministre. Nous n'y reviendrons pas : le cyclopartage en est une, mais ce n'est pas la seule. Sans doute que la politique d'acquisition des vélos et les différentes primes communales y contribuent aussi, de même que l'évolution des comportements. Ainsi, on se met plus facilement au vélo lorsqu'il fait beau.

En 2019, un trajet de dix minutes avec Jump coûte 2,5 euros, montant auquel il faut ajouter un euro pour le déblocage, alors que, d'après la ministre, il faut compter 85 euros par an pour une utilisation à volonté d'un eVillo.

La ministre avait également expliqué, et c'est tout l'enjeu de la convention publicitaire, qu'aujourd'hui, nous nous retrouvons avec 250 dispositifs publicitaires aux bornes de station, 354 dispositifs de 2 m², dont une face est réservée à la Région, 45 dispositifs de 8 m² double face ainsi que des espaces publicitaires sur les vélos. Quant à l'avenant 3 lié à l'électrification, il permettait de faire passer 200 affichages en mode électronique, sans oublier les 15 panneaux de 8 m² papier, qui sont assez importants.

Les nombreux panneaux publicitaires présents dans notre ville assaillie par la publicité permettent de financer Villo sans intervention des fonds publics. C'est la contrepartie du contrat initial. Mes collègues ont pointé la responsabilité des différents gouvernements précédents dans la conclusion de ce contrat. Ils ont raison.

Maintenant que j'appartiens à la majorité qui a permis l'électrification, il me paraît important de

Ook de bedragen die de MIVB genereert met haar reclameregie, moeten ter discussie worden gesteld. Met een openbare aanbesteding heeft de MIVB namelijk publicitaire ruimte toegewezen aan openbare operatoren. Zou de organisatie van de Villodienst niet beter worden opgesplitst? Zou er niet beter een openbare concessie komen voor de reclame, samen met de reclameregie van de MIVB? Zo verkrijgt de MIVB een nog grotere markt, wetende dat de MIVB tientallen miljoenen euro's aan reclame-inkomsten genereert.

Volgens mijn schatting bedragen de nettoprijzen van de reclame ongeveer 4 miljoen euro per jaar. De 15 miljoen, waarnaar de heer De Beukelaer verwees, zijn volgens mij bruto-inkomsten. Om die te dekken moeten alle kosten die de Villodienstverlening met zich meebrengt, in rekening worden gebracht. De totale verkoopprijs die Villo moet kunnen factureren aan zijn adverteerders bedraagt dan 15 miljoen euro.

Wordt het een aanbesteding voor reclame, dan moet de regering duidelijk zijn over de studies die ze bestelt om haar standpunt in te nemen. Als het dan over vier jaar tijd is voor een nieuw contract, kan ze met een schone lei beginnen in plaats van aanvullingen toe te voegen aan het bestaande contract.

m'interroger sur l'utilité de cette pratique. Ce n'est pas parce que l'on applique cette politique depuis dix ans que l'on doit continuer à l'appliquer de la même manière. Je me joins en cela à la réflexion de M. De Beukelaer.

Comme je l'ai évoqué en séance plénière, cela vaut d'ailleurs pour toutes nos politiques. Il ne s'agit pas de lancer un débat stérile majorité contre opposition. La liberté de pensée est essentielle dans notre parlement. Qu'il s'agisse de mobilité ou du logement social, ce n'est pas parce qu'elle est menée depuis vingt ans qu'une politique doit être poursuivie. L'accès au vélo pour chacun, qu'il soit propriétaire ou utilisateur, doit pouvoir être facilité par les pouvoirs publics. Tel est l'objectif que nous devons poursuivre et qui doit constituer notre moteur.

Par ailleurs, il convient de s'interroger sur les montants des recettes engrangées par la STIB par le biais de sa régie publicitaire. La STIB a en effet concédé des emplacements publicitaires à des opérateurs publics dans le cadre d'un marché public. Ne faudrait-il pas plutôt scinder l'organisation du service Villo, évaluer son coût et procéder à une concession publique pour ce service ? Accessoirement, ne faudrait-il pas procéder à une concession de service pour la publicité, en la globalisant avec les régies de la STIB, de manière à développer un plus gros marché encore, sachant que les recettes de la STIB se chiffrent à plusieurs dizaines de millions d'euros ?

Selon mes estimations, le coût net des publicités, toutes proportions gardées par rapport au mètre carré, s'élève à environ 4 millions d'euros par an. Le chiffre de 15 millions d'euros cité par M. De Beukelaer correspond, selon moi, aux recettes brutes. Pour couvrir cela, il faut cependant prendre en considération les dépenses inhérentes à l'organisation du service Villo. Il s'agit donc du prix de vente facturé, les 15 millions d'euros étant la somme finale des recettes que Villo doit pouvoir facturer aux annonceurs.

Si nous passions à un marché publicitaire, le gouvernement devrait être transparent sur les études qu'il commande pour avoir la meilleure position. Ainsi, dans quatre ans, quand il faudra remettre ce contrat sur le marché, nous ne le

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Mijn eerste vraag als Brussels parlements lid in 2009 ging al over elektrische fietsen. De kwestie gaat dus al een hele tijd mee.*

Het is vreemd dat de technologie tien jaar later nog niet gebruiksvriendelijker is. De toestand is sterk veranderd met de komst van privébedrijven die er wel in slagen gebruiksvriendelijke formules aan te bieden die bovendien minder impact hebben op de openbare ruimte dan de Villostations.

De luchtvervuiling en de luchtkwaliteit komen weinig aan bod. Brussel telt nochtans een heleboel hellingen en gigantische, vervuilende vrachtwagens brengen Villo's van de beneden naar de bovenstad, want fietsers geven de voorkeur aan afdalingen. De moeizame elektrificatie van de Villovloot is duidelijk niet de vereenvoudiging waarop de Brusselaar zit te wachten.

Wordt het niet stilaan tijd om de Villo-overeenkomst te herzien?

Wat is uw visie op de deelfiets in Brussel? Welke steun wilt u aanbieders geven?

prolongerions pas avec un nouvel avenant, mais nous repartirions d'une page blanche.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ma première question en tant que députée au Parlement bruxellois, en 2009, visait à demander l'électrification du système Villo. Le ministre compétent était, à l'époque, Bruno De Lille, de votre parti, Groen. Il m'avait répondu - il y a de quoi s'en amuser dix ans plus tard - qu'il était en pourparlers avec la société JCDecaux pour disposer un jour de tels vélos électriques. Il s'agit donc clairement d'un vieux dossier.

Il est surprenant à cet égard que dix ans plus tard, la technologie utilisée ne soit pas très aboutie en matière de simplification pour les Bruxellois et les visiteurs. La situation a totalement changé depuis lors, avec l'arrivée d'opérateurs privés qui proposent une formule beaucoup plus simple à utiliser, plus souple et avec un impact moindre sur l'espace public que les stations Villo, qui occupent une place énorme. Elles permettent, certes, aux usagers de laisser leurs vélos partout, mais cela vaut pour tous les autres opérateurs.

Le volet de la pollution et de la qualité de l'air est également peu abordé. Notre ville présentant de nombreux dénivelés, d'immenses camions transportent les véhicules Villo du bas de la ville vers le haut, car les cyclistes empruntent plus volontiers un vélo lorsqu'ils ont la perspective de dévaler une pente.

Le monde a changé et nous devons nous poser des questions sur cette électrification si lourde des systèmes proposés aujourd'hui, qui ne rencontrent pas véritablement la simplification que les Bruxellois appellent de leurs vœux.

Parlons également de cette fameuse convention qui lie la Région bruxelloise à Villo. N'est-il pas temps de la revoir ? Serait-ce possible et dans quelles conditions ?

Quelle est votre vision du vélo partagé à Bruxelles ? Quel type de soutien êtes-vous prête à apporter à ses opérateurs ?

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik ben niet meteen voorstander van een overeenkomst met een reclamebedrijf. Villo moet in de eerste plaats een openbare dienst verlenen over het hele gewest. Dat impliceert een grotere vloot dan een commercieel bedrijf zou aanbieden, en een lagere prijs. Daardoor is het systeem minder rendabel, maar dat is ook niet de eerste betrachting van een opdracht van openbare dienstverlening.*

De Villofietsen worden inderdaad met vrachtwagens rondgereden, maar de fietsen van Uber worden 's nacht verplaatst met kleine bestelwagens. Ik weet niet of dat milieuvriendelijker is.

De overeenkomst zou systematisch gecontroleerd worden. Hebt u al een rapport ontvangen? Wat staat daarin?

Ik ben niet overtuigd door het leveringssysteem van de draagbare batterijen. Ik heb zelf op 2 december een batterij besteld, maar ik heb zelfs nog geen antwoord gekregen. Hoeveel batterijen zijn er al aangevraagd en hoeveel zijn er daadwerkelijk geleverd?

Aan het eind van de vorige regeerperiode onderhandelde uw voorganger over een wijziging aan de overeenkomst over Villo. Die moest het mogelijk maken een deel van de vloot elektrisch te maken, in ruil voor heel wat meer LED-reclamepanelen. Daar kom ik bij een latere interpellatie op terug.

Welke doelstellingen hebt u wat het vergroten van het netto-aanbod van Villo betreft? Hoeveel nieuwe stations komen er bij in 2020? Vindt u de dekking van het grondgebied op dit moment optimaal?

Aangezien het niet echt gaat om free-floating deelfietsen, is Villo, in tegenstelling tot de andere operatoren, niet verplicht om bepaalde informatie te bezorgen, die ons zou kunnen helpen in de beoordeling van het aanbod. Zult u de overeenkomst op zo'n manier wijzigen dat we meer informatie kunnen bekomen?

M. Julien Uyttendaele (PS).- *Comme certains de mes prédécesseurs, je ne suis pas nécessairement convaincu par ce modèle de donnant-donnant avec une firme publicitaire. Il ne faut pas comparer des pommes avec des poires. Le système Villo vise avant tout à assurer une mission de service public qui englobe tout le territoire régional, ce qui coûte donc plus cher, avec une flotte beaucoup plus importante ainsi qu'une tarification moindre pour l'utilisateur et qui, de par sa mission de service public, n'a pas vocation à être rentable.*

En ce qui concerne la pollution, il est vrai que des camions transportent les véhicules Villo. Les vélos d'Uber sont, pour leur part, rechargés par des petites camionnettes qui se déplacent toutes les nuits dans Bruxelles à cette fin, mais je ne suis pas certain que ce soit plus pertinent d'un point de vue environnemental.

Un contrôle systématique de la convention est prévu. Le rapport le concernant vous est-il parvenu ? Si oui, que contient-il ?

Je ne suis pas convaincu par le système de livraison des batteries portables. J'ai moi-même introduit une demande de batterie le 2 décembre dernier et à ce jour, je n'ai toujours pas reçu de réponse, ni d'accusé de réception. Je commence à perdre patience et voudrais savoir combien de demandes ont été formulées et combien ont été vraiment livrées. Je suis assez curieux quand je me balade en rue et j'ai observé beaucoup de vélos électriques sans batterie. Où en sommes-nous donc ?

En fin de législature précédente, votre prédécesseur avait négocié un avenant à la convention Villo afin de permettre une électrification d'une partie de la flotte en contrepartie d'une explosion du nombre de panneaux publicitaires LED. Je reviendrai sur le sujet lors d'une prochaine interpellation.

Quels sont les objectifs d'augmentation de l'offre nette de Villo sur notre territoire ? Combien de nouvelles stations sont-elles prévues pour 2020 ? La couverture du territoire régional est-elle aujourd'hui jugée optimale ?

Enfin, n'étant pas à proprement parler un service de cyclopartage en flotte libre, Villo ne doit pas transmettre, comme les autres opérateurs, toute une série d'informations qui nous seraient utiles dans

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Villo maakte meer dan tien jaar geleden zijn opwachting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wat u voorstelt, is zeker interessant, maar we moeten ook rekening houden met het contract.*

Wie een Villo-abonnement van 30 euro neemt, kan een heel jaar lang op het hele gewestelijke grondgebied gebruikmaken van het systeem. Nog een voordeel is dat het achterlaten van fietsen is geregeld.

Sindsdien heeft de deelmobiliteit een hoge vlucht genomen met de komst van free-floating fietsen en -steps. Helaas zijn die duurder in gebruik en niet in heel Brussel beschikbaar, al zouden we dat in de toekomst verplicht kunnen maken.

De vrijstelling van retributies en belastingen die JCDecaux geniet, is begrensd en wordt gebaseerd op de resultaten. Een tweede wijziging van het contract voerde een controlemechanisme in van de overcompensatie als gevolg van de vrijstelling van de vergoedingen van het gebruik van het publieke domein. Zo vond in 2018 een audit plaats. Ik zal een nieuwe audit bestellen om de strikte toepassing van de contractvoorwaarden na te gaan.

In 2018 keurde de regering een derde wijziging goed. Het huidige contract loopt tot 2026.

(verder in het Nederlands)

Het akkoord tussen de overheid en JCDecaux is het resultaat van een openbare aanbesteding. Daarin waren een aantal principes over het functioneren van het systeem opgenomen, onder meer over het aantal Villofietsen, het aantal stations, de verdelingsmodaliteit over het grondgebied, het aantal publicitaire panelen, de beschikbaarheid van fietsen in het station en van lege plaatsen in het station. In het begin was het soms moeilijk om in het station nog een vrije plek te vinden. Dat was een belemmering. Het systeem is door een ordonnantie

l'appréciation de cette offre. La convention Villo sera-t-elle revue de façon à ce que puisse s'organiser un véritable transfert d'informations comme pour les opérateurs de cyclopartage en flotte libre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Villo est un système qui a été lancé en Région de Bruxelles-Capitale il y a plus de dix ans, soit à une autre époque. La réflexion que vous proposez est certainement enrichissante, mais il faut aussi tenir compte du contrat juridique ferme qui nous restreint dans nos actions.

Villo donne accès à l'utilisation du vélo pour une trentaine d'euros par an sur l'ensemble de la superficie régionale. Comme cela vient d'être rappelé, les avantages de Villo résident donc dans son bas prix et dans sa couverture de l'ensemble de la Région. Un troisième avantage que je souhaite rappeler est celui du stationnement qui est une question réglée. Quand on compare avec les trotinettes, ce point fait la différence. Villo présente aussi des inconvénients comme les autres systèmes ont aussi leurs avantages.

Entre-temps, l'offre de mobilité partagée s'est étendue avec l'avènement des vélos et des trotinettes en libre-service intégral. Ceux-ci offrent certainement un service différent et complémentaire, mais sont malheureusement plus chers à l'usage et ne sont actuellement pas accessibles sur l'ensemble du territoire régional. Ils restent concentrés dans les zones les plus demandées. À ce propos, nous pourrions d'ailleurs les contraindre à une couverture plus large à l'avenir.

Les exonérations de redevances et de taxes dont bénéficie JCDecaux sont cadrées et limitées en fonction des résultats d'activité. À cet égard, un avenant introduit un mécanisme de contrôle de l'absence de surcompensation du réseau Villo en raison de la dispense de redevances liées à l'occupation du domaine public. Le contrôle est effectué par le biais d'un audit comptable, comme ce fut le cas en 2018. Je demanderai un nouvel audit visant à vérifier la stricte application des termes du contrat.

in 2010 door dit parlement omgevormd tot een publieke gewestelijke dienst.

Sinds de eerste contractwijziging staat er een reeks publicitaire panelen ter compensatie en met de laatste contractwijziging is er ook besloten dat JCDecaux tweehonderd digitale panelen mag installeren in ruil voor de installatie van het elektrische systeem.

Het klopt dat het gaat om een uitneembare batterij. De vorige regering heeft daarover onderhandeld in 2018. De gebruiker moet die batterij aanvragen en huren. Hij of zij moet die ook telkens opladen en bij zich hebben. Dat kan een obstakel zijn, maar er zijn ook een aantal voordelen aan verbonden. Zo kun je er je gsm mee opladen. Misschien zijn er betere systemen te vinden. We moeten daarover zeker met Villo praten en het systeem evalueren.

(verder in het Frans)

In 2018 keurde de regering de derde wijziging bij de initiële overeenkomst goed over elektrische Villo's. Ik neem aan dat er toen voor is gekozen om geen volledig nieuw free-floatingstelsel of kleine elektrische laadpalen in te voeren, maar het bestaande stelsel aan te passen, met als resultaat 1.800 eVillo's met uitneembare batterij.

De regering koos ervoor om de tarieven niet te verhogen. Het stelsel is dus minder duur dan systemen met geïntegreerde batterijen of laadpalen.

Het huidige stelsel is niet perfect, maar heeft het voordeel dat iedereen tegen een beperkte kostprijs in heel Brussel gebruik kan maken van een elektrische fiets. In ruil daarvoor mag JCDecaux 200 klassieke reclameborden van 2 m² vervangen door digitale schermen. Volgens de overeenkomst mogen de digitale schermen niet in ongevalgevoelige zones worden geplaatst. Net als de heer Pascal Smet wil ik dat de verkeersveiligheid overal voorrang krijgt.

Zes bestelwagens met aanhangwagen verplaatsen dagelijks gemiddeld 900 Villo's over een totale afstand van 630 km. Aan de hand van software kunnen we nagaan of 90% van de fietsen bruikbaar en meer dan 95% van de stations in werking zijn, zoals het contract vereist. Deze voorwaarden

En 2018, le gouvernement a adopté un troisième avenant. Le présent contrat court jusqu'en 2026. Voilà donc pour le contexte.

(poursuivant en néerlandais)

L'accord entre les autorités et JCDecaux est le résultat d'un marché public dans lequel étaient repris une série de principes relatifs au fonctionnement du système. Le système a été transformé en service public régional en 2010.

Depuis la première modification de contrat, des panneaux publicitaires ont été placés en compensation. La dernière modification de contrat a permis à JCDecaux d'installer 200 panneaux numériques en échange de l'installation du système électrique.

Je confirme qu'il s'agit d'une batterie amovible. Cette dernière présente des avantages et des inconvénients. Peut-être existe-t-il de meilleurs systèmes. Il ne fait aucun doute que nous devons évaluer le système actuel et en parler avec Villo.

(poursuivant en français)

En 2018, le gouvernement a adopté l'avenant 3 de la convention initiale pour intégrer l'électrification de véhicules Villo. Je suppose que, compte tenu des obligations liées à la convention, de l'historique et du coût, le gouvernement et JCDecaux ont convenu de ne pas refaire tout un nouveau système de libre-service intégral ou de petites bornes électriques, mais de partir du système existant et de l'adapter, pour des coûts et des impacts limités. Cela a abouti à une flotte d'eVillo, dont 1.800 avec batteries amovibles.

À l'époque de la prise de décision, le choix politique a été fait de ne pas augmenter les tarifs. Le système applicable est donc moins cher que d'autres qui proposent batteries intégrées ou chargement à la borne, dont l'infrastructure aurait exigé un investissement plus conséquent.

Le système actuel, sans doute imparfait, a le mérite d'offrir le vélo électrique à chacun et chacune sur tout le territoire pour un coût limité. En échange de cela, JCDecaux a été autorisé à transformer 200 panneaux publicitaires de 2 m² classiques en panneaux numériques. La convention stipulait que

werden tot nu toe niet geschonden en dus zijn er ook nooit boetes opgelegd moeten worden.

De Villotarieven werden bij smogalarm eenmalig verlaagd.

Ik kom niet terug op de reclameborden waarover de heer De Bock het had. JCDecaux heeft natuurlijk een overzicht van al zijn borden.

Bij de ondertekening van de overeenkomst werd geen aandeel in de opbrengst in het vooruitzicht gesteld. De inkomsten uit de verkoop van abonnementen en losse ritten bedragen ongeveer 1 miljoen euro per jaar, exclusief btw.

Mijn administratie heeft geen weet van het onderzoek waaraan u refereert.

In de periode van 1 januari tot 11 augustus 2019 werd elke Villo gemiddeld 0,8 keer per dag gehuurd. Het definitieve cijfer voor 2019 is er nog niet. In 2017 was dat 1,13 en in 2018 0,98. We rekenen op de elektrische Villo's om de dalende trend te keren.

Het gewest kan het Villocontract niet voor 2026 opzeggen, tenzij JCDecaux zijn verplichtingen niet nakomt of om duidelijk gerechtvaardigde redenen van openbaar belang.

In het tweede geval zijn we JCDecaux een schadevergoeding verschuldigd. Als het gewest de concessie eenzijdig opzegt, moet het een schadevergoeding betalen in natura, door JCDecaux de exploitatie van de reclamepanelen op gewestwegen tot de afloop van de overeenkomst in 2016 toe te staan, of in de vorm van een bedrag dat overeenstemt met de inkomsten die langetermijngebruikers gedurende het beste exploitatiejaar opbrengen (exclusief btw), vermenigvuldigd met drie en het aantal resterende contractjaren.

We moeten lessen trekken uit de ervaring met de huidige concessie. De commissie is blijkbaar niet overtuigd van een contractverlenging na 2026. De volgende jaren zullen we moeten bekijken wat we dan wel willen.

Vooraleer u het basiscontract en de aanhangsels te bezorgen, willen we het advies vragen van de

des panneaux numériques ne pouvaient être placés en zones à concentration d'accidents (ZACA) 1 et 2. La volonté, que je partage, de M. Pascal Smet - qui a répondu à une question relative aux vélos hier -, est de veiller à ce que les règles de sécurité routière soient respectées au maximum.

Pour ce qui concerne la régulation, 900 vélos sont, en moyenne, déplacés quotidiennement à l'aide de six camionnettes à remorque, pour un total d'environ 630 km par jour. La réponse à la question de la semaine dernière de M. De Bock était un peu plus spécifique. Nous disposons d'un outil informatique permettant de réaliser un suivi du taux d'opérationnalité, qui doit être supérieur à 90 %, du taux de stations en service, qui doit être supérieur à 95 %, et du taux de déviance, qui doit être inférieur à 5 %. Il arrive, exceptionnellement, que l'un des taux prévus dans le contrat de concession ne soit pas respecté, mais cette situation est plutôt temporaire.

Aucune pénalité n'a jamais dû être réclamée par la Région par rapport au taux d'opérationnalité, au taux de stations en service et au taux de déviance quotidien, les conditions reprises dans le contrat de concession pour que des pénalités soient infligées n'ayant pas été rencontrées.

Le mécanisme en lien avec la tarification réduite en cas de pic de pollution a été activé à une seule reprise. Je pense néanmoins que mon collègue Alain Maron est mieux placé que moi pour répondre à votre question à ce sujet.

Je ne reviendrai pas sur le nombre de dispositifs publicitaires, que M. De Bock a déjà évoqué. L'opérateur JCDecaux est bien évidemment en possession d'un cadastre complet de ces dispositifs.

Aucun échange financier du type d'une redevance n'a été prévu au moment de la signature de la convention. Les revenus générés par la vente d'abonnements et de cartes d'utilisateur s'élèvent à environ 1 million d'euros par an, hors TVA.

J'ai demandé à mon administration de me transmettre les documents relatifs à l'étude que vous avez évoquée, mais elle n'avait pas connaissance de ladite étude.

Commissie voor Toegang tot Bestuursdocumenten (CTB). We hebben ook navraag gedaan bij Villo en Pitpoint om te voorkomen dat we vertrouwelijke documenten delen. Als ik het goed begrijp hebt u het document ontvangen, mijnheer De Beukelaer.

Le taux de rotation, autrement dit le nombre de locations, s'élève à 80 % pour la période du 1er janvier au 11 août 2019. Le taux de rotation définitif pour 2019 n'est pas encore connu. À titre de comparaison, ce taux était de 1,13 en 2017 et de 0,98 en 2018. Nous comptons sur l'arrivée des Villo électriques pour que ce taux reparte à la hausse. Il est en effet impératif d'inverser la tendance à la diminution.

Comme je l'ai déjà dit, la convention se termine en 2026. La Région ne peut mettre fin préalablement au contrat qu'en cas de non-respect caractérisé par JCDecaux d'une des obligations substantielles prévues dans le contrat de concession ou pour des raisons d'intérêt public dûment justifiées.

Dans ce second cas, une indemnité serait due à JCDecaux pour compenser la résiliation anticipée. Mettre fin unilatéralement à la concession entraînerait que la Région doive prévoir une indemnité, soit en nature, par la poursuite de l'exploitation des dispositifs de publicité situés sur la voirie régionale jusqu'à la date d'échéance de la convention (mi-septembre 2026), soit via une indemnité équivalente aux revenus générés par les utilisateurs de longue durée (hors TVA) pendant la meilleure année d'exploitation à multiplier par trois et par le nombre restant d'années contractuelles.

Il faudra tirer les conclusions de l'expérience de la concession actuelle. Visiblement, votre commission n'est pas convaincue que prévoir un nouveau contrat après 2026 soit pertinent. Nous devons débattre dans les prochaines années de ce que nous voulons mettre en place à l'issue de la concession.

Avant de vous communiquer le contrat de base et ses avenants, nous souhaiterions solliciter préalablement et d'initiative l'avis de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA) sur la base de l'article 25, § 2, alinéa 2 du décret et de l'ordonnance conjoints de la Région de Bruxelles-Capitale afin qu'elle se positionne sur la capacité à transmettre de tels documents. Nous avons aussi interrogé Villo et PitPoint afin de veiller à ne pas divulguer de documents confidentiels. Si j'ai bien compris, M. De Beukelaer, vous ou votre collaborateur avez reçu ce document.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *Kunnen alle commissieleden het krijgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Ik kan het aan het commissiesecretariaat bezorgen.*

(*verder in het Nederlands*)

Er waren een aantal vragen over de marktwaarde van de reclame. Het contract betreft een aantal vierkante meter. Met het auditsysteem zullen we erover waken dat JCDecaux geen exuberante winsten boekt en dat de uitgaven en de inkomsten van Villo in evenwicht blijven.

Ik zal daar nu geen verdere uitspraken over doen. De kracht van de audit is net dat die aspecten opnieuw worden geëvalueerd. De vorige audit dateert van 2018 en daaruit bleek dat er destijds wel een evenwicht bestond.

Het gewest streeft er natuurlijk naar dat zo veel mogelijk mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen tegen een zo redelijk mogelijke prijs. De systemen die in die filosofie passen, willen we steunen en ontwikkelen. We staan ook open voor creatieve ideeën, nieuwe oplossingen en technologieën. In dat opzicht zullen we wel telkens nagaan welke de voor- en nadelen van het betrokken systeem zijn. Er bestaan nu een heleboel nieuwe free-floatingssystemen die nieuwe regels behoeven, zeker wat het parkeren betreft.

Digitale reclame heeft een grote impact op de verkeersveiligheid, brengt lichtvervuiling teweeg en beïnvloedt kinderen die er voorbijkomen. Ik ben me daarvan bewust, maar als we het contract verbreken, heeft dat niet alleen juridische, maar ook financiële gevolgen. We moeten het dus voorzichtig aanpakken. Een contract dat je voorganger afsloot, moet je ook nakomen.

Er zijn momenteel 1.800 fietsen die in principe evenredig over het gewest zijn verdeeld.

Het systeem is zodanig afgesteld dat lege stations worden vermeden en dat je overal toegang hebt tot elektrische fietsen. Die zijn hybride, en dat is dan weer het voordeel dat de uitneembare batterij biedt. Als je geen batterij bijhebt of geen abonnement

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- *Pourrait-il être transmis à tous les membres de la présente commission ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je peux le transmettre au secrétariat de la commission. En le lisant, vous constaterez que certains éléments sont dissimulés étant donné le caractère confidentiel de divers aspects budgétaires.*

(*poursuivant en néerlandais*)

La valeur marchande la publicité a suscité plusieurs questions. Le contrat concerne quelques mètres carrés. Le système d'audit nous permettra de veiller à ce que JCDecaux n'enregistre pas de bénéfices exorbitants et que les dépenses et les recettes de Villo restent en équilibre.

La Région s'efforce naturellement d'inciter un maximum de personnes à se déplacer de manière durable pour un prix le plus raisonnable possible. Nous soutiendrons les systèmes qui s'inscrivent dans cette philosophie. Nous sommes également ouverts aux idées créatives et nouvelles technologies. Il nous faudra cependant être attentifs aux avantages et aux inconvénients de chaque système.

Je suis consciente de l'impact de la publicité numérique sur la sécurité routière, de la pollution lumineuse qu'elle engendre et de son influence sur les enfants. Il faut toutefois faire preuve de prudence, car une rupture de contrat n'aurait pas que des conséquences juridiques mais aussi financières. Un contrat conclu par un prédécesseur doit être respecté.

Il y a actuellement 1.800 vélos électriques répartis, en principe, équitablement sur le territoire régional.

Le système est organisé de manière à éviter les stations vides et à permettre l'accès à des vélos électriques partout. Il s'agit de modèles hybrides : si vous n'avez pas votre batterie avec vous ou ne disposez pas d'un abonnement eVillo, vous pouvez utiliser un Villo classique.

À partir de 37.500 abonnements annuels, 100 vélos sont ajoutés par tranche de 1.500 abonnements. Entre-temps, nous avons atteints les 1.000

hebt op eVillo, kan je dus wel gebruik maken van de gewone Villo.

Zoals ik al zei, zijn er nu 1.800 elektrische Villo's beschikbaar. Zodra er 37.500 jaarabbonementen zijn afgesloten, komen er 100 extra per jaar bij per schijf van 1.500 abonnementen. Er worden er dus toegevoegd van zodra het aantal abonnementen toeneemt. Intussen is de grens van 1.000 eVillo-abbonementen bereikt; waarvan 150 nieuwe abonnees. De overige 850 zijn overgestapt van een klassiek abonnement naar een elektrisch abonnement.

Het fietsen promoten lukt beter wanneer de zon schijnt. Dat is ook het plan van JCDecaux en van Villo. Er komt een nieuwe publicitaire campagne. Op verschillende plaatsen in de metro hangt er al reclame voor het eVillo-systeem. Het is dus de bedoeling om de dalende trend om te buigen en Villo opnieuw populair te maken bij de Brusselaars.

Het systeem moet inderdaad performant zijn, de klantendienst moet bereikbaar zijn, de batterijen moeten tijdig opgestuurd worden. We moeten dus samen met JCDecaux verder werk maken van een beter Villo-systeem.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Het probleem begon met de overeenkomst van 2009 en is sindsdien alleen erger geworden. Al die tijd was mobiliteit in handen van socialistische of groene ministers. Ik heb geen groene of socialistische parlementsleden zich horen verzetten tegen de beslissingen van de regering.*

Een openbare dienst die door de overheid gefinancierd wordt, laat inderdaad lagere prijzen en meer voertuigen toe. Mij gaat het er echter om dat we met hetzelfde budget de Brusselaars een betere dienstverlening kunnen bieden dan Villo vandaag doet.

Billy Bike en Jump gebruiken elektrische vrachtfietsen om de batterijen te installeren en op te laden. In tegenstelling tot wat hier gezegd werd, gebruiken ze dus geen bestelwagens.

Kunt u een overzicht bezorgen van de reclamepanelen van JCDecaux, met hun locatie,

abonnements eVillo, dont 150 pour de nouveaux abonnés.

Il est évidemment plus facile de promouvoir le vélo quand le soleil brille. Une nouvelle campagne publicitaire est donc prévue dans un proche avenir afin de rendre Villo à nouveau populaire auprès des Bruxellois.

Le service client doit être joignable et les batteries doivent être envoyées à temps. Nous devons donc continuer à travailler avec JCDecaux à un système Villo plus performant.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- En ce qui concerne le petit jeu politique, le problème trouve son origine en 2009 avec la conclusion de ladite convention, et il s'est aggravé. Pendant tout ce temps, la mobilité a été aux mains de ministres socialistes ou Groen. De mémoire, je n'ai pas entendu un seul député écologiste ou socialiste s'ériger en commission contre les décisions prises par le gouvernement. Personne n'a de leçon à donner à personne. À l'instar de M. De Bock, je propose de regarder vers l'avenir.

J'entends bien les arguments selon lesquels un service public permet des prix moins élevés et des vélos plus nombreux. Cela est logique, s'agissant d'un service public financé par l'argent public. Mon interpellation prouve qu'avec le même budget, nous pourrions proposer un meilleur service aux Bruxellois sur tout le territoire, avec des vélos plus nombreux que ceux proposés par Villo aujourd'hui.

omvang en type (digitaal of niet)? Gisteren heb ik staatssecretaris Smet nog gewezen op drie panelen in een verboden zone. Voor een daarvan was er geen rechtvaardiging en dat wordt nu verwijderd.

Het gewest heeft geen duidelijk beeld van waar die reclamepanelen zich bevinden! U moet daar een kadaster van opmaken en dat aan het parlement bezorgen!

Mevrouw de voorzitter. - Gelieve af te ronden.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans). - *De minister heeft ook haar spreektijd overschreden.*

Mevrouw de voorzitter. - Dat is irrelevant.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans). - *Ik heb weinig cijfers over de rekeningen van de voorbije jaren. KPMG spreekt over 15 miljoen euro. Ik heb uw kabinet twintig werkdagen geleden de vraag gesteld, maar nog steeds geen antwoord gekregen.*

Ik begrijp dat niet gemakkelijk is om snel een einde te maken aan de overeenkomst met JCDecaux, die nog loopt tot 2026. U moet echter wel onderhandelen. De feedback van de gebruikers is immers catastrofaal. JCDecaux heeft nog andere belangen in Brussel, dus u beschikt wel over hefboomen.

En ce qui concerne le remontage des batteries, je vous confirme que Billy Bike et Jump, deux entreprises avec lesquelles j'ai eu de nombreux contacts, utilisent des vélos cargos électriques pour remonter les batteries et pour les charger. Elles n'ont donc pas recours à des camionnettes, contrairement à ce que nous venons d'entendre.

Pourrions-nous enfin disposer d'un cadastre de tous les panneaux publicitaires de JCDecaux, avec leur localisation, leur taille, par type (numérique ou non), afin de pouvoir contrôler ces éléments ? Hier, j'ai donné à M. Smet les adresses de trois panneaux situés en zone interdite. Pour deux d'entre eux, il a pu me fournir une justification pour les maintenir. Le troisième, il est en train de le faire démonter parce qu'il se trouve effectivement en zone interdite, ce qu'il n'avait pas remarqué !

La Région n'a pas de vision claire de la localisation de ces panneaux. Vous nous dites que JCDecaux dispose d'un tel cadastre. C'est à espérer ! J'aimerais que la Région en dispose également et qu'il soit communiqué aux députés. C'est la moindre des choses.

Mme la présidente. - Veuillez conclure, M. De Beukelaer.

M. Christophe De Beukelaer (cdH). - Je me permets de terminer, Mme la ministre ayant, elle aussi, dépassé son temps de parole.

Mme la présidente. - Cela n'a rien à voir.

M. Christophe De Beukelaer (cdH). - Au sujet de l'évaluation et du contrôle de la commissaire aux comptes, je dispose de peu d'informations sur les chiffres de ces dernières années, mais le cabinet KPMG avancerait donc celui de 15 millions d'euros. Voilà vingt jours ouvrables que j'ai posé la question à votre cabinet et je n'ai toujours pas obtenu de réponse.

Enfin, s'agissant de la convention conclue avec JCDecaux qui lie la Région jusqu'en 2026, je conçois qu'il ne soit pas aisé d'y mettre un terme du jour au lendemain. Cependant, il doit être possible de négocier avec JCDecaux, étant donné ses manquements au contrat. Les députés ici présents témoignent d'un retour des utilisateurs catastrophique. Des contreparties devraient être

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U sprak over een vrijstelling van retributies voor gemeenten en een bijhorende audit, maar ik heb niet helemaal begrepen wat u daarmee bedoelde.

Uiteraard moet het parlement vrij kunnen nadenken over allerlei zaken, maar de parlementsleden moeten ook hun politieke verantwoordelijkheid nemen. Het contract is afgesloten in 2009 en aangepast in 2018. De groenen waren toen niet aan de macht, maar we zitten nu wel opgescheept met een moeilijk contract.

Zoals u het contract beschreven hebt, geeft het de regering bijzonder weinig ademruimte. U had het over de berekeningswijze van een eventuele verbrekingsvergoeding. Als ik het goed begrepen heb, bedraagt die drie keer de opbrengst van het beste jaar maal het aantal jaren? Dan moet dat een waanzinnig bedrag zijn. Kunt u daar een cijfer op plakken?

In elk geval is de situatie zeer ongunstig voor het gewest. Het contract verbreken is nagenoeg onmogelijk. Toch moet het gewest een duidelijk signaal geven aan JCDecaux dat het huidige systeem niet goed werkt. Er moet toch een inspanning mogelijk zijn binnen de marges van het contract. Kan bijvoorbeeld de gebruikersprijs niet naar beneden? Kan het niet gemakkelijker worden gemaakt om de gebruikers een opgeladen batterij ter beschikking te stellen?

Dat doet me denken aan de auto-industrie, die met dezelfde uitdagingen kampt. Daar is al gedacht aan automaten die vers opgeladen batterijen verdelen. Ik weet niet of dat een optie is, maar ik verwacht wel dat de leverancier een inspanning doet. Hij moet de situatie tenslotte toch kunnen inschatten.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het gaat niet op partijen met de vinger te wijzen. Ecolo heeft zich altijd bezorgd getoond om de impact van reclame in de stad, in het bijzonder in verband met de concessie voor Villo.*

accordées. JCDecaux ayant d'autres intérêts à Bruxelles, il y a des éléments à mettre dans la balance.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je n'ai pas compris ce que vous entendiez par exonération de redevances pour les communes et l'audit y afférent.*

Si les verts n'étaient pas au pouvoir lorsque le contrat a été signé ni quand il a été adapté, ils se retrouvent maintenant avec un contrat difficile sur les bras.

La marge de manœuvre laissée par le gouvernement est très étroite et l'éventuelle indemnité de rupture semble exorbitante ! Quel en serait le montant précis ?

Quoi qu'il en soit, la Région se trouve dans une situation très défavorable car une rupture de contrat est quasiment impossible. Néanmoins, la Région doit signifier clairement à JCDecaux que le système actuel dysfonctionne. Des efforts doivent pouvoir être consentis dans les limites du contrat.

Des batteries chargées pourraient par exemple être mises à la disposition des utilisateurs.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Je voudrais d'abord préciser que nous ne cherchons pas à refaire l'historique des responsabilités dans ce dossier. Ecolo s'est toujours interrogé sur l'impact de la publicité en ville, et notamment en lien avec la concession Villo. J'invite les collègues intéressés à

Ik stelde vooral vragen over de digitale panelen. De huidige concessie loopt tot 2026. Betekent dat dat ook de digitale panelen toegelaten zijn tot 2026?

Ik begrijp dat het gewest weinig manoeuvreerruimte heeft om het akkoord te herzien. Het contract verbreken zou het gewest in financiële moeilijkheden kunnen brengen. Dat betreurt ik.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Uit dit dossier blijkt dat de prijs voor het gebruik vaak onderschikt is aan de gebruiksvriendelijkheid van het systeem.

Villo is weliswaar goedkoop, maar het feit dat duurdere systemen populairder zijn, roept vragen op. Ik heb eigenlijk geen duidelijk antwoord gekregen over hoe we de gebruiksvriendelijkheid kunnen verbeteren en wat we in die zin van JCDecaux mogen verwachten.

We weten dat er momenteel 200 extra panelen, 1.000 e-abonnementen en 1.800 fietsen zijn en hopen dat dat aantal nog toeneemt. Volgens de afspraak moet JCDecaux extra fietsen plaatsen als het aantal abonnementen toeneemt, maar ik wil natuurlijk dat de gebruiksvriendelijkheid verbetert en dat het gebruik toeneemt, zo niet lijkt Villo vooral gunstig voor JCDecaux, en niet zozeer voor de Brusselaar.

Ik heb goede suggesties over het uitlenen van batterijen gehoord. Misschien kunnen er uitleenpunten worden opgericht? Ik hoop dat u daar snel werk van maakt.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Het is belangrijk om te beschikken over de inventaris van Villoplaatsen. Het zou immers niet*

reliere les interventions de Céline Delforge sur cette question.

Mes questions portaient plutôt sur les panneaux numériques. Je comprends que la concession Villo sera d'application jusqu'en 2026. Dès lors, les panneaux numériques autorisés ou en cours de procédure ces semaines-ci le seront-ils également jusqu'en 2026 ?

Je comprends aussi à travers vos explications que la marge de manœuvre de la Région pour revoir cet accord est très réduite, étant donné que l'avenant est récent (2018) et précis. Ainsi, rompre un contrat récent pourrait mettre la Région en difficulté financière. C'est ce que je retiens, un peu à regret, de votre réponse, même si vous n'y êtes pour rien, puisque vous êtes héritière de ces contrats passés avant votre entrée en fonction.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Villo est certes bon marché, mais le fait que des systèmes plus onéreux soient plus populaires pose question. Or je n'ai pas encore reçu de réponse concernant l'amélioration de la facilité d'utilisation du système ni sur ce que nous pouvons attendre de JCDecaux à cet égard.*

Si la facilité d'emploi et le taux d'utilisation n'augmentent pas, seul JCDecaux sera gagnant, pas les Bruxellois.

Les suggestions de prêt de batterie sont intéressantes. J'espère que vous étudierez rapidement la question.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Nous pouvons faire la différence et incarner une rupture dans la transmission des documents. Vous l'avez fait de

de eerste keer zijn dat JCDecaux reclameborden plaatst op plekken waar dat niet mag of waar het weggebruikers in gevaar brengt. Soms zorgen de borden er bijvoorbeeld voor dat voetgangers niet zichtbaar zijn voor automobilisten.

Een tweede aandachtspunt zijn de contracten. Met meer transparantie over de administratieve documenten zorgen we voor een breuk met het verleden. Over de evaluatie van het contract belooft u een audit. Zoals de MIVB nadenkt over de concessievoorwaarden van haar publiciteitsnetwerk, lijkt mij de beste manier. Het contract met JCDecaux hoeft wat mij betreft niet verbroken te worden, maar we moeten wel goed nadenken over wat we daarna willen. Daar hebben we nu twee à drie jaar voor. We zouden bijvoorbeeld kunnen denken aan een actieve aankooppolitiek en een premiesysteem. Met het geld van twintig jaar reclameconcessie hadden we net zo goed 200.000 Brusselaars een fiets kunnen schenken!

Laten we een kosten-batenanalyse maken en bekijken wat de grootste return van de publieke middelen oplevert. Misschien kunnen we meer inzetten op premies voor de aanschaf van een (elektrische) fiets. Of we kiezen voor een fietsdeelsysteem met overheidssteun, goedkoper dan Villo nu.

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- Met deze overeenkomst is het gewest aan

manière transparente la fois dernière, concernant le nombre de panneaux publicitaires. J'avais déjà interrogé l'ancien secrétaire d'État M. De Lille à ce propos, et ses réponses n'étaient en effet pas aussi précises que les vôtres.

Toutefois, il serait important d'obtenir le cadastre des emplacements pour vérifier les actions de JCDecaux. En effet, ce n'est pas la première fois que JCDecaux place des panneaux publicitaires en zone interdite ou en zone conflictuelle par rapport aux intérêts des usagers, en particulier des piétons. Ceux-ci sont parfois cachés des automobilistes et cela crée des problèmes de sécurité routière. Y veiller est le minimum que l'on puisse faire.

Un autre point d'attention concerne les contrats. À ce niveau, nous pouvons également incarner une rupture par rapport au passé en assurant la transparence des documents administratifs. En ce qui concerne l'évaluation du contrat, vous avez promis un audit et j'en prends acte. J'estime qu'il faut travailler comme le fait la STIB, en réfléchissant à la mise en concession du réseau publicitaire pour le futur. Je ne souhaite pas casser le contrat avec JCDecaux et il faut laisser celui-ci courir jusqu'à son terme, mais nous devons réfléchir à ce que nous souhaitons pour la suite.

Ce que nous avons décidé en 2009 n'est plus d'actualité. Nous disposons maintenant de deux à trois ans pour préparer ce que nous souhaitons. Ces projets passent peut-être par du libre-service intégral, mais pas seulement. Nous pourrions aussi mener une politique volontariste d'acquisition de vélos et de systèmes de primes. Avec vingt ans de concession publicitaire, nous aurions pu offrir 200.000 vélos aux Bruxellois !

Nous devons comparer les intérêts, regarder ce qui est le plus pertinent par rapport à l'investissement public et peut-être envisager d'investir notre argent dans une politique de prime plus importante. Cette solution permettrait aux Bruxellois d'acheter des vélos, et notamment des vélos électriques, qui restent coûteux. Nous pourrions aussi disposer d'un système de vélos partagés bénéficiant d'un soutien public, moins coûteux que le système Villo actuel.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Avec cette convention, le gouvernement est manifestement

handen en voeten gebonden tot 2026. Op grond van welke criteria kan het officieel vaststellen dat eVillo niet werkt en de overeenkomst al vroeger herzien? Bestaat een dergelijk systeem elders in de wereld en heeft dat goede resultaten opgeleverd?

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans). - *Laat mij, om misverstanden te vermijden, eerst iets verduidelijken. Ik heb weliswaar gezegd dat ik absoluut niet overtuigd ben van het systeem, maar het is er nu. Het contract is getekend. Bovendien moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de free-floating deelfietsen van privébedrijven en Villo, dat gebonden is aan veel striktere regels inzake toegankelijkheid, prijzen en geografische spreiding.*

Dit gezegd zijnde, ben ik ervan overtuigd dat er veel betere en efficiëntere oplossingen dan Villo zijn. Ik nodig u uit om daar tegen 2026 stevig over na te denken.

Ik sluit me aan bij mijn collega-parlementsleden dat het belangrijk is te beschikken over de inventaris van Villoplaatsen. JCDecaux is immers duidelijk veel enthousiaster over de plaatsing van zijn nieuwe ledschermen dan over de levering van de batterijen van de eVillo's.

De rapporten die het bedrijf met het Brussels Gewest heeft willen delen, zijn wel heel erg summier. Er is helaas nauwelijks informatie over bijvoorbeeld de afgelegde afstand of de drukste of minst drukke stations. Op dat vlak zou de overeenkomst beter herbekeken worden.

Wat zijn ten slotte de implicaties van een contractbreuk? Wat zou er meer bepaald met de Villostations gebeuren als het contract wordt opgezegd? Wie is eigenaar van de palen? Wie moet ze verwijderen en wie moet het wegdek nadien herstellen als het contract opgezegd of niet vernieuwd wordt?

pieds et poings liés jusqu'en 2026. Quels critères nous permettraient-ils de considérer que le système eVillo n'a pas fonctionné et donc de revoir la convention beaucoup plus tôt ? Le nombre d'abonnements ? Le nombre d'heures d'utilisation par jour ?

Le système eVillo existe-t-il ailleurs dans le monde et y a-t-il donné de bons résultats ?

M. Julien Uyttendaele (PS). - Je souhaiterais avant tout clarifier un point pour éviter que l'on me prête des positions qui ne sont pas les miennes. J'ai commencé par déclarer que je ne suis pas du tout convaincu par ce système. Mais il est maintenant en place, un contrat a été signé et je voudrais que l'on fasse la part des choses entre les opérateurs privés de vélos en libre-service intégral à Bruxelles, qui respectent une série d'obligations, et le service Villo tenu à des obligations beaucoup plus importantes en matière d'accessibilité, de tarifs ou de couverture géographique.

Ce point étant clarifié, je suis persuadé qu'il existe des solutions pouvant être nettement plus efficaces à l'avenir, voire plus efficaces, et je vous invite en effet à entreprendre dès maintenant une réflexion sur ce que nous prévoirons en 2026.

S'agissant du cadastre, je me joins aux demandes de mes collègues, il serait important d'en disposer vu que la société JCDecaux est visiblement beaucoup plus motivée par l'installation de ses nouveaux panneaux LED que par la livraison des batteries, et notamment la mienne !

Concernant les rapports que la société est censée remettre à la Région, le système existant est assez restreint. Nous ne disposons pas - et c'est dommage - de vue plus claire sur les distances parcourues, les stations utilisées, etc. Il me semblerait intéressant de revoir la convention sur ce point.

Enfin, pour ce qui est de la rupture, j'aimerais aussi obtenir une évaluation de l'indemnité de rupture si cette clause devait être actionnée. De manière plus pratique, si nous envisagions une rupture, anticipée ou non, qu'advierait-il de ces stations Villo ? Qui est propriétaire de ces bornes, qui doit les enlever

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Hoe kunnen we het systeem evalueren? Ik ga een onderscheid maken tussen het contract en de praktijk. Het contract omvat indicators zoals het aantal fietsen, het gebruik, de beschikbaarheid van vrije plaatsen en fietsen in Villostations. Met de omlooptijd van de fietsen, de afgelegde kilometers en het aantal abonnementen wordt nog geen rekening gehouden, hoewel ze pertinent zijn om beter te kunnen evalueren.*

We gaan de cijfers analyseren. Het eVillostysteem is nog maar net beschikbaar. Ik ga nog geen uitspraken doen over de werking, want pas in het voorjaar hebben we gegevens over zowel Villo als eVillo.

Er zijn nog andere systemen dan de eVillo van JCDecaux. In Luxemburg gebeurt het opladen bijvoorbeeld aan de paal. In 2018 koos de Brusselse regering voor een systeem met uitneembare batterijen omdat dat minder duur was.

We moeten bekijken wel free-floatingstysteem we in de toekomst willen. Het doel is laagdrempelige, duurzame mobiliteit.

Ik zal collega Smet vragen om mij een overzicht van de vergunningsaanvragen te bezorgen.

De premie voor de aankoop van fietsen is een onderdeel van Brussel'Air, maar het regeerakkoord voorziet in een hervorming.

Het contract dat u allen krijgt, is in de eerste plaats door de medewerker van de heer De Beukelaer opgevraagd op basis van de openbaarheid van bestuur.

- De incidenten zijn gesloten.

et réparer la voirie en cas de rupture ou de non-renouvellement du contrat ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comment évaluer le système ? Je vais établir une distinction entre le contrat et la pratique. Dans le contrat sont inclus des indicateurs tels que le nombre de vélos, de rotations, de disponibilité des places libres et des vélos aux stations. Ce sont déjà des paramètres intéressants. Ne sont pas encore inclus dans le contrat le taux de rotation des vélos, les kilomètres parcourus et le nombre d'abonnements. De tels indicateurs seraient pourtant pertinents pour une meilleure évaluation.

Nous allons évidemment analyser ces chiffres. Le système d'eVillo vient d'être introduit. Pour l'instant, je ne vais pas me prononcer sur son fonctionnement parce que je pense qu'il faut au moins attendre le printemps ou l'été pour intégrer les données de Villo et eVillo. Il est vraiment prématuré d'évaluer un système qui n'existe que depuis quelques semaines.

Il existe d'autres systèmes que celui que JCDecaux exploite à Bruxelles avec l'eVillo. Par exemple, à Luxembourg, la recharge s'effectue à la borne, un système un peu plus coûteux que le nôtre. En 2018, le gouvernement bruxellois a fait le choix d'un système avec des batteries amovibles parce qu'il était moins cher. D'un autre côté, l'installation est beaucoup plus facile parce que le nombre de bornes dans l'ensemble de la Région est très élevé. Un maillage aussi large est d'ailleurs exceptionnel. Le Luxembourg a un territoire plus petit et JCDecaux y a implanté un autre système.

Concernant le prochain système, nous devons entamer notre réflexion sur le futur en matière de libre-service intégral. Tout n'est pas rose et je suis consciente de la tâche, l'objectif étant de disposer des meilleures solutions pour les Bruxellois en vue d'une accessibilité à des mobilités durables à un prix le plus abordable possible.

Au sujet du cadastre, je solliciterai de mon collègue M. Pascal Smet - à moins que vous ne lui en fassiez la demande par écrit - la liste des demandes de permis, chaque panneau publicitaire devant faire l'objet d'un permis d'urbanisme.

Concernant la prime à l'achat de vélos, elle figure dans le système Bruxell'air, mais l'accord de majorité prévoit une réforme de ce système. Cette question pourrait faire l'objet d'une réflexion à court, moyen et long termes, dans un esprit de "pensée libre".

Quant au contrat que nous allons vous faire parvenir à tous, il faut savoir que c'est en réalité le collaborateur de M. De Beukelaer qui l'avait sollicité en tant que citoyen sur la base du principe de publicité de l'administration.

Dès que nous aurons vérifié le respect de la procédure, nous communiquerons toutes les données à la commission. Ces données seront ensuite distribuées à tous les députés qui pourront dès lors prendre connaissance de tous les contrats existants.

- *Les incidents sont clos.*

VRAAG OM UITLEG 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 "het actieplan inzake verkeersveiligheid 2011-2020".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER PEPIJN KENNIS,

betreffende "de Staten-Generaal van de Brusselse verkeersveiligheid".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *In 2011 kreeg het Brussels Gewest een actieplan verkeersveiligheid met een strategie tot het jaar 2020. De cijferdoelstellingen van de Brusselse regering werden opgedeeld in negen strategische doelstellingen en een doelstelling van nul doden in*

DEMANDE D'EXPLICATIONS 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 plan d'actions relatif à la sécurité routière 2011-2020".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. PEPIJN KENNIS

concernant "les États généraux de la sécurité routière à Bruxelles".

M. David Weytsman (MR).- En 2011, notre Région se dotait d'un plan d'action relatif à la sécurité routière définissant une stratégie à l'horizon 2020. Les objectifs chiffrés du gouvernement bruxellois étaient déclinés en neuf objectifs stratégiques et un objectif répété

het verkeer, die in de algemene beleidsverklaring werd herhaald.

De Europese Commissie stuurde bovendien aan op een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2020 in vergelijking met 2010, wat neerkomt op een jaarlijkse vermindering van 6,7% gedurende tien jaar.

De Brusselse verkeerscijfers van 2012 tot 2018 tonen echter aan dat er jaarlijks gemiddeld 25 doden en 167 zwaargewonden te betreuren vallen in het Brussels Gewest. Dat is meer dan het dubbel van de doelstelling voor 2020. Het actieplan voor 2020 mikte immers op hooguit 12 doden en 68 zwaargewonden.

Ik maak me zorgen, want de recentste actieplannen 2003-2010 en 2011-2020 zijn op een mislukking uitgedraaid.

In de evaluatie van het actieplan 2003-2010 staat te lezen: "De teleurstellende resultaten op het gebied van vermindering van het aantal en van de ernst van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn enerzijds te wijten aan het ontbreken van een geïntegreerd beleid inzake verkeersveiligheid en anderzijds krijgt de verkeersveiligheid in de praktijk niet altijd de hoogste prioriteit. De verkeersveiligheid moet nog te vaak wijken voor andere prioriteiten zoals het behoud van de wegcapaciteit, het behoud van de parkeermogelijkheden, een bepaalde esthetische vormgeving van de openbare ruimte, het bevorderen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, ..."

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

De Brusselse realiteit is nog net zo ontgoochelend als tien jaar geleden, wat het ergste laat vrezen voor het actieplan 2011-2020.

Hebt u het actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 geëvalueerd? Wat waren de conclusies? Mislukte het plan op dezelfde onderdelen als het plan 2003-2010?

notamment dans la déclaration de politique générale, à savoir "zéro tué sur nos routes".

En outre, l'objectif fixé par la Commission européenne visait à réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 par rapport à l'année 2010, ce qui correspond à une réduction annuelle moyenne de 6,7 % pendant dix ans.

Or, à l'examen des résultats bruxellois entre 2012 et 2018, nous comptons en moyenne 25 personnes tuées par an en Région bruxelloise et 167 blessés graves. C'est plus du double des objectifs de 2020.

Le plan d'action pour 2020 visait notamment un maximum de 12 tués et 68 blessés graves. Il indiquait par ailleurs : "Cet objectif est ambitieux, en particulier en milieu urbain. Il nécessite d'accélérer la tendance actuelle et donc de redoubler d'efforts. Mais cet objectif est atteignable car d'autres villes européennes ont déjà actuellement des résultats comparables, si on les met en relation avec la population."

Je suis inquiet, car les derniers plans d'action 2003-2010 et 2011-2020 sont des échecs au regard des résultats. À examiner le plan d'action 2003-2010, nous avons vraiment l'impression que le plan actuel aura la même conclusion.

Dans cette évaluation, on pouvait lire : "Des résultats décevants en termes de réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale qui relèvent, d'une part, de l'absence d'une politique intégrée de sécurité routière et d'autre part, la sécurité routière n'est pas toujours, dans les faits, considérée comme la plus grande des priorités. À défaut d'un arbitrage au niveau du gouvernement bruxellois, chaque administration poursuit ses objectifs propres, souvent sans intégrer la variable sécurité routière. Celle-ci cède le pas encore trop souvent à des priorités telles que le maintien de la capacité, le maintien du stationnement, une certaine conception esthétique de l'espace public, la promotion de la vitesse commerciale des transports en commun, etc."

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

Wanneer komt er een nieuw actieplan verkeersveiligheid voor het Brussels Gewest? Welke stakeholders worden daarbij geraadpleegd?

Hoe zit het met het aantal doden en zwaargewonden in 2019? In welke mate wil de regering het aantal verkeersdoden jaarlijks terugdringen? Ik wil meerjarige cijfers en geen 'go for zero'!

Komen er tussentijdse evaluaties van het toekomstige actieplan?

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Mijn vragen gaan niet enkel over verkeersveiligheid op zich, maar ook over de manier waarop de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) het plan zal opstellen.

Deze regering betoont zich ambitieus op vlak van participatie en inclusieve besluitvorming. Ze wijdt er een hele pijler aan in haar regeerakkoord. De SGVV moet volgens dit regeerakkoord de lokale partners en de verenigingen die op dit gebied actief zijn, betrekken. Zo ontstaat een breed draagvlak voor de beleidskeuzes.

Il me semble que la réalité bruxelloise est aussi décevante aujourd'hui qu'il y a dix ans, ce qui m'interroge sur la mise en œuvre et le suivi du plan d'action 2011-2020.

Je cite les propos de Frédéric Varone et Christophe Magdalijns : "Au-delà de la légitimation démocratique, l'action publique cherche à renforcer sa légitimité par la qualité des prestations fournies aux acteurs sociaux. De là découle la nécessité d'évaluer les effets et les coûts de l'action publique."

Avez-vous réalisé une évaluation du plan d'action relatif à la sécurité routière 2011-2020 ? Dans l'affirmative, quelles sont vos conclusions ? Les constats d'échec de la mise en œuvre du plan 2003-2010 demeurent-ils ?

Quand un nouveau plan d'action pour la sécurité routière en Région bruxelloise verra-t-il le jour ? L'objectif est que vous vous inspiriez des échecs du passé pour améliorer le dispositif. Quel est le calendrier retenu ? Quels acteurs seront-ils consultés ?

Quelle est la tendance en ce qui concerne le nombre de tués et blessés graves en 2019 ? Quel est l'objectif du gouvernement en matière de réduction annuelle du nombre de tués sur les routes ? Je souhaite recevoir un engagement chiffré pluriannuel et pas un "go for zero!".

Avez-vous prévu des évaluations intermédiaires de la mise en œuvre du futur plan d'action ?

M. Pepijn Kennis (Agora) (en néerlandais).- *Mes questions ne concernent pas seulement la sécurité routière en soi, mais aussi la manière dont les États généraux bruxellois de la sécurité routière mettront le plan en œuvre.*

Ce gouvernement se dit ambitieux en matière de participation et d'inclusion dans le processus décisionnel. Pourtant, à mon grand étonnement, le coup d'envoi des États généraux bruxellois de la sécurité routière a été donné en toute intimité le 16 janvier 2020. Le conseiller en mobilité de la commune de Schaerbeek, vous-même, des fonctionnaires régionaux et un psychologue s'y

Mijn verbazing was dan ook groot toen bleek dat Brussel Mobiliteit in alle stilte de aftrap van de SGVV organiseerde op 16 januari 2020. De mobiliteitsadviseur van de gemeente Schaarbeek, uzelf, gewestelijke ambtenaren en een psycholoog kwamen er het woord voeren tussen 12.00 en 16.05 uur. Dit leek een aftrap op maat van, voor en door ambtenaren.

Geen enkele organisatie of actiegroep die zich met verkeersveiligheid bezighoudt, werd namelijk betrokken of geïnformeerd. De ambitie om de maatschappij ruim te betrekken, bleek dus een maat voor niets. Uw regering weet nochtans dat je verder komt wanneer je de burgers betreft vanaf het begin van een proces. Het is dus de hoogste tijd om die ambitie toe te passen. Het is dan ook de vraag welke beslissingen deze SGVV nog kan nemen, vermits de doelstellingen al in het Good Moveplan lijken te zijn vastgelegd.

Welke invulling geeft de regering aan de term 'staten-generaal'? In welke zin is die anders dan die van de staten-generaal die het Brussels Gewest in 2011 organiseerde over verkeersveiligheid?

Wie organiseert de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV)? Als dat Brussel Mobiliteit is, is die administratie dan niet te zeer betrokken partij? Is haar insteek niet te technisch om zulke brede en participatieve processen te organiseren? Welke rol speelt uw kabinet in de organisatie van de SGVV?

Welke plek krijgen burgers, belanghebbenden, experts en actiegroepen in de SGVV? Welke rol krijgen ze in het debat? Wanneer worden ze betrokken?

Hoe ziet de rest van het programma van de SGVV eruit?

Welk gevolg zal er worden gegeven aan de uitkomst van de Staten-Generaal? Hoe wordt de inhoud van de discussies opgenomen in de inhoud van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid? Hoe zullen het actieplan en de uitvoering ervan worden geëvalueerd en opgevolgd?

Hoe verhouden de Staten-Generaal en het Gewestelijk Actieplan 2020-2030 dat eruit zal

sont exprimés devant une assemblée de fonctionnaires.

Aucune organisation active dans la sécurité routière n'a été informée de cette réunion. En l'occurrence, l'ambition d'impliquer largement la société est donc restée lettre morte. Il importe dès lors maintenant de la concrétiser.

Quelles décisions peuvent-elles être prises par ces états généraux, étant donné que les objectifs semblent déjà fixés dans le plan Good Move ?

En quoi les états généraux actuels diffèrent-ils de ceux de 2011 ?

Qui les organise ? S'il s'agit de Bruxelles Mobilité, n'est-elle pas trop partie prenante et son angle d'approche n'est-il pas trop technique pour organiser un processus participatif aussi large ? Quel rôle votre cabinet joue-t-il dans l'organisation des états généraux ?

Quand et comment les citoyens, les parties prenantes, les experts et les groupes d'action seront-ils impliqués ? Quel est le programme des états généraux et quelle suite sera-t-elle donnée à leurs conclusions ?

Comment le contenu des discussions sera-t-il repris dans celui du plan d'action régional de sécurité routière ? Comment le plan d'action et son exécution seront-ils évalués et suivis ?

Comment les états généraux et le plan d'action régional 2020-2030 s'articulent-ils avec le plan régional de mobilité Good Move ?

voortkomen, zich tot het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Alle Brusselaars liggen wakker van de verkeersveiligheid in de stad. De recente cijfers van het Vias Institute tonen aan dat de evolutie daarvan de verkeerde kant opgaat. Het aantal ongevallen met letsels is gestegen met 4,2%, het aantal dodelijke ongevallen is met 5% toegenomen tot 14%, en ook het aantal fietsongevallen is gestegen met maar liefst 20%. De aantallen gaan de verkeerde kant op. Het is duidelijk dat iedereen het over een andere boeg moet gooien.

Het regeerakkoord pakt volgens mij een van de grootste problemen amper aan, namelijk de versnippering in het mobiliteitsbeleid, met als gevolg dat in dit gewest alles veel te traag gaat. Het is jammer dat verkiezingsbeloften niet vertaald zijn in werkelijk beleid.

Er is een staten-generaal in het vooruitzicht gesteld, maar ik was verrast toen ik in de pers las dat er een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) is gehouden en dat deze commissie daar op geen enkele manier bij betrokken was. Er waren wel commissieleden aanwezig, of toch minstens één lid van de meerderheid, maar ik wist alvast van niets. Dat is heel jammer. Blijkbaar waren ook de verenigingen en de organisaties die rond verkeersveiligheid werken, niet aanwezig. Dat is niet fraai.

Het is mij ook onduidelijk wat u met die staten-generaal wilde bereiken, wat de doelstellingen ervan waren en op welke manier u het parlement bij de hele zaak wilt betrekken.

Welke verdere stappen worden er naar aanleiding van de staten-generaal genomen? Welke thema's kwamen er aan bod? Wat zijn het doel en de concrete meerwaarde voor de Brusselse verkeersveiligheid? Welke partners worden er betrokken? Hoe worden de samenkomsten concreet georganiseerd? Hoe komt het nieuwe verkeersveiligheidsplan 2030 tot stand? Hoe verhoudt het plan zich tot Good Move?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Selon les derniers chiffres de l'Institut Vias, la sécurité routière à Bruxelles évolue dans le mauvais sens. Le nombre d'accidents avec lésions a augmenté de 4,2 %, celui des accidents mortels est passé de 5 % à 14 %, et celui des accidents de vélo a même grimpé de 20 %.*

Pourtant, l'accord de gouvernement aborde à peine ce qui est, selon moi, l'un des problèmes fondamentaux, à savoir le morcellement de la politique de mobilité dans cette Région.

J'ai été surprise de lire dans la presse que des États généraux de la sécurité routière se sont tenus sans que cette commission n'y ait été d'une quelconque manière associée. Je ne sais pas non plus quels en étaient les objectifs et comment vous comptez y associer le parlement.

Quelles seront les prochaines étapes après ces états généraux ? Quels thèmes ont-ils été abordés ? Quelle est leur plus-value concrète pour la sécurité routière à Bruxelles ? Quels partenaires y sont-ils associés ? Comment les rencontres sont-elles organisées concrètement ? Comment le nouveau plan de sécurité routière 2030 sera-t-il mis en place ? Comment s'articulera-t-il avec Good Move ?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Elke verkeersdode is er een te veel. Verkeersveiligheid is sinds de zesde staatshervorming een gewestelijke bevoegdheid. Heeft het gewest voldoende personeel om de verkeersveiligheid te waarborgen? Anders heeft het geen zin om voor nul verkeersdoden te pleiten.*

De hele gemeente Schaarbeek is een zone 30. Ze vormt dus een goede test voor het Brussels Gewest. Het probleem is echter dat mensen de neiging hebben om sneller te rijden dan 30 km/uur. Hoe wilt u weggebruikers aanzetten tot het naleven van de regels?

Hoe moedigt u automobilisten aan om de gewestwegen te gebruiken, zodat er minder verkeer doorheen woonwijken gaat?

Als het op verkeersveiligheid aankomt, is het belangrijk dat alle weggebruikers zich respectvol gedragen, wat ze vaak niet doen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik ben veel optimistischer over de*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je remercie mes collègues d'avoir abordé ce sujet important. Je remercie aussi mon collègue du MR d'avoir cité Christophe Magdalijns. C'était une très bonne idée !

(Sourires)

Un tué sur la route sera toujours une personne décédée de trop. Je rappelle que la sécurité routière est une compétence transférée lors de la sixième réforme de l'État. En ce qui concerne le personnel, l'équipe est-elle bien au complet pour assurer ses missions relatives à la sécurité routière ? Dans la négative, cela n'a pas beaucoup de sens de plaider pour qu'il n'y ait plus de tués sur nos routes !

En ce qui concerne la communication, on sait, par exemple, aujourd'hui, que le territoire de Schaarbeek est en zone 30. L'initiative de la commune est donc un bon test pour l'ensemble de la Région bruxelloise. Cependant, la difficulté réside dans le fait qu'assez naturellement, les gens ne roulent pas à 30 km/h, même s'ils en ont la volonté. Sans s'en rendre compte, ils roulent rapidement à 40 km/h ou davantage. J'aimerais donc savoir ce qui est prévu sur les plans de la communication et des aménagements pour inciter les usagers de la route à respecter la règle.

Qu'est-il prévu pour encourager les automobilistes à utiliser les voiries régionales, afin que certains quartiers soient apaisés, avec une circulation réduite ?

Je rappellerai aussi qu'en matière de sécurité routière, il est important d'encourager les gens à se comporter avec respect, quels que soient les usagers. Il me paraît nécessaire de le rappeler à tous. Je suis un grand cycliste et je constate que tant les cyclistes que les automobilistes ou les piétons manquent souvent de respect vis-à-vis des autres usagers. Cela n'aide en rien.

Enfin, je sais qu'a priori, une bonne collaboration est prévue entre communes pour la mise en place d'une mobilité cohérente et sûre, à laquelle toute la population pourra adhérer.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Avant tout, je tiens à vous dire que je suis beaucoup plus

slaagkansen van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid dan de heer Weytsman. Ik heb immers de indruk dat het de regering ditmaal menens is.

De nulvisie is enerzijds de enige aanvaardbare, want we kunnen gewoon niet aanvaarden dat er ook maar een dode in het verkeer valt. Anderzijds liggen de kaarten nu gunstiger dan de voorbije vijf jaar. Het feit dat Verkeersveiligheid, Openbare Werken en Mobiliteit bij dezelfde minister zitten, maakt het eenvoudiger om maatregelen te nemen.

Er is trouwens ook de groeiende bewustwording bij een deel van de bevolking. Burgerbewegingen in talloze gemeenten ijveren voor meer verkeersveiligheid. Met hun steun kunnen we de veralgemeende zone 30 invoeren en wegpiraten duidelijk maken welke impact ze op de verkeersveiligheid hebben.

Ik sluit me aan bij de vragen over de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) en vraag me ook af hoe we de bevolking erbij betrekken.

Er is nog een kwestie die me bezighoudt: hoe kunnen we automobilisten die niet beseffen welke invloed snelheid op de verkeersveiligheid heeft, wakker schudden? Hoe kunnen we hen bij de SGVV betrekken, zodat de hele bevolking zich in de maatregelen kan vinden?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Verkeersveiligheid is extreem belangrijk. Ik heb deelgenomen aan de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) en vond hem een absoluut succes. Er is wel iets misgelopen met de uitnodigingen. Ik had de datum genoteerd omdat die in de commissie

optimiste que M. Weytsman à propos des chances de succès de la nouvelle politique en matière de sécurité routière. En effet, je crois que cette fois, nous pouvons compter sur une réelle volonté d'aboutir dans le chef du gouvernement.

D'une part, cette vision zéro est la seule acceptable, puisqu'il est évident que nous ne pouvons accepter qu'il y ait un seul mort sur les routes. Cet objectif est très important.

D'autre part, nous disposons d'éléments plus encourageants que ceux que nous avons face à nous ces cinq dernières années. Le fait que les compétences de sécurité routière, de travaux publics et de mobilité se trouvent réunies entre les mêmes mains facilitera la mise en œuvre des mesures prises.

Par ailleurs, nous pouvons également nous appuyer sur la réelle conscientisation d'une partie de la population. De nombreux mouvements sont apparus, tels Schaerbeek zéro. À Evere, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg et à la Ville de Bruxelles, des groupes se sont aussi mobilisés pour la sécurité routière. Nous devons nous appuyer sur ce mouvement né au sein de la population pour faire avancer le projet de ville où la circulation est limitée à 30 km/h, et aider les chauffards à se rendre compte de leur impact sur la sécurité routière.

Je me joins aux questions posées sur les États généraux de la sécurité routière et je m'interroge également sur la façon dont la société dans son ensemble va y être associée.

Une autre question me préoccupe : comment procéder pour toucher les automobilistes qui ne se rendent pas compte de l'impact de leur vitesse sur la sécurité routière ? Comment les impliquer dans ces réflexions pour que l'ensemble de la population s'approprie les mesures prises, et pas uniquement le public déjà conscientisé ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Les États généraux de la sécurité routière furent un véritable succès, quelques erreurs mises à part comme l'absence d'invitation formelle, une faute dans la liste des orateurs et l'invitation tardive du*

bekendgemaakt was, maar veel collega's niet. Een formele uitnodiging voor iedereen was handiger geweest. Er was ook een fout geslopen in de lijst met sprekers, zoals in de media al aan bod gekomen is. De burgerbeweging was wel degelijk uitgenodigd, maar dat was niet van in het begin zo door een administratieve fout.

Heb ik goed begrepen dat dit het startschot is van een hele reeks staten-generaals en niet het eindpunt? Misschien is het een idee om de daar geprojecteerde slides online te plaatsen. Er kwamen zeer interessante uiteenzettingen aan bod, bijvoorbeeld van de politiezone Mechelen. Daar is sterk ingezet op de handhaving van de zone 30, en de resultaten waren indrukwekkend.

Het vorige plan voor de verkeersveiligheid was zeer ambitieus, maar heeft de doelen niet gehaald. Wat kunnen we daar als gewest uit leren? Ik was er van nabij bij betrokken. Mijn inschatting is dat het plan goed was, maar dat het fout gelopen is bij de uitvoering met de meer dan twintig niveaus die bezig zijn met mobiliteit. Misschien moet de uitvoering in de toekomst versterkt worden.

De kaderordonnantie Mobiliteit biedt de mogelijkheid om het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan Good Move verplicht te maken. Wordt het nieuwe verkeersveiligheidsplan daar dan een verplicht onderdeel van?

U behoudt de ambitie "nulvisie", die in het regeerakkoord stond ook in het nieuwe plan. Met welke nieuwe maatregelen zult u die ambitie waarmaken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De nulvisie in het regeerakkoord is belangrijk. Ze vormt de enige aanvaardbare doelstelling. Oslo is erin geslaagd om het aantal verkeersdoden tot nul te herleiden, dus het kan.*

Het actieplan 2011-2020 is tweemaal geëvalueerd, tijdens de staten-generaals van 2018 en 2020. Zowel de realisaties als de resultaten kwamen daarbij aan bod.

Globaal genomen zijn de doelstellingen van het vorige plan niet gehaald. Het aantal doden daalt weliswaar, maar te traag en vrij onregelmatig. Ook

mouvement citoyen à cause d'une erreur administrative.

Ai-je bien compris que c'est le point de départ, et non le point final, de toute une série d'états généraux ?

La précédent plan de sécurité routière était très ambitieux mais n'a pas atteint ses objectifs. Quelles leçons pouvons-nous en tirer en tant que Région ?

L'ordonnance-cadre mobilité prévoit la possibilité d'imposer le plan Good Move. Le nouveau plan de sécurité routière en sera-t-il une composante obligatoire ?

Vous conservez dans le nouveau plan l'ambition "vision zéro" de l'accord de gouvernement. Avec quelles nouvelles mesures allez-vous concrétiser cette ambition ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La vision "zéro tué" contenue dans l'accord de majorité est importante. C'est l'unique objectif acceptable, mais nous en sommes loin. Oslo l'a atteint, ce n'est donc pas impossible. Il faut que tous les acteurs s'y mettent et que nous y travaillions sérieusement.

Le plan d'action 2011-2020 a bien été évalué, à deux reprises, lors des états généraux de 2018 et de 2020. Deux types d'indicateurs ont été analysés : les indicateurs de réalisation et les indicateurs de résultat. Pour les résultats, les indicateurs sont

het aantal zwaargewonden loopt terug, maar niet sterk genoeg.

Bij voetgangers is de trend dalend, met niettemin enkele tijdelijke pieken in de curve.

De toename van het aantal verongelukte fietsers houdt gelijke tred met de toename van het aantal fietsers. Het risico blijft dus even groot, maar het resultaat is onvoldoende. Sinds 2011 neemt het aantal doden en zwaargewonden onder gemotoriseerde tweewielers toe. Ook daar zien we de parallel met het groeiende aantal gemotoriseerde tweewielers.

Bij automobilisten loopt het aantal doden gestaag terug. Verbeteringen als de veiligheidsgordel en lagere maximumsnelheden hebben voor hen meer effect gehad.

Tijdens de staten-generaal van 2018 werden de negen aandachtspunten om het aantal slachtoffers terug te dringen ook apart bekeken. Het gaat om snelheid, overstekende voetgangers, fietsers, interactie tussen voetgangers en trams, gemotoriseerde tweewielers, ongevalgevoelige zones, gedrag, rijden onder invloed, veiligheidsgordels en kinderzitjes.

Met snelheid, overstekende voetgangers en interactie tussen voetgangers en trams hebben we vooruitgang geboekt, zij het onvoldoende. Het doel van 95% veiligheidsgordel dragers is bereikt. De resultaten op het vlak van kinderzitjes, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en ongevalgevoelige zones zijn echter nog ondermaats.

Ook in 2018 en 2019 vond er een evaluatie plaats van de effectief genomen maatregelen. Die had als doel te bepalen of de staten-generaal van 2018 het gewenste resultaat hadden.

De raadpleging van de stakeholders om bepaalde acties prioritair te maken, had een positief effect op de uitvoering. Ook het feit dat het thema verkeersveiligheid veel media-aandacht krijgt, maakte het mogelijk om de betrokkenen opnieuw te motiveren.

Meerderden onder u namen deel aan de staten-generaal van 2018. Tijdens de onderhandelingen

évidemment le nombre de tués et de blessés graves, pour tous les usagers et par type d'usagers.

Globalement, la situation n'est pas acceptable au regard de l'objectif du plan précédent. C'est la conclusion générale. Pour ce qui est de l'indicateur du nombre de tués, nous constatons une baisse globale, mais trop lente et très irrégulière. Nous observons un décrochage de la courbe pour ce qui concerne les blessés graves. La situation ne s'aggrave pas à long terme entre 2012 et 2018, mais cela reste inacceptable.

S'agissant des chiffres par type d'usagers, la situation reste préoccupante, car les diminutions constatées sont trop lentes. Ces chiffres doivent baisser, car ce sont des vies humaines qui sont détruites dans ce qui relève du trafic quotidien.

Pour les piétons, on constate une tendance générale à la baisse avec des sursauts de courbe, même si cette diminution n'est pas suffisamment rapide.

Le nombre de cyclistes tués est, quant à lui, en hausse, parallèlement à l'augmentation régulière du nombre de cyclistes. Le risque est stable, mais le résultat est insuffisant. Les deux-roues motorisés connaissent une augmentation constante du nombre de tués et de blessés graves depuis 2011. Ces tendances sont à mettre en parallèle avec l'augmentation du nombre d'usagers et de déplacements effectués avec ce mode de transport.

Pour les occupants des voitures, nous constatons une diminution régulière du nombre de tués. Les victimes sont moins vulnérables. L'effet d'améliorations comme le port de la ceinture et la baisse des vitesses leur a été plus rapidement bénéfique.

Une évaluation par gisement a également été réalisée lors des états généraux de 2018. Pour rappel, il existe neuf gisements, qui correspondent à des points d'attention visant à diminuer le nombre de victimes : vitesse, piétons en traversée, cyclistes, interactions entre piétons et trams, deux-roues motorisés, zones à concentration d'accidents (ZACA), comportements, assuétudes, port de la ceinture et dispositifs de retenue pour les enfants.

L'exploitation des gisements vitesse, piétons en traversée et interactions entre piétons et trams a

over het regeerakkoord hebben we beslist om van verkeersveiligheid een prioriteit te maken en de bevoegdheden Verkeersveiligheid, Openbare Werken en Mobiliteit bij dezelfde minister onder te brengen.

(verder in het Nederlands)

Als we de verkeersveiligheid van openbare werken en mobiliteit willen scheiden, dan moeten we heel goed samenwerken. Het was een heel bewuste keuze om die bevoegdheden te combineren en om de "nulvisie" toe te passen.

Ik hoop dat we daarmee een belangrijk verschil met het verleden maken. Daarmee verwijt ik onze voorgangers niets, want ze hebben hard gewerkt en pogingen gedaan, maar een kordate aanpak dringt zich op om resultaten te boeken.

Er zijn belangrijke lessen te trekken uit de totstandkoming van de acties en de resultaten die ze opleveren. Er bestond geen vaste procedure en frequentie voor de follow-up van het veiligheidsplan. Er waren geen actieverantwoordelijken. Sommige acties gingen uit van Brussel Mobiliteit, andere niet. Van sommige acties was niet duidelijk wie de eindverantwoordelijkheid droeg, of welke menselijke en budgettaire middelen er nodig waren. Ze waren, met andere woorden, onvoldoende concreet.

(verder in het Frans)

Er werd geen duidelijke deadline afgesproken voor de uitvoering van de acties.

De actieverantwoordelijken hebben geen formele vooruitgang geboekt op het gebied van personeel, budgetten en timing.

Veel acties vielen onder andere dan gewestelijke bevoegdheden, waarvan sommige tijdens de uitvoering van het actieplan gewestelijk zijn geworden.

Sommige acties waren te weinig praktisch uitgewerkt.

Het nieuwe plan wordt dus erg concreet. Het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move kan als

progressé. Elle reste cependant insuffisante. En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, l'objectif de 95 % a été atteint. En revanche, pour les gisements dispositifs de retenue pour les enfants, deux-roues motorisés, cyclistes, ZACA et comportements, les résultats ne sont pas encore satisfaisants.

Une évaluation de la mise en œuvre des actions a également été réalisée en 2018 et en 2019. Elle avait pour but de déterminer si les états généraux de 2018, dont les objectifs étaient de relancer la mise en œuvre du plan et de se focaliser sur certaines actions, avaient eu l'impact souhaité.

Il est apparu que la consultation des acteurs pour prioriser certaines actions a eu un effet positif sur la mise en œuvre de celles-ci. Le fait que la sécurité routière s'est invitée de manière régulière dans le débat public, portée notamment par des collectifs de citoyens, a également permis de remotiver les partenaires. Il est exact que les résultats ne sont pas satisfaisants.

Plusieurs d'entre vous ont participé aux états généraux de 2018. Lors de la négociation de l'accord de gouvernement, il a été décidé d'en faire une priorité de la majorité. Nous avons également décidé de regrouper les compétences de la sécurité routière avec celles des travaux publics et de la mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

Si nous voulons dissocier la sécurité routière des travaux publics et de la mobilité, il faut que cela se fasse en parfaite intelligence. Le choix de combiner ces compétences et d'appliquer la "vision zéro" était très conscient.

J'espère que cette approche résolue nous permettra de marquer une véritable différence avec le passé, sans vouloir pour autant blâmer nos prédécesseurs, qui n'ont pas ménagé leurs efforts.

Il y a des leçons importantes à tirer de la mise en œuvre des actions et des résultats obtenus, qui n'étaient pas assez concrets.

(poursuivant en français)

voorbeeld dienen. Het omvat fiches met de verantwoordelijke, het budget en de timing.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) vormt met andere woorden een proces dat niet tot een dag beperkt blijft. Het is de bedoeling om alle stakeholders te betrekken. Zoals de heer de Patoul al zei, slaat dit ook terug op de gemeenten en de politiezones.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, we kunnen heel boeiende debatten voeren over het mogelijk herorganiseren van de Brusselse politiezones en gemeenten, maar op dit moment is de situatie zoals ze is. Die debatten moeten zeker worden gevoerd, maar ondertussen komt het erop aan om samen met de gemeenten en de politiezones resultaten te boeken.

Bij de aftrap van de staten-generaal op 16 januari 2020 waren alle politiezones en alle gemeenten vertegenwoordigd, evenals het parket, het middenveld en de burgerbewegingen. Allen waren duidelijk bereid om mee te werken. Het is de bedoeling om samen met de actoren te bekijken wat ze nodig hebben om er een succes van te maken. Als de regering bepaalde acties vooropstelt, is de vraag wie wat doet. Het is belangrijk dat iedereen zich concreet engageert en dat die engagementen becijferd worden. Op die manier kunnen ze ook gevolgd en regelmatig geëvalueerd worden.

(verder in het Frans)

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) ging op 16 januari 2020 van start. De werkgroepen gaan van februari tot juni aan de slag en concentreren zich op precieze thema's. De verslagen worden in juni en juli verwacht.

Het nieuwe veiligheidsplan wordt dan van juli tot september uitgewerkt. De deelnemers krijgen in oktober en november feedback en de regering moet het plan in januari of februari 2021 goedkeuren.

Het doel van de werkgroepen is alle partijen een stem geven en van gedachten te wisselen over thema's die met de verkeersveiligheid te maken hebben. De bevindingen moeten in een finaal

Aucune échéance claire n'avait été fixée pour les acteurs dans la mise en œuvre des actions dont ils sont porteurs.

Les acteurs ne se sont pas avancés formellement par des engagements traduits en ressources humaines, budgets et calendriers.

Trop d'actions relevaient de compétences extrarégionales. Certaines sont devenues des compétences régionales au cours de la mise en œuvre du plan d'actions, ce qui constitue aussi un obstacle.

Certaines actions ont été rédigées de manière trop peu opérationnelle.

Voilà des enseignements importants à tirer en vue du nouveau plan.

Ce nouveau plan sera donc très concret. Le plan Good Move peut ainsi être pris en exemple. Il comprend des fiches mentionnant le responsable, le budget et le calendrier, qui permettent d'identifier d'emblée les facteurs de réussite.

Autrement dit, les États généraux de la sécurité routière constituent un processus qui ne se résume pas à une simple journée. Le but est d'impliquer l'ensemble des acteurs. Et, comme l'a souligné M. de Patoul, il convient d'y associer les communes et les zones de police.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, l'éventuelle réorganisation des zones de police et des communes bruxelloises est indéniablement sujette à débat, mais en attendant nous devons collaborer avec ces acteurs pour obtenir des résultats.

Lors du lancement des États généraux le 16 janvier 2020, toutes les zones de police et les communes étaient présentes, ainsi que le parquet, la société civile et les mouvements de citoyens, et tous étaient disposés à coopérer. Il importe d'identifier les besoins des acteurs et de quantifier leurs engagements, pour pouvoir procéder à une évaluation et un suivi réguliers.

verslag aan Brussel Mobiliteit worden overgemaakt, dat er inspiratie uit kan halen voor zijn middellangetermijnbeleid.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Kennis, u vraagt wat het verschil is met het verleden. Het lange en interessante proces in 2011 draaide rond drie grote thema's: controle en sancties, bewustmaking en infrastructuur. Dat blijven de belangrijkste aspecten van de verkeersveiligheid. In de werkgroepen waren toen ook experts, mensen van het parket, de politiezones, de gemeenten, verenigingen enzovoort vertegenwoordigd. Dat zijn allemaal zaken die ik wil behouden.

Ondertussen zijn de burgers wel mondiger geworden en beter georganiseerd. Zij moeten dus veel meer ruimte krijgen. Het is trouwens dankzij veel burgerbewegingen dat we de verkeersveiligheid zo hoog op de agenda kunnen zetten. Het grootste verschil wil ik echter maken op het vlak van de uitvoering. De acties die voorgesteld worden, moeten we ook effectief uitvoeren.

Wat de rolverdeling betreft, moet Brussel Mobiliteit het verkeersveiligheidsplan opstellen en uitvoeren. Het beschikt daarvoor ook over een dienst, de cel Verkeersveiligheid, die de redactie en de coördinatie van het plan op zich neemt. Voor de coördinatie van de workshops tijdens de staten-generaal en de begeleiding van het participatieproces, heeft de cel echter niet de expertise. Daarom is er een openbare aanbesteding uitgeschreven voor externe begeleiders van het proces. De wettelijke regels inzake overheidsopdrachten leggen een aantal beperkingen op, maar ik hoop dat we die spoedig kunnen toewijzen.

De rol van mijn kabinet bestaat erin het hele proces mee te volgen en er actief aan deel te nemen. Het eindresultaat koppelen we terug naar de regering en ongetwijfeld ook naar het parlement. Zo zorgen we voor een politiek draagvlak.

De parlementsleden zullen uitdrukkelijk worden uitgenodigd voor alle komende vergaderingen, waarvan ik de data al een aantal keer heb vermeld. Het is zeker niet de bedoeling om de

(poursuivant en français)

Concernant le calendrier des États généraux de la sécurité routière, le lancement s'est fait le 16 janvier dernier. Le processus des groupes de travail se déroulera de février à juin et se concentrera sur des thématiques précises en fonction des acteurs concernés. Les rapports de ces groupes de travail sont attendus en juin et juillet.

La phase de rédaction du nouveau plan de sécurité routière s'étendra de juillet à septembre. Nous reviendrons alors vers les participants en octobre et novembre et l'approbation par le gouvernement devrait avoir lieu en janvier ou février 2021, tout comme le démarrage du suivi, dont les rythmes devront être définis.

Le but des groupes de travail est de permettre aux différentes parties de s'exprimer et d'échanger sur des sujets ayant trait à la sécurité routière, afin de construire ensemble des pistes de réflexion particulières. Ces éléments devront également être rapportés à Bruxelles Mobilité dans un document final qui pourra guider la politique à moyen terme, dans le cadre des objectifs fixés par la dynamique Good Move et par la déclaration de politique générale du gouvernement.

(poursuivant en néerlandais)

M. Kennis, le long et intéressant processus de 2011 s'articulait autour de trois grands thèmes prioritaires en matière de sécurité routière : le contrôle et les sanctions, la sensibilisation et l'infrastructure. À cette époque, les groupes de travail comportaient des experts, des représentants du parquet, des zones de police, des communes, des associations etc., ce que j'entends maintenir.

Entre-temps, les citoyens font davantage entendre leur voix et sont mieux organisés, ce qui a permis de placer la sécurité routière au premier rang des priorités. J'entends faire la différence au niveau de la mise en œuvre effective des actions proposées.

La cellule sécurité de Bruxelles Mobilité est chargée de l'élaboration et de la coordination du plan de sécurité routière. Elle ne dispose cependant pas de l'expertise nécessaire pour coordonner les ateliers pendant les États généraux et superviser le processus de participation. C'est pourquoi un

parlementsleden erbuiten te houden. Zij hebben een belangrijke stem, die onmisbaar is in een participatief proces.

Wat de omvang betreft van de ploeg die binnen Brussel Mobiliteit rond verkeersveiligheid werkt, moeten we toegeven dat er geen enkele dienst binnen Brussel Mobiliteit voldoende ruim bemand is.

(verder in het Frans)

De versterking van de teams van Brussel Mobiliteit is zeker iets waarop we moeten inzetten en dat doen we ook. De personeelsproblemen zijn geen excuus voor het gebrek aan resultaat, maar er is werk aan de winkel. Dat neemt niet weg dat het personeel grote inspanningen levert en erg betrokken is.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Deze commissie kan mee denken over het toekomstige plan, op basis van de plus- en minpunten van de vorige plannen, maar die moeten dan wel eerst afgebakend worden. Ik stel vast dat er een gedetailleerde analyse bestaat, kunt u ons die bezorgen?*

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) is onder een slecht gesternte van start gegaan: de commissieleden waren bijvoorbeeld niet uitgenodigd en in de pers werd er ook weinig over geschreven. Dat is niet de manier om de Brusselaars en de politiek te verenigen rond deze prioriteit.

Ik steun de ambitie van "Go for zero", maar in plaats van de vaagheid daarover moet er een strategie komen met jaarlijkse doelstellingen,

appel d'offres a été lancé pour des superviseurs externes.

Le rôle de mon cabinet est de suivre et de participer activement à l'ensemble du processus. Le résultat final sera transmis au gouvernement et au parlement.

Les membres du parlement seront expressément conviés à toutes les prochaines réunions, car nous estimons que la voix des parlementaires est indispensable dans un processus participatif.

S'agissant de la taille de l'équipe travaillant sur la sécurité routière, nous devons admettre qu'aucun département au sein de Bruxelles Mobilité n'est suffisamment doté en personnel.

(poursuivant en français)

J'estime que le renforcement des équipes de Bruxelles Mobilité constitue un véritable enjeu. Nous y travaillons bel et bien, mais ce n'est pas l'objet de notre débat. Les problèmes de personnel n'excusent pas le manque de résultats, mais le travail est considérable. Les personnes concernées font réellement beaucoup d'efforts et manifestent un grand engagement. Il importe également de le souligner.

M. David Weytsman (MR).- Je suis de nature optimiste, mais je ne suis pas naïf non plus. Il me semble utile que cette commission nourrisse des réflexions sur le futur plan en fonction des succès et des échecs des plans précédents. Encore faut-il les cerner ! Je constate qu'il existe une évaluation assez détaillée. Peut-on en prendre connaissance ? Pour construire, avec vous, le futur plan, cela me semble nécessaire.

Je me permets de ne pas vous féliciter pour le début des États généraux de la sécurité routière. Vous nous avez donné un très mauvais signal ; non seulement, nous n'étions pas invités et une grande partie de la commission ne l'avait pas compris, mais la presse n'en parle nulle part, à l'exception d'un article dans le quotidien La Dernière Heure. Cela ne me paraît pas de nature à coaliser l'ensemble des Bruxellois et des responsables politiques derrière

budgettaire middelen, een verdeling van de verantwoordelijkheden en concrete acties.

Ik heb een dertigtal schriftelijke vragen gesteld, die samen een stand van zaken moeten opleveren over de ongevalgevoelige zone.

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Het is een goed idee om burgers meer inspraak te geven, onder meer via de workshops. Dat vergt een goede methodologische en transversale basis, zodat burgers met diverse achtergronden werkelijk inspraak krijgen bij de opmaak van het plan.

Net als mijn collega's betreur ik de communicatie over de start van de staten-generaal, waarbij wij noch anderen duidelijke informatie kregen. Als er een openbare aanbesteding loopt voor de begeleiding van de workshops, zou ik die graag inkijken.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Hoe kunnen we de automobilisten bereiken die zich niet bewust zijn van de gevolgen van overdreven snelheid? Zo zijn er velen in Brussel. Hoe zal die bewustmaking aangepakt worden?*

ce que vous définissez comme la priorité du gouvernement bruxellois.

Par ailleurs, j'aimerais que l'on dépasse le stade du romantisme politique dans cette assemblée. Cela fait des années que l'on parle de la volonté de "Go for zero". Je la soutiens, évidemment, mais à côté de cela, il serait utile de définir une stratégie annuelle avec, par année, la manière de tendre vers cet objectif partagé.

Je vous encourage à faire le nécessaire pour atteindre cet objectif, mais je reste persuadé qu'il ne sera pas atteint à la fin de cette législature. Il faudrait, chaque année, que nous définissions des objectifs assortis de réflexions budgétaires sur des aménagements, une répartition des responsabilités, des actions concrètes, et que nous puissions en disposer le plus tôt possible. Je ne pense pas que vous nous ayez communiqué de date. Je me permets donc de vous reposer la question, car cela me semble nécessaire.

Enfin, j'ai déposé une trentaine de questions écrites concernant les ZACA, ce qui vous donnera l'opportunité de nous faire un état des lieux de l'avancée des travaux en la matière.

M. Pepijn Kennis (Agora) *(en néerlandais).*- *La participation citoyenne nécessite une bonne base méthodologique et transversale, afin que les citoyens d'origines diverses aient réellement leur mot à dire dans l'élaboration du plan.*

Comme mes collègues, je déplore les erreurs de communication sur le lancement des États généraux de la sécurité routière. S'il existe un appel d'offres pour la supervision des ateliers, j'aimerais l'examiner.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Concernant la sensibilisation, je m'interroge sur la manière dont nous allons agir pour atteindre les automobilistes qui n'ont pas conscience des conséquences d'une vitesse excessive. Ils ignorent que la vitesse est à la fois la cause d'accidents mais aussi un facteur aggravant de ceux-ci. Il existe, particulièrement à Bruxelles, un manque de conscientisation des

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik ben optimistischer over de staten-generaal en het signaal dat de regering daarmee heeft afgegeven. Er is namelijk een sterker engagement om een prioriteit te maken van de "nulvisie" en om dat beginsel transversaal toe te passen in alle mobiliteitsdomeinen. Het succes van de opstart van de staten-generaal moet niet worden afgemeten op basis van de persartikels, maar op basis van de samenwerking op het terrein.

Iedereen was blijkbaar wel degelijk uitgenodigd, maar het was niet voldoende duidelijk. Ik stel nu echter vast dat iedereen de volgende keer wel aanwezig zal zijn.

Ik kijk alvast uit naar de manier waarop alle actoren, zonder uitzondering, betrokken en geënthousiasmeerd zullen worden. Ik ben dan ook niet zo pessimistisch over de kans op slagen, maar dat kan alleen als iedereen meedoet en dus ook alle overheden en alle individuele bestuurders. Daar ligt een enorme uitdaging voor ons allen en die kunnen we niet aan één minister overlaten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De meer gedetailleerde vragen kunt u mij het best schriftelijk stellen. We beschikken over cijfers van ongevallen met dodelijke slachtoffers en zwaargewonden.*

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Kennis, ook het bestek valt onder de openbaarheid van bestuur, dus u mag dat zeker opvragen.

(verder in het Frans)

Er komen nog verschillende campagnes over de zone 30, naast campagnes rond overdreven snelheid en rond de invloed van alcohol en verdovende middelen.

automobilistes à ce propos. Ils y songent souvent sur les autoroutes, mais pas forcément en ville. Comment la sensibilisation de ce public cible sera-t-elle menée ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Je suis plus optimiste en ce qui concerne les États généraux et le signal envoyé par le gouvernement à travers ceux-ci. Leur succès ne doit pas être mesuré à l'aune d'articles de presse, mais de la collaboration sur le terrain.*

Visiblement, tout le monde avait été invité, mais ce n'était pas suffisamment clair. Je note toutefois que tous seront présents la prochaine fois.

Je ne suis pas non plus si pessimiste quant aux chances de réussite, mais cela n'est possible qu'avec la participation de tous, y compris l'ensemble des autorités et des conducteurs. C'est un défi énorme pour nous tous, que nous ne pouvons pas confier à une seule ministre.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nombre de vos questions sont très détaillées. N'hésitez donc pas à m'interroger par écrit sur les éléments que je n'aurai pas pu vous fournir. Nous disposons, bien entendu, des chiffres relatifs aux tués et blessés graves sur la route.

(poursuivant en néerlandais)

Le cahier des charges relevant de la publicité de l'administration, vous pouvez bien entendu le consulter, M. Kennis.

(poursuivant en français)

Sur la limitation de la vitesse à 30 km/h, plusieurs campagnes sont encore prévues. Outre la campagne menée par Bruxelles Mobilité qui inclut des affiches et d'autres supports de communication, de nouvelles campagnes seront lancées l'an prochain,

Voor de zone 30 is echt een volgehouden inspanning nodig op het vlak van bewustmaking.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Kunt u ons de studie bezorgen die u aanhaalde?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik kan u de cijfers van de verschillende evaluaties bezorgen.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb noch de evaluatie van 2018, noch die van 2020 gekregen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *U kunt alle gegevens krijgen, maar het zijn er zo veel dat u beter een schriftelijke vraag stelt.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik veronderstel dat er een document bestaat met de evaluatie van het verkeersveiligheidsplan 2011-2020, opgesteld door een consultant of door Mobiris. Dat zou ik graag krijgen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ook Brussel Mobiliteit heeft een dergelijk document voorgesteld. Ik laat nagaan hoe ik u alle informatie kan bezorgen zonder dat het een te grote papierberg wordt.*

dont deux sur les excès de vitesse, un sujet particulièrement important, ainsi qu'une sur l'alcool et l'utilisation de stupéfiants.

Pour la zone 30, la diminution de la vitesse autorisée exige effectivement une sensibilisation soutenue. En effet, même si je suis ravie que cette assemblée soit si sensible à l'importance de la problématique liée à la vitesse, il reste un certain nombre de questions sur l'instauration de la zone 30 et toutes ses modalités. Il s'agit de questions pertinentes, et il convient aussi d'expliquer aux usagers qu'il faut respecter la limitation de vitesse à tout prix. C'est un enjeu majeur pour les années à venir.

M. David Weytsman (MR).- *Pourriez-vous nous communiquer l'étude dont vous avez parlé ? Il serait très intéressant pour nous de la lire.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Plusieurs évaluations ont été faites, nous pouvons vous communiquer les chiffres.*

M. David Weytsman (MR).- *Je n'ai obtenu ni l'évaluation de 2018, ni celle de 2020.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *On m'a demandé de pouvoir consulter les tableaux, le contrat et toutes sortes de documents. Je peux tout fournir, mais les données étant nombreuses, il serait plus simple de me le demander par le biais d'une question écrite. Je vous fournirai ce qui pourra l'être.*

M. David Weytsman (MR).- *Je présume qu'il existe un document s'intitulant "Évaluation du plan de sécurité routière 2011-2020", qui doit avoir été rédigé par un consultant ou par Mobiris. C'est de ce document-là dont je souhaite disposer.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Bruxelles Mobilité a également présenté un tel document. Nous allons examiner ce que nous pouvons vous communiquer d'une manière formelle, tout en évitant un volume de documents trop important.*

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).-
Dank u.

Wanneer verschijnt uw actieplan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Het huidige plan loopt dit jaar nog. Ik hoop dat de regering het volgende begin 2021 kan goedkeuren.*

- De incidenten zijn gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND

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

**betreffende "het uitdelen van Mobib Basic-
kaarten".**

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (*in het Frans*).-
*We hadden het al over fietsen, deelfietsen en
verkeersveiligheid. Nu wil ik het over trams en
metro's hebben.*

*De MIVB deelt binnenkort gratis Mobibkaarten uit
als compensatie voor de extra belasting van 50 cent
op papieren vervoerbewijzen.*

*Hoeveel Mobibkaarten wil de MIVB vanaf april
uitdelen? Over welke periode deelt ze die uit? Wie
neemt de verdeling ervan op zich?*

*Worden de kaarten niet alleen in de stations maar
ook via de OCMW's uitgedeeld? Zo ja, worden er
dan in alle negentien gemeenten evenveel kaarten
uitgedeeld, of zijn er gemeenten die op basis van
hun omvang of andere criteria meer kaarten
krijgen?*

M. David Weytsman (MR).- *Merci.*

Quand votre plan d'actions va-t-il paraître ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Le plan
d'actions actuel se poursuit au cours de cette année.
En 2021, un nouveau plan d'actions devra être mis
en place. J'espère le faire approuver par le
gouvernement en janvier ou février 2021. Le
processus qui nous occupe actuellement porte sur
les fiches détaillées, les responsables et les budgets.*

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ALEXIA BERTRAND

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

**concernant "la distribution de cartes Mobib
Basic".**

Mme Alexia Bertrand (MR).- *Nous avons parlé
aujourd'hui des vélos, des vélos partagés et de la
sécurité routière, et donc des voitures. Pour que le
panorama soit complet, je vais aborder la question
des trams et des métros.*

*Comme vous l'avez annoncé, la STIB procédera
prochainement à une action de distribution de
cartes Mobib gratuites. Cette action se justifie en
raison de la surtaxe de 50 centimes qui sera
imposée pour chaque achat de tickets de transport
en papier magnétique.*

*Combien de cartes Mobib seront-elles distribuées
dès le mois d'avril ? Durant combien de temps
seront-elles distribuées ? Qui sera chargé de cette
distribution ?*

*Confirmez-vous que cette distribution se déroulera,
en complément des stations, également dans les
centres publics d'action sociale (CPAS) ? Si oui,
aura-t-elle lieu dans les dix-neuf communes et en*

Voor welke doelgroep zijn de gratis kaarten in de stations bedoeld?

Hoe worden de kaarten verder nog verdeeld? Wordt er informatie over de gratis kaarten verspreid?

Hoeveel zal het gratis verdelen van de Mobibkaarten kosten? Over welk budget beschikt u daarvoor?

Hoeveel kan de extra belasting op papieren vervoerbewijzen jaarlijks opbrengen? Hebt u er een idee van hoe het gebruik van die tickets zal evolueren?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Is dit een eenmalige actie, of kan wie later naar het OCMW moet stappen, ook een gratis Mobibkaart krijgen?*

Hoe wilt u ervoor zorgen dat ook mensen zonder legale verblijfsvergunning een Mobibkaart krijgen?

Blijft het in de toekomst mogelijk om met cash een Mobibkaart te herladen? Als armen zonder bankkaart hun Mobibkaart niet kunnen herladen, schiet deze actie haar doel voorbij.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De Mobib Basic-kaarten worden verdeeld via instellingen en organisaties die met de doelgroep in contact staan en dus ook via de OCMW's. Zo wil de MIVB ervoor zorgen dat iedereen het openbaar vervoer kan gebruiken zonder 50 cent extra te moeten betalen voor een*

nombre identique ? Si vous ne les distribuez pas de manière identique dans les dix-neuf communes, des communes seront-elles privilégiées en fonction de leur taille ou d'autres critères ?

Quel est le public visé par la distribution dans les stations ? S'agit-il des touristes, des Bruxellois, des navetteurs ?

Par ailleurs, quels sont les autres moyens ou lieux de sensibilisation qui seront concernés par cette distribution ?

À combien estimez-vous le coût de cette distribution, sur le plan du matériel et du support, d'une part, et du coût en ressources humaines, d'autre part ? Quel est le budget global dont vous disposez ?

Disposez-vous d'une estimation de ce que pourrait rapporter annuellement la surtaxe sur les tickets en papier magnétique ? Disposez-vous, par ailleurs, de données prévisionnelles sur l'évolution, en pourcentages, de l'utilisation de ces tickets en papier ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *S'agit-il d'une opération unique ou sera-t-elle étendue dans la durée, parce que le public précarisé va aussi varier au cours du temps ?*

Comment allez-vous atteindre le public des sans-papiers ?

Enfin, pouvez-vous nous assurer que la recharge de ces cartes Mobib avec de l'argent liquide sera possible sur la durée également ? En effet, le problème du décrochage numérique des gens qui n'ont pas accès à une carte bancaire concerne plus ou moins le même public. Si ces personnes disposent d'une carte Mobib sans pouvoir la recharger, le but ne sera pas atteint.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Des cartes Mobib Basic seront distribuées gratuitement par le biais des organismes et associations en contact avec les publics cibles concernés, notamment les CPAS. De cette manière, la STIB entend permettre à tous d'utiliser les transports publics sans être obligés de s'acquitter de la taxe de 50 cents associée au ticket*

wegwerpkaart. De details van de actie, waar ook de MIVB aan deelneemt, zijn nog niet uitgewerkt. Over de kosten kan ik dan ook nog niets zeggen.

Met de extra belasting wil de MIVB geen bijkomende inkomsten genereren. Het is immers net de bedoeling dat sporadische reizigers op de minder dure en herbruikbare systemen overstappen.

De tickets voor eenmalig gebruik maken ongeveer 4% van alle aangekochte vervoerbewijzen uit. Ze worden vooral gekocht door occasionele reizigers. Als zij in de toekomst hun bankkaart of hun mobiele telefoon gebruiken in plaats van het papieren wegwerpticket, zullen ze niet meer betalen dan vandaag.

Er komt een uitgebreide informatiecampagne over de nieuwe betaalmogelijkheden. Voorts zal er op strategische plaatsen personeel aanwezig zijn om de reizigers te helpen bij de aankoop van een vervoerbewijs.

Voor de MIVB is dit een eenmalige actie. Ik zal echter laten nagaan of het aangewezen is om ze herhaaldelijk te organiseren.

De actie moet vooral gericht zijn op kwetsbare groepen. De kaarten herladen kan aan een automaat, maar de MIVB moet er inderdaad rekening mee houden dat sommige reizigers geen bankkaart hebben. Tegelijkertijd moet het rechtstreeks betalen met de bankkaart gestimuleerd worden, want daarbij zijn geen vervuilende tickets meer nodig.

à puce à usage unique. Les modalités exactes, à savoir le nombre, la durée de la distribution et les acteurs qui les distribueront, n'ont pas encore été déterminées. La STIB participera également à cette action. En conséquence, le coût et le budget de cette opération ne peuvent encore être calculés, ni communiqués.

L'objectif de la STIB n'est pas de générer des recettes supplémentaires, d'autant moins qu'elle espère, par cette mesure, que les clients occasionnels qui utilisent les tickets sans contact (TSC) les abandonnent en masse pour s'orienter vers les systèmes de paiement moins chers et réutilisables, à savoir l'EMV (Eurocard, Mastercard et Visa) et la carte Mobib. L'objectif poursuivi est d'offrir une facilité d'utilisation aux voyageurs occasionnels et de réduire l'utilisation des TSC.

Les tickets à l'unité représentent environ 4 % des voyages achetés. Les utilisateurs sont principalement occasionnels, comme des touristes, des personnes qui utilisent peu les transports publics ou qui n'ont pas leur carte Mobib sur elles. Ces personnes pourront acquérir un titre à la prestation au même tarif qu'aujourd'hui en utilisant leur carte bancaire ou leur gsm plutôt que le ticket à puce à usage unique.

Une vaste campagne de communication est prévue pour informer au mieux les voyageurs de cette possibilité et du fonctionnement de ce moyen de paiement supplémentaire. Des agents seront également présents sur le terrain aux endroits stratégiques pour aider les voyageurs.

Mme Parmentier, le projet est prévu par la STIB comme une opération unique. Toutefois, j'estime qu'il sera nécessaire d'évaluer l'action pour déterminer si elle doit être répétée. Les modalités exactes ne sont pas encore définies.

Il est essentiel de cibler les publics les plus précarisés, comme les sans-papiers et les personnes en situation de fracture numérique. La recharge se fait au moyen de bornes, mais vos craintes sont légitimes et la STIB doit évidemment veiller à ne pas perdre un public précarisé. Cependant, il faut aussi faire en sorte de progresser vers le système EMV, car il est plus moderne et permet d'éviter la pollution générée par les tickets.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *De communicatiecampagne is een goede zaak, al hoop ik dat die uitgebreid genoeg zal zijn. Dat de aandacht vooral naar kwetsbare groepen uitgaat, is ook positief.*

Over de voorwaarden en uitvoering is er echter nog grote onduidelijkheid. U moet ervoor opletten dat de verdeling van de kaarten niet uitsluitend via de OCMW's verloopt, want dan worden bepaalde doelgroepen niet bereikt.

Deze actie biedt de gelegenheid om alle Brusselaars die mogelijk op een dag beslissen om niet langer de auto te nemen, van de wijzigingen op de hoogte te brengen. Het gaat echt niet alleen om armen. Het is mij echter niet duidelijk op welke groepen naast de OCMW-gebruikers u zich precies wilt richten.

Krijgen toeristen en pendelaars ook een gratis Mobibkaart? Heeft het zin om een toerist die misschien de komende tien jaar niet meer naar Brussel komt, een dergelijke kaart te geven? Kortom, is de actie wel op de juiste personen gericht?

Uit het feit dat ik op mijn vragen over de voorwaarden en de kosten geen antwoord kreeg, leid ik af dat de campagne nog lang niet klaar is. U moet ze aangrijpen om zo veel mogelijk mensen te stimuleren om op andere vervoersvormen over te stappen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De gratis kaarten zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat kwetsbare personen na de invoering van de extra belasting het openbaar vervoer kunnen blijven gebruiken.*

De communicatiecampagne zal over meer dan alleen de gratis kaarten gaan. Ze maakt deel uit van

Mme Alexia Bertrand (MR).- Je me réjouis de l'imminence de la campagne de communication. J'espère cependant qu'elle sera plus vaste que ce que vous avez amorcé pour les États généraux de la sécurité routière. Le fait que vous visiez les personnes précarisées est une bonne chose également, car elles font partie du public cible.

En revanche, je m'inquiète car les modalités ne semblent pas encore tout à fait déterminées et l'organisation me paraît encore imprécise. Le risque serait de vous concentrer uniquement sur les CPAS et de passer ainsi à côté d'une partie de la cible, ce qui serait regrettable.

Cette opération devrait être l'occasion de faire connaître ce changement à tous ceux qui seraient peut-être prêts à abandonner un jour leur voiture, et le public précarisé n'est pas le seul concerné. Pensons aux familles, aux personnes seules, à celles qui roulent seules dans leur voiture. Le public que vous visez n'est pas suffisamment clair à mon sens.

Vous annoncez que vous visez les CPAS et que votre cible s'étendra peut-être aux sans-papiers. Mais qu'en est-il des touristes et des navetteurs ? Il s'agit d'une vraie question, parce que le touriste à qui vous allez donner une carte ne reviendra peut-être à Bruxelles que dans dix ans. Vise-t-on les bonnes personnes ?

Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions sur les modalités et sur les coûts. J'en déduis que cette campagne n'en est aujourd'hui qu'au stade préliminaire et qu'elle nécessite encore de la réflexion.

Ne ratons pas la cible, parce que cette campagne pourrait inspirer un changement de modèle à de nombreuses personnes. Utilisons cette opportunité pour communiquer plus largement au sujet des transports en commun.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les cartes gratuites sont destinées expressément à éviter qu'un public précarisé ne soit perdu en raison des nouvelles mesures.

La campagne de communication concernant le système sera plus générale que la distribution des cartes. Il est important d'expliquer aux touristes et

een strategische communicatiecampagne van de MIVB.

- Het incident is gesloten.

à tous la façon dont il fonctionnera et cela fera partie d'une campagne de communication stratégique de la STIB. J'ai toute confiance en ses capacités de communication.

- L'incident est clos.
