PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Commissie voor de Mobiliteit,

belast met het Openbaar Vervoer, de Openbare Werken en de Verkeersveiligheid

Commission de la mobilité,

chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière

VERGADERING VAN

DINSDAG 23 JUNI 2020

RÉUNION DU

MARDI 23 JUIN 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 de heer Julien Uyttendaele 7

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

betreffende "de democratisering en uitbouw van het fietsgebruik door alle Brusselaars".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 26

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

aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,

en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 7

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

concernant "la démocratisation et le développement de l'adoption du vélo par l'ensemble des Bruxellois.e.s".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 26

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,

à M. Bernard Clerfayt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'emploi et de la formation professionnelle, de la transition numérique, des pouvoirs locaux et du bien-être animal,

et à Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la transition économique et de la recherche scientifique,

Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,

betreffende "de tewerkstelling en het dienstenaanbod van het bedrijf Uber Jump en het aanbod van steps in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten gevolge van Covid-19".

concernant "l'emploi et l'offre de service de l'entreprise Uber Jump et l'offre de trottinettes en Région de Bruxelles-Capitale à la suite du Covid-19".

Bespreking – Sprekers:

Discussion – Orateurs :

De heer Julien Uyttendaele (PS)

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer David Weytsman (MR)

M. David Weytsman (MR)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 41

Question orale de M. David Weytsman 41

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

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

betreffende "de gevolgen van de beperkende maatregelen voor de uitvoering van de dienstregeling van de MIVB".

concernant "les conséquences des mesures de confinement sur la mise en application des horaires de la STIB".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 48

Question orale de M. Marc Loewenstein 48

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

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

betreffende "de impact van de aankondigingen inzake mobiliteit op de toegankelijkheid van de handelszaken en horecagelegenheden in het centrum van Brussel".

concernant "l'impact des annonces en matière de mobilité sur l'accessibilité des commerces et établissements horeca du centre de Bruxelles".

Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi 55

Question orale de M. Hicham Talhi 55

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de veiligheid in verband met het inzetten van hybride bussen in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi 59

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

betreffende "de raamovereenkomst met Volvo voor standaard hybride bussen".

Mondelinge vraag van mevrouw Bianca Debaets 62

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

betreffende "de snelheidsovertredingen tijdens de lockdownperiode".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 68

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

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

betreffende "de aanleg van een nieuw fietspad op Sylvain Dupuislaan te Anderlecht".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock, 68

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

concernant "la sécurité liée à la mise en circulation de bus hybrides en Région bruxelloise".

Question orale de M. Youssef Handichi 59

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

concernant "le contrat cadre avec Volvo pour des bus hybrides standards".

Question orale de Mme Bianca Debaets 62

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

concernant "les excès de vitesse pendant la période de confinement".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 68

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

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

concernant "l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht".

Question orale jointe de M. Emmanuel De Bock, 68

betreffende "de files als gevolg van het schrappen van een rijstrook op de Sylvain Dupuislaan in Anderlecht".

concernant "les embouteillages créés par la suppression d'une bande de circulation boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht".

Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de democratisering en uitbouw van het fietsgebruik door alle Brusselaars".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Er bestaat een reële sociale kloof in het gebruik van de fiets en die wordt groter. Nochtans zou de fiets een erg democratisch vervoersmiddel kunnen zijn, dat bovendien goed is voor de gezondheid. U moet dus dringend werk maken van een democratisering van de fiets.*

Vooral jongeren, vrouwen, senioren en mensen uit sociaal achtergestelde milieus gebruiken minder de fiets. Dat blijkt uit de gegevens van het Brussels Fietsobservatorium. Er is echter geen informatie over verschillen per gemeente of per wijk. Het Brussels Gewest toont in het algemeen te weinig interesse in dat soort territoriale verschillen.

Fietspaden alleen zullen niet volstaan om die ongelijkheden weg te werken. Dat vereist volgens ons een sociaal-demografische aanpak.

Hoe wilt u ervoor zorgen dat er meer gefietst wordt in de delen van het grondgebied die nu wat achterophinken?

Zal het rapport van het Brussels Fiets-observatorium in de toekomst dieper ingaan op het fietsgebruik ten noorden van het kanaal?

Beperkt het observatorium zich nog steeds tot eenvoudige tellingen of wilt u ook dat er meer werk

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "la démocratisation et le développement de l'adoption du vélo par l'ensemble des Bruxellois.e.s".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il existe une réelle fracture sociale concernant la pratique du vélo. Cette fracture tend à s'amplifier, comme le confirme notamment un excellent rapport de l'Agence de la transition écologique (Ademe) française.

Pourtant, le vélo est un moyen de déplacement qui peut s'avérer très démocratique, en plus d'être bénéfique pour la santé. Il devient donc urgent de faciliter et de démocratiser la pratique du vélo pour toutes et tous.

On observe une faible pratique du vélo chez les jeunes, les femmes, les seniors et parmi les publics socialement les plus défavorisés.

Si, à la lecture des rapports annuels de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, on constate des disparités de pratique en fonction du genre et des classes d'âge, on ne dispose pas jusqu'ici d'informations quant à la pratique du vélo par commune ou par quartier. Il faut reconnaître qu'en Région bruxelloise, on ne s'est jusqu'ici que très peu intéressé aux disparités d'usage à l'échelle du territoire. C'est pourtant, selon nous, tout l'enjeu de cette législature.

De fait, à elles seules, les bandes cyclables ne suffiront pas à faciliter le recours au vélo par le plus grand nombre et dans tous les quartiers, notamment

gemaakt wordt van analyses van de redenen waarom sommigen zo weinig fietsen?

Hebt u al maatregelen uitgewerkt om de sociale kloof inzake fietsgebruik tegen te gaan?

Bent u op de hoogte van goede praktijken uit andere Belgische steden of uit het buitenland die ook in Brussel bruikbaar zijn? Welke zijn dat?

Bij de inrichting van nieuwe infrastructuur is het belangrijk dat u rekening houdt met de mening van de burgers. Anders zal die infrastructuur geen lang leven beschoren zijn. U moet hen dus nog meer betrekken bij de projecten uit het plan Good Move.

Moedigt u specifieke raadplegingsprocessen aan in afwachting van de komende openbare onderzoeken? Hoe zult u de betrokkenheid verhogen van mensen die nu nog niet fietsen?

Plant u bijzondere animaties of evenementen?

Veel burgers hebben helaas niet de fysieke of financiële mogelijkheden om voor de fiets te kiezen. Hebt u een methode om systematisch na te gaan welke de zwakke plekken van het fietsbeleid zijn en of ze een probleem vormen voor de voetgangers, het openbaar vervoer, de personen met een beperkte mobiliteit en de noodzakelijke logistieke functies in de stad?

les plus denses, où les logements permettent rarement de les remiser de manière sécurisée.

Une approche sociodémographique est donc, selon nous, nécessaire si l'on veut espérer gommer les disparités dans la pratique du vélo, mais aussi s'assurer que les moyens mobilisés et les aménagements réalisés bénéficient au plus grand nombre.

Au-delà des aménagements de voirie, comment s'assurer que le développement de la pratique du vélo rattrape son retard dans les parties du territoire où elle est la plus faible ?

Le rapport de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale s'attachera-t-il à l'avenir davantage à l'étude de l'usage du vélo au nord du canal ?

Les missions de l'Observatoire se limiteront-elles toujours à des opérations de simple comptage ou avez-vous également prévu de renforcer l'analyse des raisons pour lesquelles certains Bruxellois sont encore fort peu adeptes du vélo ?

Des mesures spécifiques sont-elles déjà déployées ou envisagées pour lutter contre la fracture sociale quant à l'utilisation du vélo ?

Des politiques particulières mises en œuvre dans d'autres grandes villes de Belgique ou à l'étranger vous semblent-elles être de bonnes pratiques à transposer chez nous ? Si oui, lesquelles ?

En ce qui concerne le déploiement d'infrastructures et d'équipement cyclables, l'adhésion et la prise en considération de l'avis des citoyens sont indispensables pour en garantir la pérennisation et le succès. C'est pourquoi, au-delà des voies cyclables temporaires déployées dans le cadre de la crise du Covid-19 - ce qui était évidemment une excellente initiative - et au-delà du processus d'enquête publique légale, il nous semble plus que souhaitable d'impliquer davantage encore les citoyens et riverains dans la mise en œuvre des projets retenus dans le cadre du plan Good Move.

La promotion de processus consultatifs spécifiques est-elle prévue en prévision des enquêtes publiques à venir ? De quelle manière l'implication des

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- De PS maakt zich blijkbaar ook zorgen over het gebrek aan overleg bij de snelle invoering van 40 km aan fietspaden. Ik ben een groot voorstander van de fiets, maar bij nieuwe fietspaden vind ik overleg met de gemeenten en de omwonenden essentieel.*

Hoe zult u dat doen bij de bijkomende fietspaden die u hebt aangekondigd? Wat is er veranderd tussen het begin van de lockdown en nu, nu iedereen om meer overleg vraagt?

Wat is momenteel het profiel van de fietser in Brussel? Er wordt al jaren gezegd dat jongeren, vrouwen en ouderen niet fietsen. Die vaststellingen moeten verfijnd worden, zodat er gerichte acties mogelijk worden om elke groep aan te sporen om meer te fietsen.

Bijkomende fietspaden zijn een goede zaak, maar ze hebben alleen nut als de fiets ook toegankelijker wordt. Villo is bijvoorbeeld een stap in die richting. Wat hebt u de komende maanden nog meer gepland op dat vlak?

personnes ne se déplaçant pas encore à vélo sera-t-elle favorisée ?

Des animations ou événements spécifiques sont-ils prévus ? Dans l'affirmative, lesquels ?

Enfin, de nombreux concitoyens n'auront malheureusement jamais la possibilité ou les capacités de se déplacer à vélo en raison de leur âge, de leurs aptitudes physiques ou de leurs moyens. Disposez-vous d'un crible ou d'une méthode d'évaluation systématique des faiblisses potentielles des politiques en matière de vélo et d'infrastructures cyclables, afin de les confronter aux enjeux concomitants pour les piétons, les transports en commun, les personnes à mobilité réduite (PMR) ou les fonctions logistiques indispensables à la ville ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est intéressant de constater que, dans le texte de la demande d'explications, le Parti socialiste (PS) s'inquiète, comme le Mouvement réformateur (MR), du manque de concertation dans le cadre de l'installation, à la va-vite, de 40 km de pistes cyclables.

Qu'est-il actuellement prévu sur le plan de la concertation ? Comme vous le savez, je suis une adepte du vélo et donc tout à fait favorable à l'aménagement de pistes cyclables à travers Bruxelles. Cependant, la concertation est essentielle, que ce soit avec les riverains ou avec les communes. L'objectif est d'attirer le plus grand nombre de personnes sur ces pistes, tout en étudiant la manière la plus optimale possible de les mettre en œuvre. Comment comptez-vous donc gérer les prochaines pistes cyclables annoncées ? Qu'est-ce qui a changé entre le début du confinement et aujourd'hui, où tout le monde vous demande plus de concertation ?

Par ailleurs, quel est le profil type du cycliste aujourd'hui à Bruxelles ? Comme M. Uyttendaele l'a dit, on entend répéter depuis des années que, parmi les cyclistes, il n'y a pas de femmes, pas de jeunes ni de personnes âgées. Il serait intéressant, aujourd'hui, d'affiner ces déclarations. J'ai donc consulté différents sites d'organisations cyclistes qui effectuent régulièrement des comptages. Il serait en effet utile de savoir qui sont les cyclistes

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Afgelopen vrijdag stelde ik u een actualiteitsvraag over fietspaden. Het is heel belangrijk in te zetten op een veilige fietsinfrastructuur om meer Brusselaars, van jong tot oud, ertoe aan te zetten de fiets te nemen. Een veilige fietsinfrastructuur betekent afgescheiden fietspaden en fietsstraten waar de fietser zich zonder angst kan begeven. Dat is natuurlijk niet mogelijk, noch wenselijk, in elke straat, maar een soort van netwerk van afgescheiden fietspaden is absoluut noodzakelijk. Dat is in feite wat u wilt verwezenlijken met die bijkomende 40 km.

In uw antwoord op mijn actualiteitsvraag gaf u aan dat 10 km effectief is vrijgemaakt voor fietspaden, waarvan 4 km gemengd met bus- en taxistroken, wat minder veilig is. Dat neemt niet weg dat u op de ingeslagen weg moet voortgaan.

Uw bevoegdheid is beperkt tot de gewestwegen, waarop u vooruitgang kunt boeken zonder al te veel bemoeienissen van de gemeenten, ook al gebeurt dat toch nog regelmatig. Voor de gemeentewegen bent u niet bevoegd en moet u helemaal rekenen op de goodwill van de gemeenten.

Hoe garandeert u dat de fietspaden die u laat aanleggen, de ideale fietspaden zijn? U moet immers kiezen tussen snelle realisaties en ideaal gelegen fietspaden. Misschien is een fietspad ideaal gelegen op een gemeenteweg, maar dan wordt de aanleg ervan al meteen veel lastiger. Is er een structureel overleg met de gemeenten om ook daar in te zetten op een veilige fietsinfrastructuur? In het verleden werden er subsidies toegekend, maar de vooruitgang verliep heel traag.

actuels et quelles actions sont mises en œuvre afin d'augmenter leur nombre dans chaque catégorie.

Enfin, si l'aménagement de pistes cyclables est une bonne chose, il n'a toutefois que peu d'intérêt si, en parallèle, on ne fait pas tout pour rendre le vélo plus accessible. Villo est une piste et nous avons bien compris l'intérêt que présentent les Park and Ride (P+R). Toutefois, qu'avez-vous mis en place ou que comptez-vous mettre en place dans les prochains mois ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- S'il n'est ni possible ni souhaitable d'aménager une piste cyclable séparée dans chaque rue ou d'en faire une rue cyclable, la Région doit absolument se doter d'un réseau de voies sécurisées pour inciter un plus grand nombre de personnes à se déplacer à vélo. C'est ce que vous voulez réaliser en mettant en place 40 km de pistes cyclables supplémentaires.*

À la question d'actualité que je vous ai posée à ce sujet vendredi dernier, vous avez répondu que 10 km de voies avaient effectivement été choisies, les cyclistes devant se partager l'espace avec les bus et les taxis sur 4 km d'entre elles, ce qui est déjà moins sûr.

Vos compétences s'exercent sur les voies régionales, où vous avez le champ libre, contrairement aux voies communales, où vous devez composer avec la bonne volonté des autorités locales.

Comment aménager des pistes cyclables idéales ? Il faut en effet choisir entre une réalisation rapide et un tracé idéal. Il est parfois préférable qu'une piste cyclable passe par une voie communale, mais sa réalisation est alors beaucoup plus ardue. Existe-t-il une concertation structurelle avec les communes ?

L'idéal serait de vérifier, lors de chaque réaménagement d'une voie communale, si une infrastructure cyclable ne peut y être installée. Les pistes cyclables à créer figurent-elles sur un plan ? Les voies ont-elles été hiérarchisées ? Quelle approche adoptez-vous précisément pour doter la

Idealiter zou bij elke heraanleg van een gemeenteweg moeten worden nagegaan of er geen fietsinfrastructuur kan worden aangelegd. Is er een plan waar er fietspaden moeten komen? Werd er een soort hiërarchie bepaald voor de wegen? Good Move is het grote kader, maar geen gedetailleerd plan. Voormalig minister Smet liet zich altijd nogal vaag uit over zijn fietsplan. Wat is uw precieze aanpak om het Brussels Gewest te voorzien van een degelijke fietsinfrastructuur?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Het verheugt me dat de fiets momenteel zo populair is. Fietsen is goed voor de gezondheid, veilig in coronatijden, nagenoeg klimaatneutraal en efficiënt voor korte en middellange verplaatsingen.*

In de eerste helft van de twintigste eeuw waren fietsen in het Brussels Gewest alomtegenwoordig bij alle sociale klassen. Pas later werden ze verdreven door de auto, maar tegenwoordig willen steeds meer mensen weer af van een stad waarin de auto centraal staat. De laatste jaren stappen steeds meer Brusselaars over op de fiets. Er komen ook meer en meer nieuwe types van fietsen (elektrische fietsen, plooifietsen, bakfietsen) die aangepast zijn aan verschillende manieren om de fiets te gebruiken.

Er is ook steeds meer vraag om de openbare ruimte anders in te delen, met meer ruimte voor de fiets. U legt daarbij een grote energie aan de dag. Net als de heer Uyttendaele maak ik mij echter zorgen over de toegang van sociaal achtergestelde Brusselaars tot de fiets.

Fietsendiefstallen zijn voor iedereen een probleem, maar voor die mensen nog meer. Voor hen is een fiets immers een grote investering en ze beschikken vaak over onvoldoende ruimte om de fiets veilig te stallen.

De aankoop van een fiets is niet altijd de beste oplossing. Soms zijn deelfietsen te verkiezen.

Hebt u een strategie om minder gegoede burgers aan te moedigen de fiets te nemen? Bestaan er programma's om mensen te leren fietsen? Veel mensen kunnen dat immers niet. Vroeger was er het Région d'une infrastructure cyclable digne de ce nom ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous nous réjouissons de l'engouement actuel pour la pratique du vélo. Elle est bonne pour la santé, ne présente guère de risque de contagion en cas de pandémie, est pratiquement neutre pour l'environnement et efficace pour les déplacements de courte et moyenne distance. La plupart des cyclistes vous feront également part du grand sentiment de liberté que leur apporte le vélo dans leurs déplacements.

La revue Brussels Studies nous a rappelé récemment que, d'abord limitée à un usage de loisirs et réservée aux classes bourgeoises, la bicyclette s'est répandue dans notre capitale au début du XXe siècle, lorsque toutes les classes sociales se la sont appropriée. Ce n'est que pendant la seconde moitié du XXe siècle que l'on a observé un déclin progressif de la pratique cycliste utilitaire, précipitée par l'essor de l'automobile.

Nous sortons petit à petit - et c'est heureux - de cette vision de la ville et des déplacements conditionnée par l'automobile. Les Bruxellois, comme de nombreux autres Européens, ont bien compris tout l'intérêt de se remettre en selle. Après une hausse timide mais constante du nombre de cyclistes jusqu'en 2013, la croissance du nombre de cyclistes bruxellois s'accélère ces dernières années. On voit également se multiplier de nombreux types de vélos - électriques, pliables, cargos, etc. - adaptés aux différents types de cyclistes et aux différents usages qu'ils font du vélo.

La demande d'un rééquilibrage de l'espace public et d'une plus grande place accordée aux infrastructures cyclables est également croissante, et nous pouvons vraiment vous féliciter, Mme la ministre, de toute l'énergie que vous déployez en ce sens. Cependant, nous rejoignons la préoccupation de M. Uyttendaele quant à la mise en place de

project "A vélo Mesdames", maar bestaat dat nog? Op wie is het project dan gericht?

Welke oplossingen biedt u aan mensen die thuis geen plaats hebben om hun fiets te stallen? De fietsboxen zijn onvoldoende om een grootschalig fietsgebruik mogelijk te maken en ook de prijs daarvan is een belemmering.

Ook de kosten om een fiets te laten herstellen, kunnen sommigen afschrikken. Welke oplossing hebt u daarvoor?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Uyttendaele, omdat we als beleidsmakers moeten bekijken hoe het komt dat bepaalde bevolkingsgroepen in Brussel minder fietsen dan andere. Er zitten gemiddeld minder vrouwen, kinderen, senioren en mensen uit lagere

conditions qui permettent aux Bruxellois les moins favorisés de pratiquer le vélo.

J'ai déjà eu l'occasion d'attirer votre attention sur le problème que représente le vol de vélos pour tout le monde, mais davantage encore pour les populations les moins favorisées. En effet, pour elles, l'investissement dans l'achat d'un vélo constitue un effort important et, bien souvent, le type de logement qu'elles occupent ne leur permet pas de le mettre en sécurité. L'achat d'un vélo leur coûte donc proportionnellement plus cher et elles courent plus de risques de se le faire voler.

L'achat d'un vélo n'est pas nécessairement la meilleure des solutions. L'accès à un système de vélos partagés pourrait être préférable.

Avez-vous une stratégie pour inciter ces populations les moins aisées à s'approprier le vélo comme mode de transport ? Si oui, laquelle ? Un programme d'apprentissage du vélo est-il accessible à ceux et celles qui n'en maîtriseraient pas l'usage ?

Malheureusement, beaucoup de personnes, y compris des adultes, ne savent pas rouler à vélo. Le programme "À vélo Mesdames", un projet intéressant qui impliquait des femmes de milieux moins favorisés, existe-t-il encore ? Si oui, qui en sont les bénéficiaires ?

Quelles solutions proposez-vous aux personnes qui n'auraient pas de place dans leur logement pour entreposer un vélo ? Les boxes à vélos ne seront probablement pas suffisants si nous souhaitons passer à une utilisation du vélo à grande échelle. De plus, de nouveau, pour les publics les plus précarisés, le prix de la location de l'emplacement peut être un frein.

Par ailleurs, le coût de la réparation d'un vélo peut poser problème pour ces mêmes personnes. Quelle solution proposez-vous à cet égard ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Certaines catégories sociales utilisent moins le vélo que d'autres, notamment les femmes, les enfants, les seniors et les personnes à faibles revenus. Certains collègues attribuent ce fait aux*

inkomenscategorieën op de fiets. Sommige collega's schrijven dat volledig toe aan de fietsinfrastructuur, maar dat lijkt me kort door de bocht.

In eerdere fietsplannen werd al onderzocht hoe dat komt en wat we eraan kunnen doen. Gelden die inzichten nog steeds of zijn er belangrijke nieuwe elementen aan het licht gekomen, bijvoorbeeld in de context van Good Move?

Het fietsbezit in Brussel is beduidend lager dan in andere gewesten en wie geen fiets heeft, zal zich natuurlijk minder vaak met de fiets verplaatsen. Het komt erop aan een goede, al dan niet tweedehandse, fiets te kunnen kopen en hem goed te kunnen stallen, zonder het risico dat hij wordt vernield of gestolen.

Een ander aspect is de fietsvaardigheid. Niet iedereen heeft dat van jongs af aan geleerd en in die zin zijn er in het verleden interessante projecten opgezet zoals À vélo Mesdames! en Bike Experience. Mogen we nog andere projecten in die zin verwachten?

We zouden ook de fietscultuur moeten kunnen stimuleren. Wie veel mensen ziet fietsen, zal waarschijnlijk ook zelf sneller de fiets nemen. In Nederlandse steden als Amsterdam zijn fietsen zo'n vertrouwd beeld dat iedereen het bij wijze van spreken zal gaan doen.

Een andere zaak is de perceptie van het gevaar. Een van de belangrijkste redenen waarom mensen niet fietsen is omdat ze denken dat het gevaarlijk is. De cijfers bevestigen dat evenwel niet. Volgens de cijfergegevens van Vias is fietsen even veilig of onveilig als met de auto rijden of te voet gaan. We moeten die negatieve perceptie van de fietsveiligheid dus ombuigen door meer bewustmaking en educatie.

Fietspaden zijn een deel van de oplossing, maar volstaan niet. Het is niet omdat er een fietspad ligt, dat mensen geloven dat het veilig is. In het verleden werd de focus gelegd op de autonomie, de vrijheid en de emancipatie die de fiets met zich meebrengt om mensen aan het fietsen te krijgen. Zijn er nieuwe inzichten op dat vlak?

infrastructures cyclables, mais cette explication est un peu réductrice.

Les plans vélo précédents ont déjà examiné ce phénomène et proposé des solutions. Sont-elles encore valables, ou le plan Good Move a-t-il mis en lumière de nouveaux éléments ?

Le taux de possession d'un vélo est nettement plus faible à Bruxelles que dans les autres Régions. Pour se déplacer à vélo, il faut pouvoir en acheter un, éventuellement d'occasion, et le remiser dans de bonnes conditions, sans risquer de se le faire voler ou abîmer.

Un autre aspect concerne l'aptitude à la conduite. Dans le passé, des projets intéressants ont été menés, notamment À vélo Mesdames ! et Bike Experience. D'autres initiatives de ce genre sont-elles prévues ? Nous devrions également stimuler la culture du vélo. C'est en voyant de nombreux cyclistes circuler qu'on se met soi-même à faire du vélo.

Un autre frein est la perception du danger. Or, les chiffres ne corroborent pas celle-ci. D'après Vias, le vélo n'est pas moins ou plus sûr que la voiture ou la marche. Nous devons rectifier cette impression par la sensibilisation et l'éducation.

Les pistes cyclables ne sont qu'un élément de la solution. Dans le passé, l'accent était mis sur l'autonomie, la liberté et l'émancipation que la pratique du cyclisme apporte pour faire de nouveaux adeptes. Les conceptions ont-elles évolué à cet égard ?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Uiteraard is DéFI er voorstander van dat de fiets wordt gepromoot, maar dat moet in overleg met alle gebruikers gebeuren. Verplaatsingen met de wagen blijven immers ook binnen Brussel nodig.*

Velen willen wel fietsen, maar durven niet uit angst dat hun fiets wordt gestolen. Er is in het Brussels Gewest immers een schrijnend tekort aan beveiligde fietsparkings.

In metrostation De Brouckère kunnen vijfhonderd fietsen worden gestald. Hoeveel van die plaatsen worden daadwerkelijk gebruikt? Klopt het dat daar al fietsen werden gestolen?

Komen er in andere metrostations vergelijkbare fietsparkings?

Zijn er andere mogelijkheden, bijvoorbeeld fietsenstallingen naast de openbare weg? Op één staanplaats voor een auto kunnen zeven fietsen worden gestald.

Is het mogelijk om parkings van gebouwen en speelplaatsen van scholen tot fietsparkings om te vormen?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Le groupe DéFI est évidemment favorable à la promotion du vélo, mais cela doit se faire en concertation avec l'ensemble des usagers.

De plus, un cycliste est un automobiliste qui roulera mieux, ce qui est une nécessité à Bruxelles également, puisque certains ont encore besoin de se déplacer en voiture dans la ville.

J'aimerais revenir sur un aspect particulier, à savoir le stationnement. En ces beaux jours ensoleillés, de nombreuses personnes sont tentées de circuler à vélo, électrique ou pas, mais certaines en sont dissuadées par peur du vol et faute d'emplacements sécurisés.

La station De Brouckère offre un parking à vélos d'environ 500 places. Quel est son taux d'occupation ? Il semblerait que des vols y aient eu lieu. Le confirmez-vous ?

D'autres stations de métro, comme la station Montgomery, accueilleront-elles ce type de parking ?

Est-il envisagé de recourir à d'autres options telles que des espaces pour vélos dans les parkings situés hors voirie, sachant qu'un emplacement pour une voiture équivaut à sept places de parking pour vélos ?

Des parkings d'immeuble et des cours d'école ne pourraient-ils pas être transformés en parkings à vélos ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Iedereen moet baat hebben bij het stijgende fietsgebruik. DéFI is echter van mening dat de maatregelen ten behoeve van de fiets niet tegen de auto mogen zijn gericht en dat alle weggebruikers respect verdienen.*

De Brussel'Air-premie, met een budget van 750.000 euro, stimuleert mensen om hun auto in te ruilen voor een MIVB- of Cambio-abonnement en een fietspremie.

Tijdens de vorige regeerperiode heb ik een voorstel van ordonnantie ingediend om een premie voor de aankoop van een elektrische fiets in het leven te

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Accroître la pratique du vélo doit être bénéfique pour tous. Le groupe DéFI estime toutefois que les mesures en faveur du vélo ne doivent pas être dirigées contre les voitures, et que les usagers des différents modes de déplacement doivent être respectés : les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun, les automobilistes ou encore les personnes à mobilité réduite (PMR), qui n'ont pas la possibilité de rouler à vélo.

Plusieurs actions doivent être menées : vélos partagés, primes, etc. La prime Bruxell'air, dont le budget est de 750.000 euros, permet aujourd'hui d'accéder à un abonnement STIB ou Cambio et à

roepen. Ook Ecolo en Groen dienden een voorstel van resolutie in die zin in.

U zult in het kader van Good Move aan de Brussel'Air-premie sleutelen.

Wanneer stelt u uw plannen voor? Zullen alle Brusselaars aanspraak kunnen maken op de premie voor de aankoop van een fiets of andere micromobiliteitsoplossingen? Of alleen de Brusselaars die hun wagen inruilen?

une prime vélo, à condition d'abandonner son véhicule. Le dispositif est assez figé.

Sous la précédente législature, j'ai déposé une proposition d'ordonnance pour instituer une prime à l'achat d'un vélo électrique ou d'un kit d'adaptation. Ecolo et Groen avaient également déposé une proposition de résolution sur le sujet.

D'autre part, dans le cadre du projet Good Move, vous allez adapter la prime Bruxell'air.

Quand allez-vous présenter ce projet ? L'adaptation de la prime permettra-t-elle à tous les Bruxellois, et pas seulement ceux qui abandonnent leur véhicule, de recevoir une aide à l'achat d'un vélo ou en faveur d'autres modes de micromobilité ? Les incitants font partie des solutions facilitant le transfert modal.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- We zien dat er grote verschillen in fietsgebruik zijn tussen de verschillende wijken in het Brussels Gewest.*

Een ambitieus fietsbeleid blijft dan ook niet beperkt tot een andere weginrichting. Het moet ook gericht zijn op de ontwikkeling van diensten, promotie-acties en educatie. Dat neemt niet weg dat de infrastructuur eveneens belangrijk is. Uit peilingen blijkt dat verkeersveiligheid een doorslaggevende factor is bij het fietsgebruik. Er moeten dan ook in het hele gewest beveiligde fietspaden worden aangelegd.

Ten westen van het kanaal ontbreken inderdaad enkele cruciale inrichtingen. Als die worden aangelegd, kan dat heel wat meer inwoners van de wijken daar ertoe aanzetten om voor de fiets te kiezen. Dankzij de verkeersluwe mazen die ik wil invoeren, wordt het drukke autoverkeer bovendien uit de wijken geweerd, waardoor er meer ruimte komt voor fietsers.

Sinds de start van de campagne Bike for Brussels zie ik erop toe dat de boodschappen op uiteenlopende doelgroepen zijn gericht. Om daarvoor te zorgen, bestelde ik een studie naar het profiel van fietsers en andere weggebruikers. De voorbije jaren waren er naar mijn mening immers een aantal campagnes die te veel op één doelgroep

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La question de la fracture géographique en matière d'usage du vélo me tient à cœur, étant donné que j'habite moi aussi "de l'autre côté" du canal. Nous constatons en effet, sur toutes les cartes de fréquentation, une différence substantielle entre les quartiers dans l'utilisation du vélo.

Une politique cyclable ambitieuse ne se limite pas aux aménagements. Elle doit aussi inclure le développement de services et d'actions de promotion et d'éducation pour être efficace. Toutefois, les infrastructures comptent aussi. Les sondages montrent que la sécurité routière est un facteur essentiel. Il est primordial de créer des espaces sécurisés partout à Bruxelles et il reste du travail à accomplir à cet égard.

Il est néanmoins vrai qu'à l'ouest du canal, il manque quelques aménagements clés qui permettraient d'attirer les cyclistes, à l'exemple de l'axe Loi - Tervueren à l'est. Un aménagement correct sur l'axe Charles-Quint - Léopold II pourrait changer fondamentalement la pratique du vélo. De plus, nos projets de mailles apaisées vont aussi écarter le trafic automobile intense des quartiers et permettre ainsi à un plus grand nombre de personnes d'y rouler à vélo.

Depuis le lancement de la campagne Bike for Brussels, nous avons veillé à ce que les messages

waren gericht. We moeten duidelijk maken dat iedereen kan fietsen.

Ik wil mij voor toekomstige campagnes dan ook laten inspireren door de voorbeelden die werden getoond op de internationale conferenties van Velo-City. Bike for Brussels moet de diversiteit van de Brusselaars weerspiegelen. Er is nog heel wat werk, maar er is de voorbije jaren gelukkig ook al wel wat gebeurd.

Zo bleek bijvoorbeeld uit onderzoek van Pro Velo dat fietslessen voor beginners, ook volwassenen, nuttig zijn. Daarom steun ik projecten, ook ten westen van het kanaal, rond leren fietsen, workshops van verenigingen, de ontwikkeling van beveiligde fietsparkings enzovoort.

Ik heb het aantal projecten opgetrokken, want sinds de lockdown is de vraag naar fietslessen sterk toegenomen. Leren fietsen is echter één ding, tussen de auto's fietsen is nog wat anders.

Volgens het Brussels Fietsobservatorium werden de 26 meetpunten gekozen op basis van het aantal fietsers bij het begin van de metingen. Sindsdien werd er in de zone een reeks automatische tellers geïnstalleerd, die een beter beeld van de situatie zullen opleveren. In 2015 en 2018 vonden bovendien cordontellingen plaats.

Het Brussels Fietsobservatorium publiceert sinds 2012 jaarlijks een rapport rond een specifiek thema, zoals factoren die Brusselaars ervan weerhouden om te fietsen, het profiel van nieuwe fietsers, fietsdiefstal of fietsende vrouwen. In 2020 staan kinderen centraal. U kunt de rapporten raadplegen op de website van Pro Velo.

Voorts zijn er ook projecten voor kwetsbare doelgroepen. Zo stellen de OCMW's gevonden en door de vzw Cyclo herstelde fietsen ter beschikking van hun klanten. Ik ben dat project verder aan het uitwerken. De huidige overeenkomst loopt immers aan het einde van dit jaar af en het zou jammer zijn als het daarbij bleef.

In het kader van de Covid-19-crisis moest er snel fietsinfrastructuur worden aangelegd. Dat verklaart deels waarom er onvoldoende overleg was. Ik moest een keuze maken: ervoor zorgen dat de infrastructuur beschikbaar was zodra de

soient inclusifs et touchent plusieurs cibles : personnes issues de l'immigration, étudiants, femmes, etc. À cette fin, nous avons commandé une étude de profilage des cyclistes et non-cyclistes par la Vrije Universiteit Brussel (VUB) et le bureau KWIN, pour savoir comment mieux cibler les différents publics et avec quels arguments. Certaines campagnes de ces dernières années étaient, à mon avis, trop ciblées sur le seul public jeune et branché. Il faut montrer que le vélo est destiné à tout le monde.

Les pays anglo-saxons mènent régulièrement des campagnes très inclusives qui témoignent de la diversité des cyclistes. Nous nous inspirons des exemples glanés à l'occasion des conférences internationales de Velo-City. J'ai déjà demandé à Bruxelles Mobilité et à mon cabinet d'y accorder une attention particulière. Bike for Brussels devrait refléter la diversité des Bruxellois. Nous avons encore du chemin à parcourir, mais une réflexion est déjà menée à ce sujet depuis quelques années.

Par exemple, les recherches de Pro Velo ont déjà démontré l'utilité des cours de cyclisme pour les débutants. Ceux-ci ne s'adressent pas uniquement aux enfants, car les débutants peuvent très bien être adultes. C’est pour cette raison que nous soutenons des projets de mise en selle situés à l’ouest, comme le projet Molenbike, ainsi que des ateliers associatifs, les projets de CycloLokal - implantés directement dans les quartiers -, le développement des parkings sécurisés, etc.

Ces démarches doivent être renforcées et nous avons augmenté le nombre de projets dans ce cadre. En effet, force est de constater l'augmentation de la demande dans ce domaine à la suite du confinement. Je pense par exemple au projet lancé à Saint-Gilles il y a deux semaines et pour lequel de nombreuses demandes de mise en selle sont sur liste d'attente. La commune propose en effet aux citoyens d'apprendre à circuler à vélo dans le trafic automobile. Apprendre à rouler à vélo est une chose, mais rouler à vélo parmi les voitures en est une autre.

Concernant l’Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, les 26 points de comptage ont été choisis pour leur pertinence au départ, en fonction du volume de cyclistes. Depuis lors, une série de compteurs automatiques ont été installés

lockdown was afgelopen, of eerst overleg plegen. Ik heb dan ook naar een evenwicht gezocht. Als in de toekomst de wens er is om bepaalde projecten te behouden, moet de nodige tijd aan overleg worden besteed. Nu was het echter de bedoeling om bepaalde plannen op korte termijn uit te voeren om in Brussel snel een veilig fietsnetwerk te kunnen bieden.

Ondertussen overlegde ik met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC). Dat leverde onder andere twee extra overstapparkings op voor pendelaars die vanaf daar hun reis per fiets wensen voort te zetten (Park & Bike). Er zijn momenteel echter nog maar weinig gebruikers. Daar moet ik nog aan werken.

Voor de definitieve aanleg van fietsinfrastructuur zal het gebruikelijke participatieve proces worden gestart. Op 16 juni vond er reeds een evaluatie-overleg plaats over de lopende projecten. Daar zal bij nieuwe projecten rekening mee worden gehouden.

Bij zeer grote projecten worden er specifieke evenementen of workshops georganiseerd.

Ik leg de projecten voor advies voor aan de sectie actieve vervoersmodi, waarin specialisten van de verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit (PBM) en fietsers zitten. Zo kunnen we er zeker van zijn dat ze inclusief en veilig zijn.

Mijnheer Loewenstein, er bestaan wel degelijk aangepaste fietsen voor bepaalde personen met een beperkte mobiliteit. Als het fietspad voor hen is aangepast, wordt de stad voor iedereen een betere en veiligere plek.

dans la zone, par exemple à Simonis, sur l'avenue de l'Exposition et le long du canal. Ils permettront de mieux connaître la situation. Un comptage de type cordon a également été organisé à deux reprises, en 2015 et en 2018.

Depuis 2012, l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale publie chaque année un rapport consacré à une thématique spécifique. Pro Velo s'est ainsi penchée sur les obstacles qui empêchent certaines personnes de faire du vélo, sur le profil des nouveaux cyclistes, sur le vol de vélos ou encore sur les femmes cyclistes. En 2020, le rapport parlera des enfants. Ces rapports sont très riches et je vous invite à les consulter sur le site internet de Pro Velo.

Hormis la communication ciblée, des projets pour des publics fragilisés existent déjà également. Je pense, par exemple, à la mise à disposition par les CPAS de vélos retrouvés et réparés grâce à l'asbl Cyclo et son dépôt.

Nous sommes en train de développer ce projet plus avant, car la convention actuelle se termine à la fin de cette année. Il serait donc dommage de s'arrêter là.

En ce qui concerne les infrastructures, il était impératif d'installer rapidement des aménagements dans le cadre de la crise du Covid-19, ce qui explique en partie le manque de concertation. Nous avons dû faire un choix : disposer d'aménagements dès le déconfinement et la reprise du trafic afin d'inciter les personnes en bonne condition physique à utiliser le vélo, ou mettre en place une véritable concertation. Nous avons donc cherché un équilibre. À l'avenir, si l'on souhaite pérenniser certains projets, il faudra mettre en place une procédure concertée et y consacrer le temps nécessaire. Toutefois, l'idée d'aujourd'hui était de réaliser certains projets à court terme afin d'offrir rapidement un réseau sécurisé dans Bruxelles, certes en consacrant un peu moins de temps à la concertation.

Entre-temps, nous avons mené une concertation avec la Commission régionale de la mobilité (CRM). L'une des propositions qui en est ressortie était la solution Park + Bike, un parking de dissuasion destiné aux navetteurs qui souhaiteraient y laisser leur voiture pour poursuivre

leur trajet à vélo. Nous avons ainsi créé deux parkings de dissuasion supplémentaires. Ceux-ci ne sont pas très utilisés actuellement, malgré la présence de pistes cyclables et la disponibilité de vélos à louer. Nous devons encore améliorer ce point.

S'agissant des aménagements définitifs, le processus participatif habituel sera déployé. Une réunion de la section modes actifs s'est d'ailleurs tenue le 16 juin dernier en vue d'évaluer les projets en cours d'exécution. Celle-ci sera impliquée au maximum dans les projets à venir.

Des événements ou animations spécifiques sont également prévus pour les très grands projets, par exemple les passerelles à créer sous les ponts avec le soutien du Fonds européen de développement régional (Feder).

Nous soumettons les projets à l'avis de la section modes actifs, dans laquelle sont représentés les spécialistes de différentes associations de personnes à mobilité réduite (PMR) et de cyclistes, pour aboutir à ces projets inclusifs et sûrs.

M. Loewenstein dit que les PMR ne savent pas rouler, mais certaines d'entre elles ont des vélos adaptés. De plus, il est bon de disposer d'une piste cyclable sécurisée et lisse pour que les PMR puissent se déplacer. Je pense qu'il ne faut pas opposer les cyclistes et les PMR sur ce sujet. Nous pouvons améliorer la ville pour tous les usagers.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik zei dat niet iedereen in staat is om te fietsen. Een goede stadsinrichting komt uiteindelijk iedereen ten goede.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'ai pas dit cela. Je dis que nous pouvons inciter les gens à rouler à vélo et à effectuer un report modal, mais que tout le monde n'est pas capable de rouler à vélo. Ce n'est pas pour cela que les pistes cyclables ne peuvent pas servir à d'autres ou que tout le monde ne peut pas profiter de bons aménagements urbains.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Daar ben ik het mee eens. Dat is ook het idee achter Good Move, dat tot doel heeft de Brusselaars ervan te overtuigen om zich anders dan met de wagen te verplaatsen als dat kan.*

De communicatie om het openbaar vervoer te promoten, moet worden hervat na de zomer, als we

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis tout à fait d'accord avec vous. C'est l'esprit du plan Good Move, qui a pour but de convaincre les gens de se déplacer autrement quand ils le peuvent.

En ce qui concerne les transports en commun, il faudra reprendre la communication pour promouvoir leur usage après l'été, quand nous

zeker weten dat een normaal gebruik weer mogelijk is.

Als personen die zich met de fiets of te voet kunnen verplaatsen, dat ook daadwerkelijk doen, dan zal het verkeer ook vlotter verlopen voor wie geen alternatief heeft voor de auto. We moeten stoppen met de verschillende vervoersvormen tegenover elkaar te stellen. De fietser is immers de bondgenoot van de autobestuurder, aangezien hij geen files veroorzaakt en geen parkeerplaats inneemt. Dat aspect zit ook in Good Move verwerkt, maar er is nog werk aan de uitvoering.

Het is in het kader van Good Move de bedoeling dat de verplaatsingen per fiets verdrievoudigen en dat zo veel mogelijk mensen zich veilig en op de manier die ze zelf wensen, kunnen verplaatsen. Dat is nu, bij gebrek aan goede fietsinfrastructuur, niet altijd het geval. Ik geef dan ook voorrang aan de aanleg van fietsinfrastructuur, maar ook de andere aspecten van fietsen krijgen aandacht.

Heel wat vragen gaan over fietsdiefstal. Dat is een belangrijk onderwerp, want het doet moreel en financieel pijn als je fiets wordt gestolen.

(verder in het Nederlands)

Deze week komt de werkgroep Fietsdiefstallen bij elkaar voor de evaluatie van het lopende actieplan. Uit die evaluatie kunnen we lessen trekken voor de uitwerking van een nieuw actieplan tegen fietsdiefstallen.

Een van de belangrijkste elementen uit het masterplan Fietsparkeren is niet uitgevoerd. Wie in een appartement op de derde verdieping woont, neemt zijn fiets niet even mee naar boven via de trap, dus veilige fietsstallingen vormen in Brussel nog een grote uitdaging. We komen daar op meerdere manieren al aan tegemoet, maar er is nog werk aan de winkel.

Fietsboxen vormen een deel van de oplossing, maar kunnen niet in heel Brussel soelaas bieden. We werken aan een waaier van oplossingen en daarom hebben we fietsstallingen als volwaardig onderdeel aan de opdracht van parking.brussels laten toevoegen. Dat betekent dat we ook op zoek gaan naar leegstaande winkelpanden waar fietsstallingen kunnen worden geplaatst en bestaande private

serons sûrs de pouvoir les utiliser à nouveau normalement.

Si les personnes capables de se déplacer à vélo ou à pied prennent les transports en commun, le trafic en sera fluidifié pour ceux qui n'ont pas d'autre solution. Il restera des personnes qui n'ont pas d'autre choix, mais elles bénéficieront d'un trafic fluidifié grâce aux utilisateurs des autres modes de transport. Il faut cesser d'opposer les modes de transport entre eux.

À cet égard, le cycliste est le meilleur allié de l'automobiliste, puisqu'il n'encombre pas le trafic dans les embouteillages et n'utilise pas de place de stationnement. Il faut sortir de la logique d'affrontement entre les modes de transport. Cet aspect est inclus dans le plan Good Move mais il faut encore beaucoup y travailler.

Dans le cadre du plan Good Move, le but est de tripler la part modale des déplacements à vélo. Il s’agit de permettre au plus grand nombre de personnes de se déplacer en sécurité avec le moyen de déplacement de leur choix, ce qui n’est pas le cas aujourd’hui, vu le manque de continuité dans les infrastructures cyclables.

Nous devons encore travailler sur ce point. Nous y mettons la priorité actuellement car nous savons que c'est la première raison pour laquelle les gens ne roulent pas à vélo. Cela ne nous empêche pas de travailler également sur notre politique en matière de vélo dans tous ces autres domaines.

Beaucoup de questions posées concernent le vol de vélo. C'est une thématique importante, puisque se faire voler son vélo fait à la fois mal au cœur et au portefeuille.

(poursuivant en néerlandais)

Le groupe de travail sur les vols de vélos évaluera le plan d'action actuel afin d’en tirer des leçons pour l'élaboration d'un nouveau plan.

L'un des éléments principaux du plan directeur stationnement vélo n'a pas été mis en œuvre : même si des avancées ont été réalisées, des emplacements sécurisés pour les vélos restent un grand défi à Bruxelles.

fietsstallingen toegankelijk maken voor buurtbewoners, zoals onlangs in de Marollen gebeurde.

We moeten alle mogelijkheden bekijken, ook in metrostations, zoals iemand suggereerde. Er zijn zeker nog boven- en ondergrondse metrostations die zich daartoe lenen. Als we P+R's organiseren, moeten daar ook veilige fietsstallingen komen. Kortom, we mogen niet op één paard wedden en moeten elke mogelijkheid aangrijpen omdat er grote vraag naar fietsstallingen is.

Betaalbare deelfietsen zijn natuurlijk ook een deel van het antwoord. Villo is daar een voorbeeld van. In principe kost een Villo-abonnement 35 euro per jaar, maar momenteel is het gratis voor zes maanden. Dat is een gigantisch succes. De abonnementen voor elektrische fietsen zijn al allemaal de deur uit omdat er geen batterijen meer beschikbaar zijn. Het gratis aanbod is daardoor alleen nog beschikbaar voor niet-elektrische fietsen.

(verder in het Frans)

Cyclo en CycloLokal bieden workshops fiets-reparatie aan. Pro Velo gaf tijdens de lockdown dergelijke lessen vanop afstand en stelde daarbij vast dat het op die manier een andere doelgroep bereikte.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, de verkoop van fietsen kent ongeziene hoogtes. Er staan zelfs wachtrijen voor de fietswinkels. Dat is op zich een positieve zaak en ik wil dan ook graag de kleine zelfstandige fietsenhandelaars in Brussel promoten, die kwaliteitsvolle fietsen aanbieden.

Over de verschillende programma's rond fiets-veiligheid heb ik geantwoord.

(verder in het Frans)

DéFI hecht veel belang aan de premie bij de aankoop van een elektrische fiets. De premies moeten wel naar de kwetsbaarste doelgroepen gaan. De Brussel'Air-premie is dan ook aan een herziening toe in het kader van de app mobility as a service (MaaS), die gebruikers een ruime keuze

Les boxes à vélos constituent une partie de la solution. Soucieux de proposer un éventail de solutions, nous avons ajouté un volet "emplacements pour vélos" à la mission de parking.brussels. Nous sommes donc à la recherche d'espaces commerciaux vides dans lesquels des parkings pour vélos peuvent être installés et rendons des emplacements privés pour vélos accessibles aux riverains.

Toutes les possibilités doivent être envisagées, y compris dans les stations de métro. L'organisation de Park and Ride (P+R) exige en effet la présence d'emplacements pour vélos sécurisés.

Les vélos partagés à prix abordable tels que Villo constituent eux aussi une partie de la réponse. En principe, un abonnement Villo coûte 35 euros par an, mais pour l'instant le système est gratuit pendant six mois et remporte un vif succès.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les réparations, nous organisons des ateliers avec Cyclo et CycloLokal. Des cours sont dispensés pour apprendre aux gens à réparer leur vélo. Pendant la crise du Covid-19, Pro Velo a donné de tels cours à distance. Ce faisant, cette asbl a constaté qu'elle touchait un autre public que celui qui participait régulièrement à ses ateliers physiques.

(poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, la vente de vélos atteint des sommets jamais vus. En soi, c'est une bonne chose. J'aimerais dès lors promouvoir les petits marchands de vélos indépendants à Bruxelles qui proposent des vélos de qualité.

En ce qui concerne la sécurité à vélo et les différents programmes, je vous ai déjà répondu.

(poursuivant en français)

Le groupe DéFI accorde beaucoup d'attention au vélo électrique et à la prime à l'achat. Les primes devraient viser les publics les plus précarisés pour éviter les effets d'aubaine. Une révision de la prime Bruxell'air me semble désormais indispensable dans le cadre de l'application MaaS, laquelle

aan vervoersmodi zal bieden, afhankelijk van het moment.

Dat is een maatregel met toekomst. Het is jammer dat de MIVB dat project door de Covid-19-crisis moest uitstellen, want het biedt de mogelijkheid om de premies zo af te stemmen dat gebruikers waar mogelijk een modal shift zullen maken.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, we kunnen boeiende debatten voeren over de structuur van het Brussels Gewest, maar de bevoegdheidsverdeling is nu eenmaal wat ze is en we moeten daarmee resultaten boeken.

Soms heeft een gemeente een andere visie over een bepaalde inrichting dan het gewest, maar talrijke gemeenten onderschrijven de visie van het gewest en Good Move. Het gaat de goede kant op. Zo heeft de stad Brussel ettelijke kilometers extra fietspaden aangelegd tijdens de coronacrisis. Op de Adolphe Maxlaan is het nu aangenamer fietsen dan vóór de coronacrisis. Daarnaast werden er in Jette, Evere en Sint-Gillis de afgelopen maanden fietsstraten aangelegd. Er beweegt duidelijk wat een daar moeten we verder op inzetten.

Het algemene kader is het plan Good Move, waarin vijftig wijken werden aangeduid. Gemeenten hebben zeventien projecten ingediend en we kunnen er vijf per jaar uitvoeren. We staan dus voor een hartverscheurende keuze, maar het getuigt van het enthousiasme van de gemeenten om mee te werken aan Good Move, ook al zijn er af en toe inderdaad spanningen en moeten we zoeken naar compromissen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Dat er fietsinfrastructuur bijkomt, kun je overal in de stad zien. Daarmee is echter niet alles opgelost. Het publiek dat die infrastructuur gebruikt, is momenteel nog erg homogeen. U moet ook andere groepen aan het fietsen krijgen en daarvoor moet u eerst weten over wie het gaat.*

U zegt dat er een profielschets is opgesteld van de fietsers en niet-fietsers. Kunt u daar meer over

devrait offrir aux usagers une palette de modes de déplacement en fonction du moment de la journée.

L'avenir est à ce genre de dispositif. Il est dommage que la crise du Covid-19 ait contraint la STIB à reporter ce projet. Il nous permettra de mieux allouer nos primes et de faire en sorte que les usagers optent pour un transfert modal là où il est possible.

(poursuivant en français)

Mme Van Achter, la répartition des compétences est ce qu'elle est et nous devons engranger des résultats.

De nombreuses communes souscrivent à la vision de la Région et de Good Move. Nous allons dans la bonne direction. Pendant la crise du coronavirus, la Ville de Bruxelles a ainsi aménagé plusieurs kilomètres de pistes cyclables supplémentaires. D'autres communes ont, ces derniers mois, créé des rues cyclables.

Le cadre général est le plan Good Move dans lequel, notamment, cinquante quartiers ont été désignés. Les communes ont introduit dix-sept projets, dont cinq peuvent être réalisés chaque année. Le choix est difficile mais témoigne de l'enthousiasme des communes pour Good Move, même s'il y a çà et là quelques tensions et que nous devons chercher des compromis.

M. Julien Uyttendaele (PS).- S'agissant des infrastructures, il suffit de se promener dans Bruxelles pour se rendre compte de la proactivité du gouvernement. Les choses bougent partout, même si un mouvement de rattrapage s'impose dans certains quartiers.

Cependant, ces infrastructures ne sont pas la panacée et il faut se poser d'autres questions pour savoir où cela coince. Le public qui utilise les infrastructures cyclables est encore très homogène

vertellen? Welke redenen hebben sommige mensen om de fiets niet te nemen?

De heer Loewenstein heeft gelijk als hij het jammer vindt dat er geen Brussel'Air-premie werd ingevoerd tegelijk met het verbod op wagens met de Euro 3-norm in de lage-emissiezone (LEZ). Dat was een mooie aanvulling geweest. Nu werd de LEZ ingevoerd zonder begeleidende maatregelen en dat is sociaal onrechtvaardig.

De Brusselaars zullen duidelijk ook geen fiets kopen zolang er geen fietsparkings zijn. In sommige wijken kun je je fiets niet veilig kwijt. Het voorstel van de heer de Patoul om fietsen in beveiligde metrostations te zetten, is interessant.

Ik was een van de eerste gebruikers van de elektrische Villofietsen en dat was een teleurstelling. U moet JCDecaux opnieuw aanspreken over het gebruikte type batterij.

aujourd'hui. Nous devons capter les autres publics et, pour ce faire, nous devons savoir qui ils sont.

Vous avez évoqué un profilage effectué en vue d'identifier les cyclistes et les non-cyclistes. Pourriez-vous en dire davantage à ce sujet ? Quelles sont les raisons pour lesquelles les non-cyclistes n'utilisent pas les vélos et les voiries cyclables à Bruxelles ?

L'intervention de mon collègue Loewenstein était pertinente sur ce point : il est extrêmement regrettable de ne pas avoir mis en place une prime Bruxell'air en même temps que l'interdiction des véhicules de norme Euro 3 dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ). Ces deux mesures auraient dû être prises de manière concomitante. Elles ont créé une injustice sociale car elles n'étaient pas assorties de mesures d'accompagnement. J'espère que nous pourrons avancer rapidement sur ce point et arrêter de nous poser tant de questions.

S'agissant des parkings vélos, il est clair que les Bruxellois n'achèteront pas de vélo s'ils ne disposent pas de parkings vélos. Nous devons absolument avancer sur cette question. Il est effectivement compliqué de sécuriser son vélo, la nuit, dans certains quartiers. La proposition de M. de Patoul de sécuriser certaines stations de métro pour y entreposer des vélos, y compris la nuit, est intéressante.

J'ai été l'un des premiers utilisateurs du Villo électrique et cette expérience s'est révélée particulièrement décevante. Il faudrait questionner à nouveau JCDecaux sur le type de batterie utilisé.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Ik heb veel van de studies die u opsomt, gelezen, maar die geven geen profiel van de fietser in 2020. Er bestaan tellingen, maar die zijn niet erg precies. Er is dus meer duidelijkheid nodig.*

Ik ben tevreden dat leden van de meerderheid een snelle herziening van de Brussel'Air-premie vragen. Daar is al twee regeerperiodes sprake van.

Tijdens de vorige regeerperiode keurde het parlement unaniem een resolutie goed met daarin dezelfde vragen in verband met de fietsen-

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, les questions sont parties dans tous les sens et vous avez tenté d'y répondre comme vous le pouviez, mais ce n'était malgré tout qu'un survol. Nous reviendrons avec des questions beaucoup plus précises.

J'ai lu plusieurs des études que vous avez citées, mais elles ne donnent pas de profil type du cycliste en 2020. Je reste donc sur ma faim. Il existe en effet des comptages, mais ils ne sont pas très précis. Il serait intéressant d'y voir plus clair. Ceux qui m'accompagnent tous les jours sur les pistes

diefstallen die de heer de Patoul en ik nu stellen. Er is dus geen nieuwe interpellatie nodig om die zaken uit te voeren. Ik vraag u dat met aandrang!

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- We horen van veel Brusselaars dat fietsdiefstal een enorm probleem is. Hebt u daar cijfergegevens over? U kunt mij die desnoods schriftelijk bezorgen.

Is er een studie gedaan en is er een plan van aanpak tegen fietsdiefstallen? We moeten dringend diepgaande structurele oplossingen uitwerken. We kunnen niet voor iedereen een veilige fietsparkeer-plaats creëren, maar er worden zelfs fietsen gestolen op klaarlichte dag, op plaatsen waar veel mensen voorbijkomen. Ik had, wat de fietsdiefstallen betreft, dan ook graag wat meer informatie ontvangen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- We moeten meer evolueren naar een maatschappij waarin we zaken delen in plaats van ze zelf te bezitten. Door fietsen te delen, kun je ook op verschillende momenten over verschillende soorten fietsen beschikken, tegen een democratische prijs.*

Ik wil ook wijzen op de digitale kloof. Het MaaS-systeem is goed, maar veel mensen hebben geen smartphone of willen er geen. Er moeten dus ook diensten blijven bestaan die je zonder digitale toegang kunt gebruiken.

cyclables ne ressemblent pas vraiment à ceux qui apparaissent dans les études.

Je suis ravie d'entendre des membres de la majorité demander qu'une révision de la prime Bruxell'air soit rapidement engagée. Une série de partis, dont Groen, nous expliquaient il y a deux législatures déjà que cette prime allait être revue, or ce n'est toujours pas le cas.

S'agissant du vol de vélos, une proposition de résolution a été votée à l'unanimité sous la législature précédente, qui formule les mêmes demandes que M. de Patoul aujourd'hui. Il ne faudra donc pas de nouvelle interpellation pour mettre cela en œuvre : il suffira de reprendre les textes de ce parlement et d'aller de l'avant. C'est ce que je vous demande avec force et vigueur, Mme la ministre !

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Disposez-vous de chiffres concernant les vols de vélos ? Vous pouvez éventuellement me répondre par écrit.*

Une étude a-t-elle été réalisée en la matière et un plan a-t-il été préparé pour y remédier ? Nous devons d'urgence approfondir la question pour développer des solutions structurelles.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je tiens à souligner un aspect, lié à la possession et au stockage de vélos. Nous devons tendre de plus en plus vers une société dans laquelle on partage les objets au lieu de les posséder soi-même. Comme pour les voitures, nous n'avons pas toujours besoin du même vélo au même moment. Pour ma part, j'ai la chance d'avoir un garage et pas de voiture, ce qui permet à mon compagnon et moi-même de posséder cinq vélos différents, même si nous n'avons pas encore de vélo électrique ou de vélo cargo. L'idéal serait d'avoir à disposition des vélos de différents types, pour un prix démocratique.

Par ailleurs, je souhaiterais attirer l'attention sur le problème de la fracture numérique. Le système de MaaS est une bonne chose, mais n'oublions pas que de nombreuses personnes ne possèdent pas de smartphone ou n'en veulent pas. Il faut donc absolument maintenir les services qui peuvent être utilisés sans accès numérique.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik deel het enthousiasme over de snelle vooruitgang die de regering de laatste tijd heeft geboekt dankzij haar inspanningen wat het fietsen betreft. Ik roep iedereen dan ook op om dat enthousiasme te steunen. Wat er nu gebeurt, is uitzonderlijk en wie de fiets echt genegen is, kan daar alleen maar enthousiast over zijn.

Wat de fietspremie betreft, is er nog werk aan de winkel, dat de vorige regeringen niet hebben kunnen verwezenlijken. Als u moet kiezen tussen een fietspremie waardoor middenklassegezinnen goedkoper een elektrische fiets kunnen aanschaffen die ze toch al zouden kopen, of een fietspremie waardoor gezinnen een tweedehands fiets kunnen aanschaffen die ze anders niet zouden kopen, dan gaat mijn voorkeur uit naar de tweede situatie. De middelen zijn immers beperkt en we moeten een mattheuseffect vermijden.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Je partage l'enthousiasme du gouvernement sur les progrès rapides que ses efforts ont permis d'engranger en matière de vélo.*

Pour ce qui est de la prime, ma préférence va à une aide pour l'achat d'un vélo de seconde main aux familles qui, sans elle, n'auraient pas fait le pas, plutôt qu'au soutien à l'achat d'un vélo électrique de ménages de la classe moyenne qui en auraient acquis un de toute manière. Évitons l'effet d'aubaine.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Het verheugt me dat u streeft naar overleg. Dat moet echter een echt overleg zijn. Het kan niet de bedoeling zijn dat wie het luidst roept, gelijk krijgt.*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je me réjouis d'entendre que vous acceptez de mettre en place des procédures concertées sur ce sujet clivant. J'insiste pour que soit menée une vraie concertation car, dans ce genre de cas, ce sont ceux qui crient le plus fort qu'on entend le plus.

Je reviendrai ultérieurement sur certains points, comme l'évaluation du parking De Brouckère, qui serait intéressante pour étendre la norme.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- De Brussel'Air-premie moet snel gemoderniseerd worden. Nu zijn zowel de doelgroep als de ondersteunde alternatieven te beperkt.*

Een fietser meer is een automobilist minder. Dat verhoogt ook het comfort van de overige automobilisten. Het gaat dus niet op om de verschillende vervoerswijzen tegenover elkaar te stellen.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Une modernisation rapide de la prime Bruxell'air s'impose. Celle-ci est aujourd'hui prisonnière d'un double carcan : d'une part, la limite des alternatives soutenues et, d'autre part, la limite du public visé.

Il convient de rappeler qu'un cycliste ou un usager d'un autre mode de transport est un automobiliste en moins, ce qui est synonyme d'un confort accru pour les autres automobilistes. Il ne faut en aucun

cas opposer les modes de déplacement. Une utilisation, même limitée à quelques jours par semaine, d'un autre mode de transport que la voiture reste bénéfique. D'où la nécessité de sortir du carcan actuel de la prime Bruxell'air.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Er bestaan meer specifieke studies over het profiel van de fietser, maar in het algemeen geldt dat mannen vaker met de fiets rijden, al stijgt het aantal vrouwelijke fietsers. Er bestaat inderdaad ook een economische breuklijn. Meer details vindt u in mijn antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Verstraete.*

Het rapport van de politiezones over de fietsdiefstallen tot 2019 wordt deze week in de fietscommissie voorgesteld. Als u wilt, kan dat ook hier herhaald worden.

Mevrouw Parmentier, Cambio heeft al projecten met deelbakfietsen in andere steden en ik zou er graag ook één in Brussel zien. Zulke fietsen zijn immers duur in de aankoop. Ik wacht ook op de resultaten van een Europese projectoproep in verband met bakfietsen. Brussel is bij de laatste vier kandidaten. Ik hoop dat de Europese Commissie ons selecteert, zodat we het gebruik van bakfietsen in het gewest kunnen aanmoedigen.

Mijnheer Uyttendaele, ik deel uw opmerkingen over de elektrische Villofietsen. Ik zal die aankaarten bij JCDecaux. De keuze voor een bepaald type batterij maakt echter deel uit van het contract, dus het is niet zo gemakkelijk om daar iets aan te veranderen. Er zijn wel reële voordelen aan het systeem en ondertussen zijn er ook andere operatoren met elektrische deelfietsen, zoals Billy Bike of elektrische deelsteps.

Het actieplan tegen fietsdiefstal berust op vijf pijlers: infrastructuur, handhaving, evaluatie, engagement en vorming. De informatie daarover vindt u op de website mybike.brussels.

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Au sujet des profils types, il existe des études plus spécifiques, mais on constate en général que les hommes roulent davantage à vélo, même si on peut noter une croissance du nombre de femmes et s'il existe en effet un clivage économique. J'ai répondu à une question écrite de M. Verstraete à ce sujet. Ma réponse, plus détaillée, figure sur le site du parlement. Je vous renvoie également à son intervention dans la presse.

Le rapport des zones de police portant sur les vols de vélos jusqu'en 2019 sera présenté cette semaine en commission vélos. C'est à vous de décider si vous souhaitez pareille présentation au sein de cette commission. Cela vous permettrait de savoir avec quel matériel nous travaillerons dans les années à venir.

Quant aux vélos cargos évoqués par Mme Parmentier, il s'agit vraiment d'une thématique importante. D'une part, Cambio a déjà des projets de vélos cargos à emprunter dans d'autres villes et nous l'invitons à faire de même à Bruxelles. Le prix d'achat de tels vélos est assez élevé et un système d'emprunt en cas de nécessité serait intéressant à mettre en place. Par ailleurs, nous attendons aussi les résultats d'un appel à projets européen portant sur les vélos cargos. Nous figurons parmi les quatre derniers candidats et nous espérons pouvoir en disposer pour stimuler l'utilisation des vélos cargos dans notre Région. Nous attendons la réponse de la Commission européenne.

En ce qui concerne les batteries utilisées par les Villo électriques de la société JCDecaux, je partage votre avis, M. Uyttendaele. Il y a encore une marge d'amélioration quant à la qualité de ces vélos. Nous allons en débattre avec la société.

C'est le même problème pour l'Euro 3 : il s'agit de contrats comprenant des balises, ce qui explique les choix opérés. Le caractère amovible ou non de la batterie fait partie des options discutées et contractualisées. Il n'est donc pas si facile d'en

changer. Le fait qu'il y ait une batterie électrique est déjà incitatif. De même, on peut y charger son téléphone. Les avantages sont donc bien réels, mais il existe d'autres opérateurs de vélos électriques partagés, comme Billy Bike, ainsi que les trottinettes électriques.

Les options sont multiples en Région bruxelloise, mais il convient de proposer le produit le plus attractif possible aux utilisateurs.

S'agissant du plan d'action contre le vol de vélos, nous devons travailler sur cinq axes, à savoir l'infrastructure, la répression, l'évaluation, l'engagement et l'éducation. Les informations y afférentes se trouvent sur le site internet mybike.brussels.

- L'incident est clos.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

AAN DE HEER BERNARD CLERFAYT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET WERK EN BEROEPSOPLEIDING, DIGITALISERING, PLAATSELIJKE BESTUREN EN DIERENWELZIJN,

EN AAN MEVROUW BARBARA TRACHTE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR ECONOMISCHE TRANSITIE EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,

betreffende "de tewerkstelling en het dienstenaanbod van het bedrijf Uber Jump en het aanbod van steps in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten gevolge van Covid-19".

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

À M. BERNARD CLERFAYT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE, DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DES POUVOIRS LOCAUX ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

ET À MME BARBARA TRACHTE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA TRANSITION ÉCONOMIQUE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

concernant "l'emploi et l'offre de service de l'entreprise Uber Jump et l'offre de trottinettes en Région de Bruxelles-Capitale à la suite du Covid-19".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Door de lockdown moesten de Brusselaars thuisblijven of op zijn minst hun verplaatsingen aanzienlijk beperken. De diensten voor stadsmobiliteit werden hard getroffen en nog steeds doen ze het niet zo goed.*

Sommige operatoren starten hun activiteiten opnieuw op, maar andere geven er de brui aan. Uber Jump bijvoorbeeld ontsloeg zijn Brusselse personeelsleden. Het gaat om veertig tot vijftig personen, op enkele kaderleden na allemaal uitzendkrachten. Dat roept vragen op over het sociaal-economische model van het bedrijf.

Op 1 oktober 2019 verklaarde u dat er om de twee tot vier maanden overlegvergaderingen met de operatoren zouden plaatsvinden. Voorts benadrukte u dat u de "doeltreffende samenwerking" wilde behouden. Gingen de vergaderingen met behulp van videoconferencing door? Werden de ontslagen bij Uber Jump of andere punten besproken?

Hoever staat de heropstart van de activiteiten van Uber Jump, dat door Lime is overgenomen?

Werden de zones waarbinnen de diensten worden aangeboden en het aanbod zelf aangepast op basis van de nieuwe infrastructuur en de verwachte overstap naar de fiets? De deelvoertuigen zijn immers lang niet overal in het Brussels Gewest beschikbaar. In wijken waar het sociaal-economische profiel van de inwoners lager ligt, zijn ze niet te vinden. U moet ervoor zorgen dat de operatoren ook in die wijken hun activiteiten ontplooien.

Voorts bezorgt het wildparkeren de deelfietsen en -steps een slechte reputatie.

Hoever staat het beheer van het materiaal en van de vloot wat de veiligheid voor voetgangers betreft?

Hoeveel specifieke parkeerplaatsen werden er in de buurt van de nieuwe, tijdelijke fietspaden ingericht?

M. Julien Uyttendaele (PS).- Les différentes mesures de confinement à la suite de la crise du Covid-19 ont contraint les citoyens à rester chez eux, ou du moins à limiter considérablement leurs déplacements. L'ensemble des services de mobilité urbaine en ont été très affectés et leur retour actuel est loin d'être fracassant.

Si certains opérateurs semblent relancer leurs activités, d'autres sont à l'arrêt. Ainsi, Uber Jump a licencié ses équipes bruxelloises, soit entre 40 et 50 personnes. Selon les sources interrogées par Le Soir, tout le monde y était intérimaire, à l'exception de quelques cadres. Cela pose déjà question en matière de modèle socio-économique.

Lors de ma question en commission de la mobilité du 1er octobre 2019, vous aviez déclaré que des réunions de concertation devaient avoir lieu avec les opérateurs tous les deux à quatre mois. Vous aviez par ailleurs souligné votre volonté de maintenir cette "collaboration efficace". Ces réunions ont-elles été maintenues, notamment en vidéoconférence ? Le licenciement des équipes Uber Jump ou d'autres points y ont-ils été évoqués ?

Alors que la Région consent à d'importants aménagements cyclables, qu'en est-il de la reprise des activités d'Uber Jump, maintenant absorbé par Lime ?

Les zones de couverture et l'offre ont-elles été adaptées, compte tenu des nouveaux aménagements réalisés et du transfert modal attendu vers le vélo ? Rappelons qu'en matière de couverture géographique, que ce soit pour les voitures ou la mobilité partagées, il existe un vrai problème de ségrégation sociale. Certains quartiers sont oubliés. Et comme par hasard, le profil socio-économique des habitants de ces quartiers est plus bas que celui des zones couvertes. Nous devons créer un rapport de force avec les opérateurs pour que, progressivement, ces quartiers soient aussi investis.

Par ailleurs, le stationnement sauvage des vélos et trottinettes en libre-service intégral a fait beaucoup de mal à la réputation de ces services à leurs débuts.

Brachten de operatoren u op de hoogte van een uitbreiding van hun vloot of een wijziging in hun dekking van het grondgebied?

Hebt u informatie over wat er met de fietsen van Uber Jump zal gebeuren? Die speler heeft een grote vloot en had het over hergebruik of het wegschenken ervan. Het zou vreselijk zijn als al die fietsen worden gedumpt. Ik hoop dat u een proactief beleid voert rond het hergebruik van de fietsen, met name door kwetsbare groepen.

Qu'en est-il actuellement de la gestion du matériel et de la flotte sur le plan de la sécurité publique des piétons, pour me limiter à cette seule catégorie ?

Combien de zones de dépôt ont-elles été aménagées concomitamment aux nouveaux réseaux cyclables temporaires ?

Les acteurs concurrents vous ont-ils informée d'une augmentation de leur flotte ou d'une modification de leur couverture territoriale ? Nous connaissons évidemment les Villo, mais il existe aussi Billy Bike qui est, visiblement, le seul acteur dans le domaine du libre-service intégral pour les vélos électriques. Il s'agit d'une entreprise bruxelloise, dont je suis un fervent utilisateur. J'espère que cet opérateur pourra continuer à grandir, bien qu'il faille également le soutenir et lui faire parvenir nos demandes au niveau de la couverture géographique.

Enfin, avez-vous des informations concernant le recyclage des vélos Uber Jump ? Cet acteur possède une flotte immense et a parlé de recyclage, de réutilisation, voire de dons. Il serait en effet dramatique que ces vélos finissent dans de grandes fosses, comme on peut le voir aux États-Unis ou en Chine. J'espère vraiment qu'il y aura une politique proactive en matière de recyclage ou de réutilisation de ces vélos, notamment pour des publics défavorisés.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Freefloatingsteps en -fietsen zijn helemaal terug na de coronacrisis.*

Een studie van Terra Nova over de deelsteps stelt onder meer dat het weliswaar gaat om privé-initiatieven, maar dat de overheid toch ook een rol te spelen heeft. Niet alleen moet ze de exploitatievoorwaarden vastleggen, maar ze kan ook de gelegenheid aangrijpen om het mobiliteits-aanbod voor iedereen te verbeteren.

Tijdens de coronacrisis kwamen de tekortkomingen van de privéoperatoren aan het licht. Diensten werden afgeschaft en er vielen massale ontslagen. Stel je voor dat zoiets bij de MIVB zou gebeuren! Daarom is het belangrijk dat mobiliteitsdiensten in de eerste plaats in handen van de overheid blijven,

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Les trottinettes et les vélos en libre-service sont de retour, après la crise sanitaire que nous venons de traverser.

Une étude de Terra Nova vient d'être publiée, intitulée "Du bon usage de la régulation du libre-service : le cas des trottinettes électriques". En voici un extrait : "Préfiguration de la mobilité d'avenir ou anarchie des déplacements et dégradation de la civilité ? Quand elles sont apparues dans nos villes, le désordre qu'elles ont créé a entraîné un clivage marqué entre les partisans et les détracteurs de ce nouveau mode de déplacement, notamment en fonction de l'idée que chacun se fait de la mobilité durable dans les villes, objectif désormais prioritaire des collectivités en charge de la mobilité. Bien qu'il s'agisse d'un service urbain d'initiative privée, opéré par des start-up mondialisées, les collectivités ont non

die beter geplaatst is om te zorgen voor een universeel aanbod en democratische prijzen.

De sector kwam in moeilijkheden door de coronacrisis, maar kent ook meer structurele problemen, zoals een gebrek aan rentabiliteit. In Parijs was het aantal operatoren al voor de crisis gehalveerd en in andere Franse steden waren ze al helemaal verdwenen.

Deze nieuwe voertuigen hebben ook een ecologische impact. Niet alleen hebben ze een korte levensduur, vaak vervangen ze ook niet een auto, maar worden ze gebruikt voor trajecten die anders te voet zouden worden afgelegd. De ecologische winst is dan onbestaande. Bovendien worden de werknemers vaak slecht betaald en werken ze 's nachts en met precaire contracten.

De Brusselaars moeten kunnen beschikken over een dienst van deelfietsen of -steps die het hele grondgebied dekt, beschikbaar is tegen redelijke prijzen en ook toegankelijk is zonder smartphone. De werknemers moeten correcte werkomstandigheden aangeboden krijgen en de dienstverlening mag niet verdwijnen in tijden van crisis.

Om de ecologische impact te beperken, moet er bovendien solide materiaal gebruikt worden, dat gemakkelijk herstelbaar en recycleerbaar is. Dat is ook een potentiële bron van jobs. De verplaatsingen voor de herstellingen en herplaatsingen van de voertuigen moeten beperkt worden en de voertuigen moeten opgeladen worden met groene elektriciteit.

Om al die zaken mogelijk te maken, blijft de dienst het best in handen van de overheid. Daarnaast mogen er ook privédiensten zijn, maar als die overheidssteun krijgen, kan dat alleen onder duidelijke voorwaarden.

Voorts sluit ik me aan bij de heer Uyttendaele. Kunt u ook preciseren welke werknemers hun job verloren tijdens de crisis? Welke compensaties worden er eventueel gevraagd, indien de spelers overheidssteun hebben gekregen?

seulement leur mot à dire sur les conditions d'exploitation de ce service, mais elles peuvent saisir l'opportunité d'améliorer l'offre de mobilité au service de tous."

Force est de constater que, durant la crise que nous avons traversée, les limites des services privés et des emplois qui y sont associés sont apparues de façon flagrante : suppression du service, licenciements massifs, etc. Imaginez qu'il en ait été de même à la STIB... Quelle catastrophe ! D'où l'importance à nos yeux, comme pour d'autres services essentiels, que les services de mobilité restent principalement dans les mains du secteur public, plus apte à assurer une offre universelle et des prix démocratiques.

Quant aux difficultés du secteur, il convient de s'interroger sur les problèmes structurels, comme un manque de rentabilité, et les problèmes conjoncturels en lien avec la crise du Covid-19. Ainsi, à Paris, sur les douze opérateurs qui s'y étaient établis depuis 2018, il n'en restait que six en mars 2020, juste avant la crise. Dans d'autres villes comme Lille, Nantes et Montpellier, tous les opérateurs se sont même retirés.

Comme vous l'avez dit, nous ne pouvons pas non plus ignorer l'impact environnemental de ces nouveaux véhicules. Outre leur durée de vie courte, ils ne remplacent bien souvent pas la voiture, mais viennent en complément de celle-ci ou se limitent à un trajet qui, autrement, aurait été effectué à pied. Le gain environnemental est donc nul. À cela s'ajoutent les effets sociaux : un travail souvent mal rémunéré, effectué de nuit et sous des contrats précaires.

Par contre, il nous semble primordial d'offrir aux Bruxellois un service de vélos ou trottinettes partagés efficace et couvrant l'ensemble de notre territoire, disponible à des prix raisonnables et dont l'accès ne nécessite pas forcément la possession d'un smartphone. Le but est ici d'éviter la fracture numérique. L'idée serait également de garantir aux travailleurs des conditions de travail correctes et de garantir que le service ne disparaîtra pas en cas de crise.

En vue de limiter l'impact environnemental de ce dernier, il conviendrait par ailleurs d'utiliser du matériel solide, facilement réparable et recyclable.

Cela représente une potentielle source d'emplois. Un cadre devrait également être instauré afin de limiter les déplacements liés à la réparation et la répartition des véhicules. Enfin, les véhicules seraient rechargés avec de l'électricité verte.

Afin de garantir les conditions précédentes, il nous semble nécessaire que ce service soit public ou semi-public. Cela n'empêche pas le développement concomitant de services privés, mais des balises claires doivent être instaurées si nous envisageons de fournir à ces derniers des aides publiques.

En définitive, la situation est complexe. Je me joins aux questions de M. Uyttendaele concernant les progrès réalisés à l'égard du stationnement sauvage, de l'encombrement des trottoirs et de l'aménagement de zones de dépôt. Par ailleurs, pourriez-vous préciser les fonctions concernées par les pertes d'emploi durant la crise ? Quelles sont les contreparties demandées, compte tenu des aides éventuellement perçues par les opérateurs ?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- We weten welke financiële regeling Jump en Lime ertoe bracht een deel van hun vloot uit Brussel terug te trekken. Jammer genoeg deden ze dat net tijdens de lockdown. Uit studies blijkt dat de privéspelers op het vlak van micromobiliteit in de 21ste eeuw alsmaar belangrijker zullen worden. De vraag is op welke markt.*

In tegenstelling tot mevrouw Parmentier ben ik ervan overtuigd dat Brussel zo veel mogelijk van die spelers moet binnenhalen, in een duidelijk afgebakende markt en niet tegen eender welke prijs. Dat geldt des te meer voor een kleine markt als de Brusselse. De regering moet voor duidelijke marktregels zorgen. Die zijn er nu niet.

Het doel is om tot publiek-private samenwerkingen (PPS) te komen, waarbij zowel de gebruikers als de ondernemingen voordeel hebben. Daarbij zijn drie elementen bijzonder belangrijk.

Om te beginnen moeten de deelvoertuigen over het volledige grondgebied worden aangeboden. Dat moet in de regelgeving worden opgenomen.

Daarnaast zijn de tarieven nu voor een groot deel van de Brusselaars te hoog. In zijn Fluid Brussels-

M. David Weytsman (MR).- Nous connaissons les arrangements financiers qui ont poussé Jump et Lime à retirer une partie de leur flotte de la Région bruxelloise, mais c'est arrivé au plus mauvais moment, pendant le confinement. Les études, dont celle qui vient d'être citée par ma collègue sur l'organisation du marché, montrent que les acteurs privés de la micromobilité seront de plus en plus importants au XXIe siècle. La question est de savoir sur quel marché.

Contrairement à Mme Parmentier, je pense que Bruxelles doit accueillir le plus possible ces acteurs, dans un marché bien défini et pas à n'importe quel prix. C'est d'autant plus vrai que Bruxelles est un petit marché. Pour être respecté par de grands groupes internationaux, le gouvernement doit avoir une vision claire des règles du marché, ce qui n'est pas le cas.

L'objectif est de créer des partenariats public-privé (PPP), gagnant-gagnant, qui seraient de nature à aider les usagers de demain, mais aussi les entreprises à s'installer en respectant les règles. Trois éléments sont incontournables dans cette analyse.

strategie stelt de MR dan ook een PPS voor met behulp van subsidies, en dat tijdens en na de lockdown. De subsidies moeten hand in hand gaan met verplichtingen voor de aanbieders, bijvoorbeeld dat ze overal in het gewest hun diensten moeten aanbieden.

Ten slotte vormen vandalisme en diefstal een rem op de komst van nieuwe spelers. Daarvoor kan er, eveneens in het kader van een PPS, een publiek of publiek-privaat verzekeringssysteem worden uitgewerkt.

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

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De vorige sprekers hebben de situatie al goed geschetst. De deelmobiliteit heeft heel wat potentieel, maar de uitdaging bestaat erin om ze socialer en ecologischer te maken. We willen geen wegwerpfietsen of wegwerpsteps. Als we willen dat de deelmobiliteit een echte mobiliteitsoplossing wordt, moeten we er bovendien voor zorgen dat ze betaalbaar is voor de gebruikers.

De vraag is hoe je dat het best bewerkstelligt. Sommigen pleiten voor een krachtmeting, maar dat lijkt mij niet de beste aanpak. Dat is in het verleden geprobeerd met Uber, maar dat heeft niet het verhoopte resultaat opgeleverd.

Le premier est celui de la couverture universelle. Nous devons aborder cette matière dans le cadre d'une réglementation générale. Vous avez évoqué à plusieurs reprises des réunions, mais je ne sais pas si votre gouvernement avance en la matière.

Le deuxième élément est celui des tarifs, qui restent dissuasifs pour une grande partie des Bruxellois. Dans notre stratégie "Fluid Brussels pour tous", nous proposons un PPP qui vise en particulier, un mécanisme de subsidiation, pendant et après le confinement. Une telle subsidiation doit aller de pair avec des contraintes pour ces entrepreneurs, par exemple sous la forme d'une couverture universelle, ce qui nous semble la moindre des choses quand on veut sa part d'un marché unique, comme celui de la Région bruxelloise.

Le troisième élément de nature à freiner l'arrivée de certains opérateurs, ce sont le vandalisme et le vol.

Une fois de plus, dans le cadre d'un partenariat public-privé avec des règles suffisamment claires et dans un contexte de subsidiation et de couverture universelle, nous pourrions - à l'instar d'autres villes - instaurer un mécanisme assurantiel public ou public-privé, qui permettrait par ailleurs d'aider ces entreprises lorsqu'elles sont confrontées à un accroissement du vandalisme dans certains quartiers. Ce mécanisme aurait pour effet de responsabiliser davantage certaines communes.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- La mobilité partagée a beaucoup de potentiel, mais nous devons la rendre plus écologique, sans vélos et trottinettes "jetables", et plus sociale, à des prix abordables pour les usagers. La question est de voir comment relever ces défis. Le bras de fer que certains proposent n'avait pas donné le résultat escompté avec Uber.*

L'accès à l'information est également une question importante. Une voiture partagée peut être financièrement beaucoup plus intéressante pour de nombreux ménages, mais pour s'en rendre compte, il faut parvenir à s'informer. Par ailleurs il est difficile de comparer les prix des nombreuses formules existantes pour faire un choix ponctuel.

Een ander belangrijk punt is de toegang tot informatie. We hebben het er daarnet over gehad dat niet iedereen gelijke toegang heeft tot de fiets. Hetzelfde geldt voor de deelmobiliteit. Het is bijzonder moeilijk om prijsformules te vergelijken. Voor veel gezinnen kan een deelauto financieel interessanter zijn dan een eigen auto, maar dan moet je eerst wegwijs raken uit de informatie. Er bestaan ontzettend veel verschillende formules. Soms is het beter om te huren, soms is het beter om Cambio te gebruiken, soms is nog een andere formule beter. Er is dus nog een kloof te dichten. Er is meer begeleiding, informatie en bewustmaking nodig.

Zijn er informatie- en bewustmakingsacties gepland? Moeten we mensen geen begeleiding aanbieden zodat ze verschillende formules kunnen uitproberen? Zult u de aanbieders vragen om duidelijke informatie te verstrekken? Het MaaS-platform zal de drempel verlagen, maar inmiddels is er meer nood aan informatie en begeleiding.

Er is eensgezindheid over de uitdagingen, maar niet over de aanpak. Zo ben ik het niet eens met diegenen die de lusten bij de privéspelers willen leggen en de lasten bij de overheid. Dat zal er immers toe leiden dat de overheid schulden opbouwt.

Welke aanpak zult u hanteren? Hoe zult u met de privéaanbieders tot zinvolle afspraken komen op basis van gemeenschappelijke belangen?

Davantage d'accompagnement, d'information et de sensibilisation sont nécessaires.

Des actions d'information et de sensibilisation sont-elles prévues ? Ne devons-nous pas proposer un accompagnement pour permettre aux gens de tester les différentes formules ? Ne demanderiez-vous pas aux opérateurs de donner une information claire ? En attendant la plate-forme de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), il faut améliorer l'information et l'accompagnement.

Il y a unanimité à propos des défis, mais pas de leur traitement. Je ne suis pas d'accord avec ceux qui veulent laisser le plaisir aux opérateurs privés et les charges aux pouvoirs publics, au risque d'accroître leur endettement.

Quelle approche envisagez-vous ? Comment entendez-vous parvenir à des accords basés sur l'intérêt collectif avec les opérateurs privés ?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Het vertrek van Uber Jump toont aan dat een rendabel systeem van deelfietsen in het hele Brussels Gewest niet mogelijk is. Billy Bike doet wat het kan om zijn vloot te ontplooien, maar het bedrijf is zich ervan bewust dat het zich zonder overheidssteun zal moeten beperken tot de gemeenten die het meest opbrengen als het rendabel wil blijven.*

We staan op een cruciaal punt voor de deelfiets in Brussel. Er is immers nog maar één aanbieder overgebleven. De overheidssteun mag dan ook niet langer tot Villo beperkt blijven. U hebt de keuze tussen enerzijds subsidies voor Billy Bike en een partnerschap tussen dat bedrijf en de MIVB of, anderzijds, een creatieve oplossing met een

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Le départ d'Uber Jump indique qu'il n'est pas possible d'avoir un système rentable de vélos partagés sur l'ensemble de la Région bruxelloise. Uber Jump a tenté l'expérience, qui s’est soldée par un échec. Si l'affaire avait été lucrative, l'entreprise serait probablement restée. Quant à Billy Bike, la société fait son possible pour déployer sa flotte mais se rend bien compte que, sans soutien public, elle doit se limiter aux communes où ses services lui rapportent le plus pour rester rentable.

C'est un moment décisif dans l'histoire du vélo partagé à Bruxelles. Avec le départ d'Uber Jump, il ne reste plus qu'un seul opérateur, à savoir Billy Bike. Le secteur doit bénéficier d'un soutien public qui ne se limite pas à Villo. J'ai déjà largement

subsidie per kilometer voor elke gebruiker, onafhankelijk van de aanbieder.

Als er niets gebeurt, dan stopt Billy Bike er mogelijk ook mee en zijn er geen freefloating-deelfietsen meer in Brussel. Het bedrijf kan zijn diensten ook tot een deel van het gewest beperken, maar dat is niet wat we willen. Doet u niets, dan wordt de Brusselse markt binnenkort weer door buitenlandse aanbieders overspoeld en dat zal dezelfde negatieve gevolgen hebben als de komst van Uber Jump destijds.

Welke mogelijkheden overweegt u of hebt u bestudeerd? Hoever staan uw besprekingen in verband met een beslissing in dit dossier?

expliqué les différentes raisons à ce propos. Vous avez donc le choix : soit vous subsidiez Billy Bike et créez un partenariat entre la STIB et Billy Bike, soit il faut imaginer une solution plus créative avec un subventionnement au kilomètre pour chaque utilisateur, indépendamment de l'opérateur choisi - Lime, Villo, Billy Bike. Nous ne sommes qu'aux prémices de ce dernier modèle. Je ne connais donc pas tous les résultats que pourrait livrer un tel système, mais c'est une option et plusieurs pays l'ont déjà suivie.

Dans tous les cas, nous devons choisir. Car si nous ne faisons rien, Billy Bike pourrait disparaître et il n'y aura plus de vélo partagé en libre-service à Bruxelles. Ou Billy Bike pourrait être amené à cantonner ses services à une partie du territoire, mais ce n'est pas la solution que nous souhaitons. Nous sommes tous d'accord sur le fait que ce service doit être universel. Mais sans choix de notre part, un ou plusieurs acteurs étrangers décideront demain d'envahir le marché et d'inonder Bruxelles de leurs vélos, ce qui entraînera tous les effets négatifs que nous avons connus avec Uber Jump.

Nous sommes à la croisée des chemins. Quelles options envisagez-vous ou avez-vous étudiées ? Où en sont vos discussions pour prendre une décision dans ce dossier et ne pas le renvoyer aux calendes grecques ?

Sans prise de décision, le risque est la disparition du vélo partagé ou l'inflation du nombre d'acteurs avec tous les effets négatifs que nous connaissons.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Voor de Covid-19-crisis uitbrak, startte ik al overleg met de gemeenten, de veiligheids-diensten en de uiteenlopende actoren. Het Brusselse beleid inzake deelmobiliteit ligt nog niet volledig vast. Ik moet samen met de actoren nog werken aan de omkadering.*

Tijdens de lockdown vergaderde de werkgroep deelmobiliteit niet. De volgende vergadering via videoconferencing vindt op 30 juni plaats. De ontslagen bij Uber Jump werden nog niet besproken.

Mijn medewerkers overlegden regelmatig via e-mail en telefoon met de aanbieders van

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Avant la crise du Covid-19, nous avions lancé, avec les communes, les services de sécurité et les divers acteurs impliqués, un processus de travail sur ces thématiques. Notre politique de mobilité partagée n'est pas encore pleinement définie. Une réflexion doit être menée avec ses acteurs pour l'encadrer.

Les réunions du groupe de travail sur la mobilité partagée n'ont pas eu lieu pendant la période de confinement. La prochaine se tiendra par vidéoconférence, le 30 juin, avec les acteurs du cyclopartage et de l'autopartage ainsi que les partenaires publics impliqués : communes, parking.brussels, services de Bruxelles Mobilité,

deelfietsen. Ik wil immers op de hoogte blijven van de situatie, die snel wijzigt nu Uber Jump zich wereldwijd uit de markt heeft teruggetrokken en Billy Bike een mooie omzet realiseert. In het kader van een financieel akkoord zal Uber meer in Lime investeren en zijn afdeling Jump aan dat bedrijf overdragen. In de VS is dat al het geval, in Europa is het nog wachten op de toelating van de Europese mededingsautoriteiten. Meer details over de overname en het hergebruik van de vloot van Jump zijn dus nog niet bekend.

Wie weet keert Jump nog terug? De regering kan niet verhinderen dat het bedrijf zijn vergunning gebruikt. Als ik een aanbesteding uitschrijf voor de toekenning van subsidies, is het best mogelijk dat Jump een beter dossier indient dan Billy Bike, al geniet die Brusselse aanbieder meer steun dan Uber.

Ook ik vind dat deelmobiliteit in het hele gewest moet worden aangeboden. Bovendien is er ook vraag naar in de omliggende gemeenten.

De operatoren die hun diensten tijdens de lockdown bleven aanbieden, breidden hun aanbod nauwelijks naar nieuwe zones uit. De operatoren die tijdens de lockdown hun activiteiten opschortten en heropgestart zijn, deden dat met een beperkter aanbod. De nieuwe infrastructuur had geen invloed op de zones waar de operatoren hun diensten aanbieden, al zijn sommigen nu wel aanwezig op de overstapparkings. Dat wordt tijdens de volgende vergadering van de werkgroep deelmobiliteit besproken. Voorts is er een follow-up van het gebruik van de freefloatingdeelfietsen dankzij de gegevens die de operatoren doorgeven, zoals bepaald in de ordonnantie.

Over het beheer van het materiaal en de vloot ontving Brussel Mobiliteit tussen oktober 2019 en maart 2020 133 klachten, waarvan er 109 hinderlijk geparkeerde voertuigen betroffen. De andere klachten gingen over achtergelaten of beschadigde voertuigen. De cijfers zijn niet hoog, maar het probleem is wel dieper geworteld dan het lijkt. Ik heb nog niet alle cijfers voor het tweede kwartaal, maar het aantal klachten is door de lockdown en de daarop volgende terugtrekking van de operatoren sterk gedaald. De cijfers zijn wellicht niet representatief, aangezien niet

zones de police. Le licenciement des équipes de Jump n’a donc pas encore été évoqué dans ce cadre.

Des échanges réguliers par courriel et par téléphone ont lieu entre mon administration et les opérateurs de cyclopartage. Notre objectif est de nous tenir informés de l’évolution d'une situation qui connaît beaucoup de changements, puisque Uber Jump s'est retiré du marché partout dans le monde, tandis que Billy Bike réalise un chiffre d'affaires très intéressant. Dans le cadre d’un accord financier, Uber investit pour une plus grande part dans Lime et lui cède sa filiale Jump. Cette fusion est déjà effective aux États-Unis et doit encore être approuvée par les instances européennes compétentes en matière de concurrence. Les détails opérationnels de la récupération et de la réutilisation de la flotte Jump ne sont donc pas encore connus en Europe. Une réflexion est en cours sur le recyclage de ces vélos, des leçons étant à tirer de ce qu'il s'est passé aux États-Unis.

Mais peut-être Uber Jump va-t-il revenir ? Nous ne restons pas inactifs, mais nous ne pouvons pas l'empêcher d'exploiter sa licence. Si nous lançons un marché pour accorder des subsides, Jump pourrait très bien introduire un meilleur dossier que Billy Bike, même si l'opérateur bruxellois bénéficie d'un plus grand soutien qu'Uber.

Je partage votre souhait d'offrir une couverture sur l'ensemble de notre territoire. Des communes autour de la Région bruxelloise nous contactent pour en bénéficier également. Le phénomène ne se limite donc pas aux frontières de notre Région.

Les opérateurs qui ont maintenu leurs services pendant le confinement n’ont pas, ou très peu, modifié leurs zones d’exploitation. Par contre, ceux qui ont interrompu leur activité l'ont reprise sur des zones d’exploitation plus restreintes. Les nouveaux aménagements réalisés dans le cadre du déconfinement n’ont pas influencé les zones d’exploitation des opérateurs, même si certains se sont établis sur les parkings de dissuasion. Une communication à ce sujet est à l’ordre du jour de la prochaine réunion du groupe de travail sur la mobilité partagée. Nous observons également l'impact des aménagements sur l’utilisation des services de vélos en libre partage grâce à la collecte

iedereen weet waar hij klacht kan indienen. Ik ben mij ervan bewust dat er op dat gebied nog werk is.

De verenigingen die personen met een beperkte mobiliteit (PBM) vertegenwoordigen, dienden nieuwe klachten in over deelfietsen die de voetpaden blokkeren. Dat probleem wil ik snel aanpakken. Mijn administratie onderzoekt meerdere mogelijkheden, waaronder specifieke parkeerplaatsen, die ik op 30 juni met de operatoren bespreek. Ik heb ook de procedure die tot een strengere ordonnantie moet leiden, opnieuw opgestart.

Er is geen specifieke parkeerplaats ('drop-off zone') langs het tijdelijke fietsnetwerk ingericht. Het eerste gewestelijke netwerk van zulke specifieke parkeerplaatsen wordt op basis van een partnerschap tussen de NMBS en de MIVB uitgewerkt. Ze komen dicht bij de mobiliteits-knooppunten om het overstappen op andere vervoersmiddelen te bevorderen. In de databank met gegevens die de operatoren delen, zitten nu ook de gegevens over welke voertuigen waar worden weggenomen of geplaatst. Mijn administratie zal op basis van die gegevens bepalen waar de eerste parkeerplaatsen komen.

Minister Clerfayt heeft me laten weten dat hij via de pers moest vernemen dat Uber Jump zijn Brusselse personeel had ontslagen.

Tot nu toe bleef de impact van de Covid-19-crisis op de werkloosheidscijfers beperkt, maar dat zal niet zo blijven. Na de gezondheidscrisis zal België door een ongeziene economische en sociale crisis worden getroffen. Bedrijven zullen personeel ontslaan en het aantal faillissementen zal toenemen.

Daar moeten de federale en de Brusselse regering in hun herstelplannen rekening mee houden. Opleiding en begeleiding van personen die hun baan verloren, zullen in het Brusselse werkgelegenheidsbeleid centraal staan. Elke Brusselaar die wordt ontslagen, zal in zijn zoektocht naar een nieuwe job op begeleiding kunnen rekenen. Het thema is echter veel ruimer dan Uber Jump en moet dan ook in de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling worden besproken.

des données partagées par les opérateurs, tel que prévu dans l'ordonnance.

J'en viens à la gestion du matériel et de la flotte. Entre octobre 2019 et mars 2020, Bruxelles Mobilité a reçu 133 plaintes, dont 109 pour stationnement gênant. Les autres plaintes concernent des véhicules abandonnés ou dégradés. Ces chiffres ne sont pas élevés, mais le problème est plus profond que ce qu'ils laissent apparaître. Nous devons donc travailler sur la connaissance de ce phénomène. Les chiffres du deuxième trimestre ne sont pas encore clôturés, mais on ne compte aucune plainte en avril, quatre au mois de mai et cinq en juin. Le nombre de plaintes a fortement baissé avec le confinement et le retrait consécutif de certains opérateurs. Elles ne sont sans doute pas représentatives, car les utilisateurs et les riverains ne connaissent pas tous l'existence de ce service. Je suis consciente du travail à réaliser sur ce volet.

Par ailleurs, mon administration a également reçu, de la part d'associations défendant les droits des personnes à mobilité réduite (PMR) et leur accès à l'espace public, de nouvelles plaintes visant l'encombrement des trottoirs par des vélos en libre partage. C'est un problème sur lequel nous devons travailler de manière urgente. Il reste d'actualité et mon administration explore plusieurs pistes, dont les zones de dépôt, qui seront discutées avec les opérateurs le 30 juin. Nous avons relancé la procédure qui avait dû être interrompue, l'objectif étant d'aboutir à une ordonnance plus stricte en la matière.

Quant aux zones de dépôt, aucune n'est prévue spécifiquement pour accompagner le réseau cyclable temporaire. Le premier réseau régional de zones de dépôt est élaboré sur la base d'un partenariat avec la SNCB et la STIB visant à les répartir près des nœuds de mobilité afin de favoriser l'intermodalité. Notre plate-forme de traitement des données partagées par les opérateurs de partage intègre désormais toutes les données historiques géolocalisées de verrouillage et déverrouillage des véhicules. Mon administration analyse ces données en vue d'affiner le positionnement des premières zones de dépôt. En raison du confinement, Bruxelles Mobilité a en effet reporté la mise en œuvre du projet, qui est désormais relancé.

Jump onderbrak bij het begin van de lockdown de tijdelijke contracten, maar volgens de recentste informatie waarover Brussel Mobiliteit beschikt, bleven de contracten van onbepaalde duur behouden. Meer informatie heb ik niet.

Mevrouw Trachte heeft me laten weten dat Dott, dat als enige een vestiging in het Brussels Gewest heeft, geen premie ontving van Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW).

Brussel Mobiliteit kende overigens geen financiële steun toe aan de aanbieders van freefloating-voertuigen. Het agentschap zorgde er wel voor dat de verschillende sectoren die door de crisis zwaar werden getroffen, over de nodige informatie beschikten en met elkaar konden overleggen, waardoor ze de crisis beter het hoofd konden bieden.

Lime heeft een vestiging in Brussel, maar het onderhoud en de herstellingen gebeuren in Zaventem. Voor het herladen van de batterijen werkt het samen met verscheidene partners die allemaal in Brussel gevestigd zijn en die 85% van de steps herladen en schoonmaken.

Op 10 februari 2020 stelde de Brusselse regering twaalf controleurs aan. Zij moeten echter nog de eed afleggen voor de vrederechter, wat door de lockdown niet kon. De eerste acht kunnen dat op 29 juni doen. Voor de andere vier moeten er nog afspraken worden vastgelegd. Zodra zij de eed hebben afgelegd, kan Brussel Mobiliteit starten met controles in verband met de deelfietsen.

Over het algemeen reageren de operatoren binnen de 24 uur nadat ze een melding kregen. Ik zal in overleg met de operatoren nagaan of het nodig is om die termijn aan te passen.

Het is geen bewuste keuze van Billy Bike dat het niet in het hele gewest aanwezig is. Om dat te kunnen verwezenlijken, zijn er investeringen nodig, en als we te snel gaan, kunnen de kleinere ondernemingen niet aan de vraag tegemoetkomen. Het gewest moet hen begeleiden om te komen tot een aanbod van deelmobiliteit op het volledige grondgebied.

M. Clerfayt m'indique ne pas avoir été informé autrement que par la presse de la décision d'Uber Jump de licencier ses équipes bruxelloises.

Si, jusqu'ici, l'impact de la crise du Covid-19 sur les chiffres du chômage complet reste limité, il est légitime de penser que cette situation ne va pas durer. Après la crise sanitaire, la Belgique sera touchée par une crise économique et sociale hors du commun. Certains secteurs vont subir des dégâts d'une ampleur inédite, des entreprises vont licencier et le nombre de faillites va augmenter.

Pareille situation, prévisible, doit être dès à présent intégrée dans l'élaboration de tous les plans de relance. Au niveau fédéral tout d'abord, il faudra un plan de relance ambitieux qui s'inscrive dans le cadre du plan de relance européen et porte une attention particulière à toutes les dimensions de l'emploi : accès à l'emploi, création de nouveaux emplois et maintien de l'emploi existant. Au niveau bruxellois également, nous élaborons un plan de relance à la hauteur des défis qui nous attendent.

La formation et l'accompagnement des personnes qui auront perdu leur emploi seront au cœur des politiques d'emploi pour la relance. Nous nous engageons à accompagner toutes les personnes licenciées afin qu'elles puissent rebondir vers un nouvel emploi. Dans ce cadre, la formation sera un vecteur incontournable de la relance. La commission des affaires économiques et de l'emploi sera d'ailleurs le lieu approprié pour débattre de cette thématique, qui est beaucoup plus large que l'opérateur Uber Jump.

Au sujet des opérateurs ayant opté pour le chômage technique et le licenciement, ainsi que de l'impact sur l'emploi, les contrats temporaires ont été interrompus en début de confinement chez Jump, mais selon les dernières informations obtenues par Bruxelles Mobilité, les contrats à durée indéterminée ont été maintenus. Mon administration ne dispose pas de plus d'informations.

En ce qui concerne les aides, Mme Trachte nous signale que, parmi les trois sociétés que vous citez, seule la société Dott possède une unité d'établissement en Région bruxelloise. Aucune

De operatoren die hun diensten beperkten of stopzetten, hebben dat wel gemeld aan Brussel Mobiliteit, maar er niet over overlegd.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraete, MaaS kan inderdaad een instrument zijn om de informatie duidelijker te maken, maar zoals mevrouw Parmentier heeft aangegeven, moeten we die informatie ook toegankelijk maken voor mensen zonder smartphone.

Het zou inderdaad nuttig zijn om bekend te maken welke winst je kunt boeken door voor een deelsysteem te kiezen. Ik ben ervan overtuigd dat Cambio voor veel gezinnen een goedkopere oplossing zou zijn. Een eigen auto bezitten brengt heel wat kosten met zich mee waar mensen niet altijd rekening mee houden, zoals de jaarlijkse kosten en onderhoudskosten. Als je de totale som maakt, loopt dat bedrag stevig op. Als meer huishoudens die berekening zouden maken, zouden ze beseffen dat een deelauto goedkoper is dan een eigen auto, maar het blijft natuurlijk een persoonlijke keuze.

prime n’a été octroyée à cette entreprise par Bruxelles Économie et emploi.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité n'a octroyé aucune aide financière aux opérateurs de libre-service intégral. Elle a toutefois été un vecteur d’information et de rapprochement entre différents secteurs particulièrement frappés par la crise - vélos partagés, logistique urbaine, horeca, etc. -, ce qui a permis aux opérateurs d’être mieux équipés pour y faire face.

Pour les opérations de réparation et de désinfection, le siège social de Lime est effectivement situé en Région bruxelloise, mais l’entrepôt principal où s’opèrent l'entretien et les réparations des trottinettes se trouve à Zaventem. Pour la recharge des batteries, Lime travaille avec plusieurs partenaires logistiques, tous établis à Bruxelles, et 85 % de la flotte de trottinettes est rechargée et nettoyée par leurs soins.

En ce qui concerne les agents de contrôle, douze contrôleurs ont été mandatés par le gouvernement le 10 février 2020. Ces agents doivent prêter serment devant le juge de paix, mais n'ont pas encore pu le faire à cause du confinement. Les huit premiers contrôleurs pourront prêter serment d’ici la fin du mois de juin. Leur rendez-vous est fixé le 29 juin 2020. Les autres rendez-vous sont en cours de planification. Quand ces contrôleurs seront assermentés, Bruxelles Mobilité pourra débuter les patrouilles dédiées au cyclopartage.

En ce qui concerne le temps de réaction, les opérateurs respectent globalement le délai de 24 heures après notification. J'ai l'intention d'examiner si ce délai doit être maintenu ou modifié en concertation avec les opérateurs, afin d'éviter de prendre des décisions ayant un impact négatif.

Comme l'a exposé M. De Beukelaer, ce n'est pas par choix que Billy Bike n'est pas présent dans l'ensemble de la Région, mais parce que cela demande des investissements. Si on veut aller trop vite, les plus petites sociétés auront des difficultés à satisfaire les demandes. Il est important de les accompagner pour arriver à ce que nous voulons tous à Bruxelles, à savoir des vélos partagés partout, avec des emplacements de stationnement qui leur sont propres, à un prix accessible. Je ne me souviens plus de tous les critères mentionnés par M.

Verstraete, mais je suis d'accord et j'estime qu'il faut œuvrer dans ce sens.

En ce qui concerne les décisions de service minimum, voire de retrait de certains opérateurs, Bruxelles Mobilité a été informée des décisions prises par les opérateurs, mais celles-ci n'ont pas été prises en concertation avec l'administration.

(poursuivant en néerlandais)

M. Verstraete, un système de MaaS peut rendre l'information plus claire, mais nous devons veiller à ce que cette information soit aussi accessible sans smartphone.

Il serait en effet utile de connaître les gains que permet le choix d'un système partagé. Posséder sa propre voiture entraîne de nombreux frais dont les gens ne tiennent pas toujours compte, comme les frais annuels et d'entretien. Si plus de ménages faisaient ce calcul, ils constateraient qu'une voiture partagée est meilleur marché.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik ben een groot voorstander van freefloating-systemen. De deelmobiliteit stelt ons evenwel voor een aantal uitdagingen.*

Een eerste uitdaging is het gebruik van de openbare ruimte. Montréal heeft alle freefloatingsystemen afgeschaft omdat de fietsen en steps om het even waar werden achtergelaten. Een mogelijke oplossing is om met specifieke parkeerzones te werken, op voorwaarde dat er voldoende zones zijn om het systeem aantrekkelijk te houden. Ik had in dat verband al een voorstel gedaan dat makkelijk kan worden uitgevoerd. Heel wat autoparkeerplaatsen zijn niet reglementair omdat ze vlak voor een kruispunt liggen. Die plaatsen zouden kunnen worden gebruikt om fietsen en steps te parkeren, zonder dat de veiligheid of de zichtbaarheid in het gedrang komt.

Het einddoel blijft om de deelsystemen in heel Brussel te ontwikkelen, maar dat moet volgens mij geleidelijk aan gebeuren.

Het klopt wat de heer De Beukelaer zegt. Als we niets doen, zullen de deelbedrijven verdwijnen of zal het een komen en gaan zijn van verschillende

M. Julien Uyttendaele (PS).- Chacun sait que je suis convaincu que le cyclopartage en libre-service est une solution. Bien avant ma réélection, j'avais d'ailleurs revendu ma voiture car je me suis aperçu que je ne l'utilisais plus. Cette offre de vélos partagés nous permet d'utiliser le moyen de transport le plus idoine au moment nécessaire.

En matière de mobilité partagée, nous sommes confrontés à plusieurs défis. Le premier est l'utilisation de l'espace public. La ville de Montréal a décidé de supprimer totalement la micromobilité en libre-service intégral en raison, précisément, des problèmes liés au stationnement. Il faut donc relever le défi des zones de dépôt.

Je vous rappelle une solution que je vous avais déjà soumise. De nombreuses places de stationnement pour voitures ne sont pas réglementaires car situées juste devant un carrefour. Ces places pourraient être supprimées - ce faisant, nous ne ferions d'ailleurs que respecter les règles que nous avons nous-mêmes édictées - et remplacées, sans aucun risque pour la sécurité ou la visibilité, par des zones de dépôt pour vélos et trottinettes. On ne peut faire l'économie d'une réflexion sur le principe du libre-service intégral, qui permet de laisser le vélo ou la

operatoren. We moeten hen steunen, maar subsidies lijken mij niet de beste oplossing, omdat dan de overheid alle lasten draagt zodat de privébedrijven winst kunnen maken. We moeten daarentegen wel samenwerkingsverbanden aangaan. De heer De Beukelaer heeft daarover een aantal interessante ideeën geopperd.

Ten slotte waren er klachten over slecht geparkeerde steps, maar geen sancties. De reactietijd van de operatoren is 24 uur. Dat is veel te lang. We kunnen begrip voor bepaalde zaken opbrengen, maar op dit punt moeten we strenger zijn. Het is belangrijk dat de operatoren sneller optreden wanneer een step in het midden van een trottoir wordt achtergelaten.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ik steun het voorstel om autoparkeerplaatsen voor voetgangersoversteek-plaatsen en verkeerslichten om te vormen tot parkeerzones voor deeltoestellen. Op die manier slaan we twee vliegen in een klap, aangezien we meteen ook de oversteekplaatsen veiliger maken en*

trottinette n'importe où. Nous allons sans doute nous diriger progressivement vers une généralisation du principe de zone de dépôt. Pour que cela fonctionne, il faut en installer partout, comme devant chaque carrefour, là où il est impossible de mettre autre chose, si ce n'est des vélos ou des trottinettes appartenant en propre à des usagers. Cette solution intéressante serait facile à mettre en œuvre. Il conviendrait donc de réaliser une cartographie pour installer ces zones de dépôt rapidement.

Quant à la couverture universelle, qui est bien notre objectif final, j'avais précisé, M. De Beukelaer, qu'une progressivité est nécessaire.

Par ailleurs, je partage votre constat : si on ne fait rien, tous les opérateurs finiront par disparaître ou certains nouveaux acteurs apparaîtront pour repartir ensuite. Nous devons, d'une manière ou d'une autre, soutenir ces entreprises. Je ne rejoins, en revanche, pas la logique de subsidiation à tout prix préconisée par M. Weytsman. Dans ce cas, c'est le public qui devra entièrement supporter toutes les charges afin que les entreprises privées puissent engranger des bénéfices. Cependant, il faut nouer des collaborations afin de soutenir ces entreprises car c'est une solution d'avenir. À ce titre, les pistes intéressantes proposées par M. De Beukelaer méritent que l'on s'y penche.

Dernier point, j'entends qu'il y a des plaintes - réduites à néant en raison du confinement -, mais il n'y a pas de sanctions. Il semble en effet que le délai de 24 heures de temps de réaction de la part des opérateurs soit beaucoup trop long. Autant, nous devons nous montrer compréhensifs sur certains points, autant ici, j'estime que nous devons être plus sévères et demander beaucoup plus de proactivité de la part des opérateurs lorsqu'une trottinette est stationnée au milieu d'un trottoir. Il s'agit d'un véritable problème pour toute une série de personnes, notamment celles à mobilité réduite.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je soutiens la proposition visant à transformer des zones de stationnement devant les traversées piétonnes ou les feux de signalisation en zones de dépôt. J'imagine que cela se fera en fonction des ressources humaines et financières disponibles. Il n'est pas possible de le faire dans toute la Région,

de zichtbaarheid aan de verkeerslichten verbeteren. Het zou interessant zijn om een parkeerzone te creëren in de nabijheid van elke straat.

mais il serait intéressant de veiller à ce que chaque quartier soit desservi et qu'il y ait une zone de dépôt près de chaque rue. Nous ferions d'une pierre deux coups en sécurisant par la même occasion les traversées piétonnes et en améliorant la visibilité devant les feux de signalisation.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Ik vraag niet dat er subsidies worden toegekend zodat de bedrijven winst kunnen maken, maar wel dat de markt wordt omkaderd. Sinds het begin wordt er gepleit voor een regelgeving, onder meer voor de parkeerzones en het gebruik van de openbare ruimte. Dat zijn details die moeten worden aangepakt, maar die bepalen de markt niet. Als we willen dat de deelbedrijven in het hele gewest actief zijn, moeten we een subsidiëringsmechanisme invoeren, want sommige bedrijven mijden bepaalde zones omdat de toestellen er worden gevandaliseerd. Misschien kunnen we een publiek-privaat verzekerings-mechanisme uitwerken, zoals in andere steden bestaat.*

Er moet sowieso iets gebeuren. We kunnen nog maandenlang over details als parkeerzones blijven kibbelen, iets waar ik overigens geen voorstander van ben, maar als we een dergelijk systeem willen in Brussel, moet de dienst in het hele gewest beschikbaar zijn en dat kan alleen op basis van een gedeeltelijke subsidiëring.

M. David Weytsman (MR).- Je comprends que ce ne soit pas un exercice aisé, mais vous n'avez pas donné votre vision du marché. Encore une fois, je n'ai pas demandé qu'on prévoie des subsides pour réaliser des bénéfices, mais qu'on fixe un encadrement du marché. Depuis le début, on parle beaucoup de réglementation, notamment concernant les zones de stationnement et l'utilisation de l'espace. Il s'agit là de détails, certes importants pour le quotidien des gens, mais ce ne sont pas ces aspects qui constituent le marché. Si nous voulons une couverture universelle, nous devons nous orienter vers un mécanisme de subventionnement. J'y ai ajouté des conditions, car il existe des freins à l'installation de ces entreprises en raison du vandalisme. Nous pourrions prévoir, comme cela existe dans certaines villes, des mécanismes assurantiels public-privé.

Quoi qu'il en soit, nous devons réagir. Soit nous sommes en faveur de l'expansion du marché et nous le soutenons, soit nous continuons à débattre pendant des semaines et des mois de points de détail, comme l'opportunité ou non de définir des zones de dépôt. Personnellement, je n'y suis d'ailleurs pas favorable. Mais plus fondamentalement, si nous soutenons le mécanisme, il nous faut passer par une couverture universelle, dont la contrepartie - je le répète - est un mécanisme de subventionnement partiel.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik voel dat er een consensus groeit om het volledige deelaanbod te concentreren op straathoeken. Ik had dat eerder ook al gesuggereerd. Verschillende collega's vinden dat een goed idee. Als dat systematisch gebeurt, hoeven gebruikers niet langer op hun smartphone op zoek te gaan naar een vervoermiddel. Ze weten dat ze op elke straathoek waarschijnlijk het volledige deelaanbod zullen terugvinden: deelfietsen, deelsteps en deelauto's. Dat is een zeer interessant perspectief.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Un consensus semble se dégager pour concentrer l'ensemble de l'offre partagée aux coins de rue. Si c'est systématique, les usagers n'auront plus à chercher un moyen de transport avec leur smartphone. C'est une perspective très intéressante.*

En ce qui concerne l'information, je suis entièrement d'accord avec vous. De nombreuses personnes n'ont pas conscience du coût que représente la possession d'une voiture. Il pourrait

Wat de informatie betreft, ben ik het volledig met u eens. Veel mensen zijn zich niet meer bewust van alle kosten van autobezit en de jaarlijkse kosten die daaraan zijn verbonden. Het is misschien interessant om daarrond actie te ondernemen. Ik weet niet of het gewest al overwogen heeft om een soort van calculator aan te bieden. Misschien is het mogelijk om samen te werken met gemeenten. Dit lijkt me wel iets om verder uit te werken.

Ten slotte ben ik het ermee eens dat er moet worden samengewerkt met de aanbieders, in dit geval privéspelers. Ik ga er echter niet van uit dat dat altijd een financiële samenwerking moet zijn. De overheid heeft een goed gevulde portefeuille inzake ruimte die ze kan aanbieden: straten en dergelijke meer, die zeer waardevol zijn en die in onderhandelingen kunnen worden ingezet.

être intéressant de leur proposer un genre de calculateur, en collaboration avec les communes.

Enfin, je considère aussi qu'il faut collaborer avec les opérateurs privés, mais la collaboration ne doit pas toujours être de nature financière. Les nombreux espaces dont disposent les pouvoirs publics peuvent être des atouts dans les négociations.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Ik ben benieuwd welke keuzes de komende maanden gemaakt zullen worden. U zegt dat de aanbesteding openstaat voor alle bedrijven, maar JCDecaux en Villo lijken door de jaren heen nog nooit echte concurrentie te hebben ondervonden. We moeten creatief zijn. Waarom bijvoorbeeld geen partnerschap met de MIVB uitwerken?*

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je vais observer de quelle manière, dans les mois à venir, les choix seront opérés pour gérer ce secteur. Vous déclarez que tous les acteurs pourront répondre au marché public. Pour ma part, je me montre plus mesuré. JCDecaux et Villo traversent les années, convention après convention, sans être véritablement exposés à la concurrence.

Il faudra se montrer créatif, en imaginant, par exemple, un partenariat avec la STIB. Si notre volonté est vraiment de travailler avec un opérateur bruxellois implanté depuis longtemps, le droit à la concurrence permettra de trouver des solutions. Quoiqu'il en soit, je ne fermerais pas cette porte de manière définitive.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Uw opmerkingen zijn relevant. Er is inderdaad nog werk aan de winkel.*

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces remarques sont pertinentes et il y a un travail à faire.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de gevolgen van de beperkende maatregelen voor de uitvoering van de dienstregeling van de MIVB".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- De coronacrisis heeft de uitvoering van het nieuwe Busplan van de MIVB vertraagd. Dat komt onder meer omdat de opleiding van de buschauffeurs werd opgeschort, maar dat is niet het enige probleem.*

Zo heeft de regering beslist om de snelheid in Brussel vanaf januari 2021 tot 30 km/u te beperken. Als die maatregel er komt, zal dat grote gevolgen hebben voor de reissnelheid van de trams en de bussen. De MIVB zal dus meer trams en bussen op elke lijn moeten inzetten om aan de vraag te kunnen voldoen, maar daarvoor heeft ze niet voldoende materieel.

Een andere bron van ongerustheid betreft de dienstregeling vanaf september 2020. Wij verwachten een gedragswijziging bij de reizigers die een invloed zal hebben op de exploitatie van het openbaarvervoersnet. Houdt de dienstregeling vanaf september daar rekening mee? Bevat ze bijzondere maatregelen?

Zullen er vanaf 2021 meer bussen en trams worden ingezet om de invoering van de zone 30 te compenseren? Heeft de MIVB daarvoor voldoende materieel? Zal die zone 30 de stad niet verstikken, met inbegrip van het openbaar vervoer?

MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les conséquences des mesures de confinement sur la mise en application des horaires de la STIB".

M. David Weytsman (MR).- Le ralentissement des projets dû aux mesures de confinement a inévitablement des répercussions au niveau de la STIB. On a appris récemment que la mise en œuvre du plan directeur du réseau bruxellois de bus de la STIB était retardée par la crise du coronavirus. Nous avons eu l'occasion d'en parler dans le cadre de l'audition de certains agents de la société. Ce retard serait notamment dû à la suspension forcée de la formation des agents de conduite.

Ce n’est pas le seul obstacle qui va retenir les responsables de la STIB. En effet, la Région de Bruxelles-Capitale devrait, dès janvier 2021, être soumise à une limitation de la vitesse à 30 km/h pour tous les véhicules. Cette mesure, si elle doit être appliquée, va avoir de fortes répercussions sur la vitesse commerciale, tant des bus que des trams, qui vont se trouver paralysés dans leur progression, vu la vitesse imposée. Pour faire face à la demande, et vu la vitesse limitée, la STIB devrait disposer d’un parc de matériel roulant plus vaste.

La limitation de la vitesse devra être compensée au niveau de la STIB par un accroissement du nombre de véhicules sur chaque ligne. Aujourd’hui déjà, la STIB n’hésite pas à rappeler que son parc de véhicules est utilisé quasi à pleine capacité. Pour faire face à la situation qui découlera de l'instauration de la zone 30 sur l’ensemble du territoire, la STIB ne disposerait pas du matériel suffisant pour répondre à la demande.

Il existe certainement d’autres sources de préoccupations au niveau de la STIB, notamment dans l’application des horaires dès septembre 2020, car nous devons nous attendre à une modification des comportements qui aura une incidence sur l’exploitation du réseau de transport public.

Des mesures particulières sont-elles programmées dans les horaires applicables dès septembre 2020 pour répondre à la demande ? Les horaires de 2021 incluent-ils une plus grande utilisation du matériel

roulant pour compenser l'application de la zone 30 ?

Le parc des trams suffira-t-il dès janvier 2021 pour garantir un service identique à celui qui existait auparavant ? Ne nous dirigeons-nous pas purement et simplement vers un étouffement de la ville dès janvier 2021, auquel les véhicules de transport public - trams et bus - ne pourront échapper ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Wat de dienstregeling vanaf september betreft, willen de MIVB en de Brusselse regering uiteraard het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen, zeker ten opzichte van de auto.*

Door de coronacrisis is het belangrijker dan ooit om een hoge capaciteit aan te bieden, vooral tijdens de spitsuren. We moeten immers zoveel mogelijk vermijden dat de reizigers te dicht op elkaar zijn gepakt. De MIVB zal dus de gebruikelijke capaciteit behouden in haar dienstregeling van september 2020.

De algemene zone 30 heeft tot doel om:

- het aantal verkeersongevallen en de ernst ervan te verminderen;

- een gunstig klimaat te creëren voor voetgangers en fietsers;

- het lokale karakter dat de meeste Brusselse straten hebben, te concretiseren;

- de milieuhinder te verminderen, in het bijzonder de geluidsoverlast, en de levenskwaliteit te verbeteren;

- de snelheidsregels duidelijker te maken.

Het doel is dus niet alleen om de snelheid te beperken.

Het project Stad 30 omvat een aantal uitzonderingen. Zo zal de limiet van 50 km/u op bepaalde plaatsen behouden blijven, voornamelijk op de grote assen, zoals de tunnels van de Kleine Ring, de Tervurenlaan en de Belliardstraat.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne les horaires prévus en septembre, la volonté de la STIB et de la Région bruxelloise est évidemment de favoriser l'usage des transports publics, certainement par rapport à la voiture. Il est, dès lors, essentiel de continuer à offrir des fréquences de passage et des capacités aussi élevées que possible.

Dans le contexte due la crise liée au Covid-19, il est plus important que jamais de continuer à offrir des capacités de transport suffisantes, en particulier pendant les heures de plus grande fréquentation, afin d'éviter autant que possible que les voyageurs ne soient trop près les uns des autres dans les véhicules. La STIB prévoit donc de maintenir sa capacité de transport habituelle dans les horaires de septembre 2020.

Au sujet de l'impact de la zone 30 en ville sur les horaires et le parc de véhicules, il convient de rappeler que le projet a pour ambition :

- de réduire le nombre et la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers ;

- d'offrir des conditions favorables au développement de la marche et du vélo, dans un trafic apaisé ;

- de matérialiser le caractère local de la grande majorité des voiries bruxelloises ;

- de diminuer les nuisances environnementales, notamment le bruit du trafic, et d'augmenter la qualité de vie en ville ;

- d'augmenter la lisibilité sur la vitesse dans toute la Région.

Het snelheidsregime zal worden bepaald aan de hand van duidelijke criteria. De wegen waar vandaag een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt, blijven zone 30. Op de gewestelijke wegen wordt het regime van 50 km/u of 70 km/u behouden, maar de snelheid kan worden teruggebracht tot 30 km/u in de omgeving van een school of in een ongevalgevoelige zone.

Er wordt nog overlegd over de wegen van de openbaarvervoernetwerken Plus en Comfort waar momenteel 50 km/u mag worden gereden. Brussel Mobiliteit bekijkt samen met de MIVB en de gemeenten over welke wegen het gaat en hoe kan worden vermeden dat de limiet van 30 km/u een negatieve impact heeft op de reissnelheid van het openbaar vervoer. Die reissnelheid is immers een bepalende factor voor de omvang van het wagenpark en de exploitatiekosten.

Tijdens de spitsuren kan Stad 30 een impact hebben op de reissnelheid van de bussen. Gemiddeld rijden deze tijdens de spits met 14,5 km/u. Op heel wat plaatsen rijden ze echter sneller, onder meer op rechte stukken langs spoorwegen, het kanaal of grote voorzieningen, en op bepaalde grote assen in de tweede kroon, vooral wanneer ze in de andere richting rijden dan het spitsverkeer.

De MIVB heeft Brussel Mobiliteit een lijst van wegen voorgelegd waar de stedelijke context een uitzondering op de algemene regel van 30 km/u rechtvaardigt. Het gaat in de meeste gevallen om assen waar weinig bebouwing is of waar veilige voorzieningen zijn voor de actieve vervoerswijzen. Brussel Mobiliteit zal die vragen nu bestuderen aan de hand van een aantal criteria, zoals verkeers-veiligheid en verstilling.

Er kan overigens ook tijdswinst geboekt worden. Op sommige assen zal het verkeer immers vlotter verlopen wanneer er maar 30 km/u mag worden gereden. Ook dat aspect zal de komende maanden worden bestudeerd.

Het project Stad 30 heeft niet alleen betrekking op snelheidsbeperkingen. Er zullen ook inrichtings-werken worden uitgevoerd, bijvoorbeeld om voorrang te geven aan het openbaar vervoer.

De gevolgen van de snelheidsbeperking zullen het sterkst voelbaar zijn buiten de spitsuren, in het

Comme vous le voyez, l'ambition ne se limite pas à réduire la vitesse.

Je vous livre également quelques éléments de contexte utiles au débat et à la réflexion. Le principe de ville 30 prévu par la Région comportera un certain nombre d'exceptions, qui incluent le maintien du régime de vitesse de 50 km/h à divers endroits, en particulier sur les grands axes et voies rapides, comme les tunnels de la Petite ceinture, l'avenue de Tervueren et la rue Belliard.

La définition du régime de vitesse se fait sur la base de critères précis. Les voiries ou tronçons de voiries actuellement à 30 km/h le resteront. Les voiries du réseau régional auto plus sont d'office maintenues à 50 km/h, voire 70 km/h pour quelques entrées de ville, mais peuvent passer à 30 km/h devant une école ou dans une zone à concentration d'accidents.

Les voiries du réseau transport public plus ou transport public confort, qui sont aujourd'hui à 50 km/h, constituent le champ de discussion auquel il convient d'appliquer les critères de choix en concertation avec la STIB.

Bruxelles Mobilité a organisé une concertation avec la STIB et les communes afin de définir les axes concernés et éviter que l'application du régime de 30 km/h ne soit préjudiciable à la vitesse commerciale des transports publics. Il faut noter que la vitesse commerciale est un déterminant majeur des coûts d'exploitation et de la taille du parc de véhicules.

En ce qui concerne les bus, à l'heure de pointe, la ville 30 pourrait avoir un impact sur la vitesse commerciale. En effet, bien que la vitesse moyenne du réseau de bus soit de 14,5 km/h à l'heure de pointe, il s'agit bien d'une moyenne. En de nombreux endroits de la Région, les bus circulent à une vitesse plus élevée, notamment sur des portions de trajet rectilignes le long de voies de chemin de fer, du canal ou de grands équipements, ainsi que sur certains grands axes en seconde couronne, en particulier dans le sens contraire au trafic durant les heures de pointe.

La STIB a transmis à Bruxelles Mobilité une liste d'axes pour lesquels le contexte urbain justifierait une exception au régime général des 30 km/h. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'axes peu habités

bijzonder 's avonds en in het weekend. Als het aantal bussen en trams, dat op basis van de spitsuren bepaald is, volstaat, zal dat ook een economische impact hebben. Dat punt moet eveneens worden geëvalueerd.

De trams zijn niet onderworpen aan de snelheidsbeperkingen in de Wegcode, maar het gewest en de MIVB willen de geest van het project Stad 30 ook op het tramverkeer toepassen. De trams zullen dus met dezelfde snelheid als de rest van het verkeer rijden om een optimale verkeersveiligheid te waarborgen. De MIVB zal de impact op de reissnelheid berekenen voor de dienstregeling vanaf januari 2021.

De MIVB zal haar aanbod tijdens de spitsuren verhogen of de spitsuren verlengen. In dat laatste geval zal er bij eenzelfde aanbod extra personeel nodig zijn en zullen de voertuigen vaker moeten worden ingezet, waardoor de verbruiks- en onderhoudskosten zullen toenemen. Als de periode tussen de spitsuren kleiner wordt, zal dat ook een impact hebben op de organisatie van het onderhoud. Dat gebeurt immers doorgaans in de daluren. Met al die consequenties moet dus rekening worden gehouden, maar ik denk dat een verlenging van de spitsuren de mobiliteit in Brussel in positieve zin zal beïnvloeden.

ou bien sécurisés pour les modes actifs. Ces demandes devront être étudiées par l'administration sur la base de critères définis, en parallèle avec les objectifs de sécurité routière et d'apaisement de la ville.

Par ailleurs, un gain de temps pourrait également être étudié sur des axes qui seront fluidifiés lors de l'application du régime de 30 km/h. Cela ne semble pas évident, mais s'il y a moins d'embouteillages, le trafic pourrait être fluidifié, ce qui entraînerait un gain de temps. Cette question sera évaluée dans les prochains mois.

Il est également à noter que le projet de ville 30 ne concerne pas que les limitations de vitesse. Un autre axe de travail portera sur les aménagements de l'infrastructure. Ils permettront, dans de nombreux cas, de donner la priorité aux transports en commun (bandes réservées aux bus, sites propres, etc.) et de fluidifier leur trafic, notamment aux endroits où les bus sont englués dans le trafic automobile.

Les effets de la limitation de vitesse seront plus prononcés pendant toutes les périodes en dehors des heures de pointe, en particulier le soir et le week-end, ou pour le réseau Noctis. Si le parc – défini en fonction des heures de pointe – est suffisant, un impact économique est à prendre en considération. Ces conséquences sont en train d'être estimées et devront être réévaluées après la mise en œuvre du projet de ville 30.

Tant la Région que Bruxelles Mobilité et la STIB tiennent à trouver un équilibre entre le souhait d'une réduction de la vitesse pour assurer la sécurité routière et poursuivre toutes les ambitions que je viens de citer, et les conséquences pour les transports publics.

S'agissant des trams, bien qu'ils ne soient pas soumis aux limitations de vitesse imposées par le Code de la route, la Région et la STIB souhaitent honorer l'esprit qui a présidé au projet de ville 30. Les trams rouleraient donc à la même vitesse que le reste du trafic pour assurer une sécurité routière optimale sur les voies qu'ils partagent avec les autres véhicules soumis, eux, aux limitations de vitesse. Pour ces raisons, la STIB calculera également l'impact de ce projet sur la vitesse

commerciale pour les horaires ayant cours à partir de janvier 2021.

S'agissant des horaires et des fréquences, la STIB étendrait son offre en dehors des heures de pointe ou prolongerait ces dernières. La Belgique affiche des heures de pointe assez limitées en comparaison avec d'autres pays. Il sera important de discerner si l'on opte pour la solution que je viens de citer avec la même offre, car cela demanderait du personnel supplémentaire et impliquerait également une utilisation plus importante de chacun des véhicules. S'ils circulent davantage, ils génèrent évidemment des coûts supplémentaires de consommation et de maintenance.

Par ailleurs, si le temps écoulé entre les périodes de pointe diminue, cela aura un impact sur l'organisation de la maintenance des véhicules, qui est normalement effectuée en heures creuses. Toutes ces conséquences doivent être prises en compte. Pour autant, je pense que la prolongation des heures de pointe diminuerait la pression qu'elles subissent et aurait un impact positif sur la mobilité à Bruxelles.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- De MIVB geeft zelf toe dat de limiet van 30 km/u een impact zal hebben op de reissnelheid van de bussen en trams, vooral omdat die ook op de eigen beddingen zal gelden.*

M. David Weytsman (MR).- Selon les rapports et de l'aveu même de la STIB, la généralisation du régime de 30 km/h aura un impact sur la vitesse commerciale des bus et des trams. D'autant plus que, si je comprends bien, vous allez imposer ce régime même sur les sites propres.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Die limiet zal niet overal gelden. Als een tram 50 km/u rijdt op de Haachtsesteenweg, zal dat een grote impact hebben op het autoverkeer. Op de Tervurenlaan, waar de tram in eigen bedding rijdt, zal die impact veel kleiner zijn. Alles hangt dus af van de locatie. Wij bekijken samen met de MIVB en de gemeenten, straat per straat, wat de beste optie is voor elk onderdeel van het netwerk.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Non, pas partout. Les trams ne sont d'ailleurs pas soumis au Code de la route pour ce qui est de la vitesse. Cependant, prenons l'exemple de la chaussée de Haecht : si le tram y roule à 50 km/h, cela aura un impact sur les voitures. Sur le site propre de l'avenue de Tervueren, l'impact sera beaucoup moins important, moyennant le respect des passages piétons. Tout dépend donc du lieu. Le travail effectué avec la STIB et les communes vise à déterminer la meilleure option pour chaque partie du réseau, rue par rue, étape par étape.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Ik begrijp dat, maar de snelheid die wordt veralgemeend, om alle goede redenen die u vermeldt, zal een impact hebben op de reissnelheid*

M. David Weytsman (MR).- Je comprends tout à fait, mais la vitesse imposée généralisée, pour tous les bons arguments que vous avez évoqués et dont les enjeux ne sont pas réductibles à la vitesse, aura

van de bussen en de trams. Als u het aanbod wilt behouden, zijn er dus meer voertuigen nodig, ofwel moeten de spitsuren worden verlengd om dezelfde frequentie te behouden.

Ik herhaal dus mijn vragen. Beschikt de MIVB over voldoende materieel?

Zal de toepassing van het nieuwe Busplan vertraging oplopen? Over hoeveel vertraging spreken we? Op welke lijnen? Zijn er bijzondere maatregelen gepland in de dienstregeling die van toepassing wordt in september?

Zullen er vanaf 2021 meer bussen en trams worden ingezet om de snelheidsbeperking te compenseren? Dreigt het aanbod niet te verminderen door gebrek aan materieel, gelet op de leveringstermijn van de jongste bestellingen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De zone 30 wordt pas van kracht in januari 2021. De frequenties zullen dus niet veranderen in september. Vanaf januari zullen we met de evaluatie starten, waarna we indien nodig de frequenties zullen aanpassen in overleg met de MIVB. Momenteel werken we aan de kaarten om een goed evenwicht te vinden tussen de reissnelheid, de verkeersveiligheid en de andere doelstellingen.*

Het is nog te vroeg om uw vragen te beantwoorden. Het project Stad 30 is niet de enige factor die een rol speelt in het Busplan. Er moet ook rekening worden gehouden met het aantal chauffeurs, de investeringen in rollend materieel, enzovoort. De

donc un impact sur la vitesse commerciale des bus et des trams. Puisque vous voulez au moins maintenir l'offre, laquelle devait normalement être augmentée, il faudra plus de matériel roulant ou, à l'inverse de ce que vous avez dit, élargir les heures de pointe pour maintenir la même fréquence.

Je répète donc mes questions. Dispose-t-on du matériel suffisant ?

L'application du plan directeur du réseau bruxellois de bus prendra-t-elle du retard ? Le directeur que nous avons auditionné avait évoqué un retard. De quel ordre sera-t-il ? Sur quelles lignes ? Des mesures particulières sont-elles programmées dans les horaires d'application dès septembre 2020 ?

Les horaires de 2021 prévoient-ils une plus grande utilisation du matériel roulant à titre de compensation ? Je présume que vous ne pourrez pas acheter du matériel roulant aussi rapidement que souhaité.

Le parc de trams suffira-t-il, dès janvier 2021, à garantir un service identique à celui d'aujourd'hui ? Ne se dirige-t-on pas purement et simplement vers un étouffement, ou du moins un rétrécissement de l'offre, à défaut de matériel roulant suffisant et sachant que les commandes prévues, dont nous connaissons plus ou moins les échéances, ne permettront pas de maintenir l'offre actuelle de bus et de trams ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La zone 30 sera mise en œuvre à partir de janvier 2021. Les fréquences ne devraient donc pas changer en septembre prochain, sauf modifications ponctuelles selon les nécessités. Les évaluations démarreront en janvier. Nous disposerons alors d'estimations et, au besoin, nous adapterons les fréquences, en concertation avec la STIB. Pour l'instant, nous travaillons sur les cartes pour trouver le meilleur équilibre entre la vitesse commerciale, la sécurité routière et d'autres impératifs.

Il est donc encore trop tôt pour répondre à vos questions. Quant au plan directeur du réseau bruxellois de bus, la Ville 30 n'est pas le seul facteur déterminant : il y a aussi le nombre de chauffeurs, les investissements dans le matériel roulant, etc. Pour l'heure, notre intention est de

bedoeling is om het Busplan uit te rollen volgens de meerjarenplanning.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Er zijn meer problemen dan het rollend materieel. Er moeten ook meer chauffeurs worden opgeleid. Wanneer zult u weet hebben van een eventuele vertraging?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het project Stad 30 zal normaal nog voor de zomer in tweede lezing aan de regering worden voorgelegd. Alles zal afhangen van het overleg met de gemeenten en de MIVB. Ik wil met een definitieve kaart naar de regering stappen, maar dat betekent niet dat er in de komende jaren geen aanpassingen meer kunnen gebeuren.*

- Het incident is gesloten.

déployer le plan bus conformément à la planification pluriannuelle.

M. David Weytsman (MR).- Les problèmes sont effectivement multiples et ne concernent pas que le matériel roulant. Il s'agira également de former davantage de chauffeurs pour la même offre. Quand serez-vous informée d'un éventuel retard sur le calendrier, sachant que janvier 2021 est une échéance assez proche ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le principe de la ville 30 devrait passer en deuxième lecture au gouvernement avant l'été. Cela dépendra des concertations qui se tiennent actuellement avec les communes et la STIB car nous souhaitons, pour cette deuxième lecture, disposer de la carte définitive de mise en œuvre de ce principe. Nous pourrons ainsi commencer à entreprendre les travaux nécessaires à l'accompagnement du projet. Bien entendu, celui-ci n'est pas immuable et des adaptations pourront toujours y être apportées dans les années à venir.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de impact van de aankondigingen inzake mobiliteit op de toegankelijkheid van de handelszaken en horecagelegenheden in het centrum van Brussel".

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "l'impact des annonces en matière de mobilité sur l'accessibilité des commerces et établissements horeca du centre de Bruxelles".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- De Covid-19-crisis weegt zwaar op de handel en de horeca. Ook na de lockdown hebben ondernemers in die sectoren nog steun van de overheid nodig om te overleven en hun activiteiten te hervatten.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La crise du Covid-19 pèse lourdement, nous en sommes tous très conscients, sur les commerces et les établissements horeca. Dans le cadre de la dynamique de déconfinement, ceux-ci continuent à avoir besoin du soutien des autorités publiques pour reprendre

Het Brussels Gewest nam een aantal initiatieven op het vlak van zachte mobiliteit. Zo voerde de regering hier en daar zones 20 in. Het is de bedoeling dat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen, zodat minder mensen het openbaar vervoer nemen, waar ze onvoldoende afstand kunnen houden van elkaar. Niet iedereen kan echter over een lange afstand fietsen of wandelen. De auto blijft dan ook nodig in Brussel.

De verschillende vervoersvormen moeten op elkaar afgestemd worden en de winkelbuurten en het centrum van Brussel moeten voor iedereen toegankelijk gemaakt worden.

Schepen van Economie en Handel van de stad Brussel Fabian Maingain vreesde er onlangs voor dat winkelaars na de mobiliteitswijzigingen in Brussel het stadscentrum links zouden laten liggen. Hij is bang dat de maatregelen het economische herstel zullen bemoeilijken omdat ze een psychologische barrière vormen voor consumenten.

Om dat te voorkomen en vanuit een streven naar de combinatie van meerdere vormen van vervoer, stelde hij voor om een kaart in te voeren die toegang geeft tot het netwerk van Interparking in Brussel-Stad. Bovendien zouden ook vervoers-bewijzen van de MIVB op die kaart kunnen worden geladen.

Daarnaast wil hij dat de zone 20 opnieuw wordt geëvalueerd volgens het model dat voor de heropening van het Ter Kamerenbos werd gebruikt. Hij wil terug naar de snelheidsbeperking van 30 km/u die in het plan van de stad Brussel is opgenomen, maar slecht wordt nageleefd.

Kreeg het gewest de vraag om een gecombineerde kaart voor Interparking en vervoersbewijzen van de MIVB in te voeren? Zo ja, hoe reageerde u daarop? Als die kaart er komt, binnen welke termijn zal dat dan gebeuren?

Hoe staat u tegenover een nieuwe evaluatie van de zone 20 en een terugkeer naar de zone 30 in de Vijfhoek?

un rythme leur permettant de survivre et, je l'espère rapidement, de vivre de leurs activités.

En matière de mobilité, des initiatives ont été lancées par la Région pour favoriser la mobilité douce par rapport à l'usage de la voiture individuelle. C'est dans ce cadre que, notamment, des zones de rencontre - ou zones 20 - sont développées çà et là. Et si l'on veut offrir notamment plus de place aux cyclistes et aux piétons, c'est pour limiter la fréquentation des transports publics, plus propices à la propagation du virus, et respecter les règles de distanciation sociale.

Or, tout le monde n'est pas capable de rouler à vélo ou de marcher sur de plus ou moins longues distances. La voiture reste donc un mode de déplacement qu'il ne faut pas bannir, au moment où l'on veut désengorger les transports publics.

Nous devons veiller à concilier les différents modes de transport et rendre les quartiers commerçants et quartiers du centre de Bruxelles accessibles à tous.

Dernièrement, mon collègue Fabian Maingain, échevin de l'économie et du commerce de la Ville de Bruxelles, s'inquiétait d'une possible désertion des clients du centre-ville à la suite des annonces concernant la transformation de la mobilité à Bruxelles. Il craint ainsi que les mesures défendues soient dommageables à la reprise économique parce qu'elles créeraient une barrière psychologique pour les consommateurs.

Afin d'éviter une telle situation, et dans une vision de multimodalité, il a proposé l'instauration d'une carte donnant accès au réseau Interparking de la Ville de Bruxelles, sur laquelle il serait possible d'ajouter des billets de transport de la STIB.

Il souhaite également une réévaluation de la zone 20, sur le modèle de la concertation menée pour la réouverture du bois de la Cambre. Son souhait est un retour à la limitation de 30 km/h prévue dans le plan de la Ville de Bruxelles, et déjà peu respectée.

La Région a-t-elle été sollicitée pour l'instauration d'une carte combinée Interparking-STIB ? Dans l'affirmative, quelles suites ont-elles été données à

Welke acties wil het gewest voeren om consumenten te overtuigen om naar het stadscentrum te komen en lokaal te consumeren?

cette demande ? Si elles sont positives, dans quel délai cette mesure pourra-t-elle être effective ?

Qu'en est-il de la demande de réévaluation de la zone 20 et de retour au régime des 30 km/h, notamment dans le Pentagone ?

Si une communication a bien été réalisée par la Région pour mettre en avant les nouvelles initiatives en matière de mobilité, notamment les zones de rencontre, quelles actions développe-t-elle pour encourager les consommateurs à se rendre dans le centre-ville, en plus de consommer local ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De heer Maingain is schepen bij de stad Brussel, die in samenwerking met het gewest de beslissing nam om van de Vijfhoek en het Ter Kamerenbos woonerven te maken. Ik sta achter dergelijke beslissingen, maar dat neemt niet weg dat ze moeten worden besproken.*

De vooruitgang op het gebied van mobiliteit zal geen impact hebben op de toegankelijkheid van de winkelstraten en de horecazaken in het stadscentrum. Doordat het stadscentrum een woonerf is geworden, kunnen voetgangers er de volledige openbare ruimte gebruiken en de afstandsregels naleven. Dat was door de smalle voetpaden en de wachtrijen voor de winkels bijna onmogelijk geworden. Een snelheidsbeperking tot 20 km/u beperkt bovendien het risico op ongevallen met zwaargewonden aanzienlijk.

Een omvorming tot woonerf en bijhorende snelheidsbeperking brengen de toegankelijkheid van winkelstraten niet in het gedrang. Autobestuurders kunnen nog steeds naar het centrum rijden, maar door de snelheid te beperken, geven we de voetgangers er voorrang.

Overigens zijn er heel wat Europese steden die met succes gelijkaardige regels en snelheids-beperkingen hebben ingevoerd.

Voetgangers hebben voorrang in woonerven, maar fietsers niet. Kwetsbare weggebruikers hebben wel een voordeel bij de lagere snelheid en de vlotte toegankelijkheid van de volledige openbare ruimte. Automobilisten mogen de andere weggebruikers niet in gevaar brengen. De invoering van

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- M. Maingain est également échevin à la Ville de Bruxelles. La mise en zone de rencontre du Pentagone et du bois de la Cambre est une décision prise par la Ville de Bruxelles, en collaboration avec la Région. Je soutiens de telles décisions, mais il est néanmoins nécessaire que des débats aient lieu.

S'agissant de la demande de réévaluation des zones 20 ou de rencontre, les avancées en matière de mobilité n'auront pas d'impact sur l'accessibilité des commerces et des établissements horeca du centre-ville. La mise en zone de rencontre permet aux piétons d'utiliser toute la largeur de l'espace public et de respecter facilement les consignes de distance physique. En effet, l'étroitesse des trottoirs à laquelle s'ajoutent les files d'attente à l'entrée des commerces rendait presque impossible le respect des consignes sanitaires. La limitation de vitesse à 20 km/h diminue sensiblement les risques d'accidents routiers assortis de blessures graves.

Ni la zone de rencontre, ni la limitation à 20 km/h ne mettent donc en péril l'accessibilité des zones de commerce. Il n'est donc pas question de désertion des commerces du centre-ville, puisque tous les conducteurs peuvent continuer d'y accéder, ainsi qu'aux parkings publics et privés, pour autant qu'ils respectent le Code de la route. En imposant une vitesse réduite, nous rendons la priorité aux piétons. Tel est le point d'équilibre qui a été trouvé.

D'autres villes européennes ont choisi de déployer ces dispositifs et se dotent de rues commerçantes florissantes : Bordeaux, Metz, Genève et Chambéry en format permanent, à grande échelle et

woonerven heeft een uitstekende invloed op de verkeersveiligheid.

Om de verkeersluwe zone in de Vijfhoek verder uit te bouwen, roept het gewest de stad Brussel op om de woonerven zo groot mogelijk te maken en het doorgaand verkeer tot de lussen eromheen te beperken. Dat moet niet alleen de veiligheid van de voetgangers garanderen, maar ook de levenskwaliteit en de aantrekkelijkheid van het stadscentrum bevorderen.

Over de woonerven en de verkeerslussen zal met de omwonenden, handelaars en andere betrokkenen worden overlegd. Na een testfase van enkele maanden volgt een evaluatie, alvorens wordt beslist om de zones al dan niet definitief in te voeren.

De stad Brussel en andere gemeenten namen die maatregelen in antwoord op een crisissituatie en om ervoor te zorgen dat de afstandsregels gemakkelijker na te leven zijn.

Nu er een einde komt aan de lockdown, moeten de projecten worden geëvalueerd. Het is inderdaad belangrijk dat er geen psychologische drempel is die autobestuurders ervan weerhoudt om naar de Vijfhoek te komen. Communicatie zal daarin een belangrijke rol spelen. Het gewest werkt daarvoor samen met de stad Brussel.

à l'échelle des centres-villes ; Vienne et Liège dans le contexte du Covid-19. Seuls les piétons y sont prioritaires sur tous les conducteurs. Les cyclistes ne jouissent d'aucune priorité. Les usagers vulnérables sont, par contre, clairement avantagés par la vitesse réduite et par l'accès aisé à l'ensemble de l'espace public. Les conducteurs ne peuvent pas mettre en danger les usagers qui s'y déplacent. Les résultats en matière de sécurité routière dans les villes qui ont instauré des zones de rencontre permanentes, dans un contexte global de modération du trafic, sont excellents.

Pour la suite de l'élaboration de la maille apaisée du Pentagone et dans l'esprit du plan Good Move, la Région invite la Ville de Bruxelles à maximiser ces zones de rencontre tout en réduisant le trafic de transit à travers des boucles de circulation. Ces dispositions devraient garantir la sécurité absolue des piétons et améliorer la qualité de vie et l'attractivité, y compris commerciale, de la ville.

Le choix des zones de rencontre et des boucles fera l'objet d'une concertation avec les riverains, les commerçants, etc. Une phase de test de quelques mois sera suivie d'une phase d'évaluation avant que ne soit envisagée une éventuelle pérennisation.

Ces mesures ont été prises par la Ville de Bruxelles et d'autres communes pour répondre à une situation de crise et faciliter le respect des règles de distanciation sociale.

Maintenant que débute la phase de déconfinement, l'évolution des projets doit être évaluée. Il est effectivement primordial que les clients automobilistes ne se créent pas de barrière psychologique qui les découragerait de venir consommer dans le Pentagone. La communication jouera un rôle primordial pour faire comprendre que ces initiatives et un plan de circulation bien réfléchi révolutionneront le centre-ville en matière de qualité de vie et d'attractivité commerciale. Plus apaisé, il sera aussi plus agréable pour les Bruxellois et les visiteurs, tout en restant parfaitement accessible à tous les modes de transport.

La Région collaborera avec la Ville de Bruxelles pour faire passer ce message dans le cadre de l'élaboration participative du plan de circulation, laquelle associera tous les publics, dont les

commerçants et leurs clients. Rappelons que les piétons et les cyclistes sont aussi de bons clients ! Nous devrons surtout travailler sur la communication.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik weet dat Fabian Maingain schepen is in de stad Brussel en dat de stad maatregelen neemt. Mijn vraag over de gecombineerde kaart voor Interparking en de MIVB heeft echter betrekking op een gewestbevoegdheid.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je sais bien que Fabian Maingain est échevin à la Ville de Bruxelles et que les mesures sont prises à la Ville de Bruxelles. Cependant, les questions posées ici concernent davantage la Région, notamment celle relative au contact avec la STIB à propos de la carte combinée Interparking-STIB.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De MIVB werd niet gecontacteerd over een dergelijke kaart.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB n'a pas été contactée à propos de cette carte.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- U had het over communicatie en evaluatie. De snelheidsbeperking van 20 km/u in de Vijfhoek werkt niet. Vooral voor bussen en vrachtwagens is het moeilijk om ze na te leven. Geldt de beperking ook voor fietsen en steps?*

Voorts kan ik mij niet voorstellen dat voetgangers in bepaalde straten op de rijweg gaan lopen, ook al hebben ze daar in theorie absolute voorrang. In veel van die straten is het voor autobestuurders bovendien moeilijk om de snelheidsbeperking na te leven. Er staan ook geen borden waarop de beperking is aangegeven en heel wat weggebruikers zijn niet van de snelheidsbeperking op de hoogte. De regel wordt in de praktijk dan ook niet toegepast. Daar moet u bij de evaluatie rekening mee houden.

Ook voor de hulpdiensten vormen het woonerf en de snelheidsbeperking een hinderpaal. Mocht een voetganger door een voertuig van de hulpdiensten worden aangereden, dan zullen de gevolgen voor zowel het slachtoffer als de betrokken bestuurder ernstig zijn.

Federaal minister van Mobiliteit Bellot stelde voor om uitzonderingsborden voor de hulpdiensten te plaatsen, om duidelijk te maken dat de beperkingen niet voor hen gelden. Komen die borden er?

Woonerven waren aanvankelijk als voorlopige gezondheidsmaatregel bedoeld. Als ze blijvend

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous avez abordé la question de l'évaluation et de la communication. Je voudrais répliquer sur plusieurs points.

Depuis le dépôt de cette question, j'ai eu l'occasion d'expérimenter en voiture la zone 20 dans le Pentagone. Cela ne fonctionne pas. Il est notamment impossible aux bus et aux camions de livraison de respecter cette zone 20. La limitation de vitesse s'applique-t-elle à tous les modes de transport, y compris les vélos et les trottinettes ?

Par ailleurs, je n'imagine pas un piéton marcher au milieu de la rue du Lombard, de la rue Lebeau ou de la rue Royale, alors qu'en théorie il a la priorité absolue et que la zone de rencontre le lui permet. De même, j'imagine mal un automobiliste respecter la limitation de 20 km/h sur la rue Royale, la rue de la Régence ou en descendant la rue Lebeau. Même si c'est la vitesse maximale autorisée, il est très difficile de la respecter et y parvenir créerait de la pression derrière soi. En effet, les panneaux de signalisation ne mentionnent pas la limitation de vitesse à 20 km/h et, même si nul n'est censé ignorer la loi, beaucoup de citoyens et d'usagers ne sont pas au courant. La règle n'est donc pas appliquée dans les faits. Il est important de le noter dans l'évaluation.

Cette zone montre également ses limites quant à son accessibilité par les services de secours et à la vitesse autorisée. Vous l'avez rappelé, la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles ne verbalise pas, mais si un piéton ou un cycliste devait être renversé

worden, zijn een evaluatie en overleg met de omwonenden noodzakelijk.

par un véhicule de secours, les conséquences seraient non seulement très graves pour la victime, mais aussi pour le chauffeur en situation d'urgence où il doit agir très vite pour sauver des vies.

Le ministre fédéral de la mobilité avait émis la suggestion de placer des panneaux indiquant "excepté véhicules de secours". Ces panneaux vont-ils être installés ?

Enfin, les zones de rencontre étaient, à l'origine, des mesures sanitaires provisoires. Dans le cas où elles seraient rendues pérennes, j'insiste sur la nécessité d'évaluer le dispositif et de consulter les riverains, afin qu'il n'y ait pas, d'un côté, des zones apaisées et, de l'autre, des reports de charge qui pourraient affecter négativement les relations entre les quartiers.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De maatregel is zeker niet perfect en moet worden geëvalueerd, maar ze bood wel een oplossing voor een probleem dat zich tijdens de lockdown voordeed.*

In verband met de snelheidsbeperking laat de MIVB weten dat de reissnelheid van haar bussen door het beperkte verkeer hoger ligt dan ooit tevoren. De bussen boeten dus niet aan snelheid in als gevolg van het woonerf. Voor de trams is er ook geen probleem, aangezien die buiten de zone van het woonerf rijden.

Gebruikers van steps en fietsers moeten zich aan de snelheidsbeperking houden. Ik ben het ermee eens dat regelmatige bewustmakingscampagnes over de verkeersregels nodig zijn. In het verkeersreglement is geen uitzondering voor hulpdiensten opgenomen.

Overeenkomstig de betreffende juridische bepaling, die in bepaalde uitzonderingen voorziet, stelt de politie in bepaalde gevallen geen proces-verbaal op.

Het verkeersreglement moest op gewestniveau worden aangepast. Er is dan ook een voorstel tot wijziging in eerste lezing aan de regering voorgelegd. De Raad van State was echter van mening dat dat een federale bevoegdheid blijft. Daarop contacteerde ik federaal minister van Mobiliteit Bellot, die zich bereid verklaarde om de

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La mesure n'est certainement pas parfaite et devra être évaluée, mais elle a eu le mérite d'apporter une réponse à un problème apparu durant la période de confinement.

S'agissant de l'obligation, pour le bus, de respecter la limite de 20 km/h, la STIB fait savoir que la vitesse commerciale du bus est plus élevée que jamais parce que le trafic est réduit. L'aménagement d'une zone de rencontre n'est donc pas synonyme d'une perte de vitesse commerciale pour les bus. Les trams ne sont pas concernés par ce critère, puisqu'ils circulent sur un axe situé en dehors de la zone de rencontre.

Les usagers de trottinettes et les cyclistes sont tenus de respecter la vitesse maximale de 20 km/h. Je partage votre avis sur la nécessité de rappeler régulièrement les règles du Code de la route, à travers des campagnes de sensibilisation. Celui-ci ne prévoit pas d'exception pour les services de secours dans les zones piétonnes et cyclables.

La zone de police ne verbalise pas dans les zones de rencontre, conformément à la disposition juridique qui prévoit des clauses de justification et d'excuse.

Une modification du Code de la route au niveau régional s'imposait, dès lors que les vitesses maximales autorisées varient d'une Région à

kwestie te regelen. Ik hoop dat het snel in orde komt en nam contact op met de politiezones om problemen te voorkomen.

Het plaatsen van uitzonderingsborden voor de hulpdiensten ligt juridisch moeilijk. Uiteraard werk ik met federaal minister Bellot samen. Ik hoop dat het verkeersreglement snel wordt aangepast, zodat dat probleem in heel België kan worden opgelost voor woonerven en fietsstraten.

l'autre. Un projet de Code de la route modifié a été soumis en première lecture au gouvernement. Le Conseil d'État a considéré que cela restait un aspect fédéral. Nous avons donc contacté le ministre Bellot, qui s'est dit disposé à régler cette question. J'espère que ce sera possible rapidement. Entre-temps, nous avons pris contact avec les zones de police afin d'éviter tout problème.

Nous avons étudié la proposition de M. Bellot pour les panneaux, mais certains aspects juridiques y font obstacle. Nous entendons bien sûr collaborer avec le ministre fédéral. J'espère que, dans un futur proche, le Code de la route sera adapté pour régler ce problème dans les zones de rencontre et les rues cyclables de tout le pays.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Hoeveel tijd heeft de federale regering nodig om het verkeersreglement aan te passen? Welke juridische bepalingen vormen een hinderpaal voor de uitzonderingsborden?*

Woonerven waren oorspronkelijk bedoeld voor doodlopende straten of geïsoleerde zones, maar tegenwoordig beslaan ze hele wijken. Ik begrijp dat u de Brusselaars ruimte wilt bieden om de afstandsregels na te leven, maar dat kan niet blijven duren. Misschien zijn woonerven met een maximumsnelheid van 30 km/u en voorrang voor voetgangers en fietsers het overwegen waard. Dan is de situatie wat meer in evenwicht.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Avez-vous une idée des délais nécessaires à l'autorité fédérale pour modifier le Code de la route ? Quels sont les écueils et contraintes juridiques qui font obstacle à la pose de panneaux "excepté véhicules de secours" ?

Rappelons que ces zones de rencontre, au départ, étaient plutôt prévues pour des culs-de-sac ou des zones isolées. Aujourd'hui, elles sont généralisées à des quartiers entiers alors que ce n'est pas leur vocation première. Je comprends bien que l'objectif est aujourd'hui de garantir une distanciation sociale, mais cela ne peut pas durer éternellement. Peut-être faut-il imaginer des zones de rencontre à 30 km/h, avec une priorité aux piétons et aux cyclistes. Cela permettrait de créer des situations plus équilibrées. Le dispositif initial n'a jamais été créé pour ça.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik zal federaal minister Bellot om een planning vragen, maar hij moet wel de procedures volgen. Hij heeft de gewesten om advies gevraagd en dat vergt tijd.*

Ik ben het ermee eens dat woonerven moeten worden behouden in de wijken die daarvoor geschikt zijn. Als ze naar het hele gewest zouden worden uitgebreid, zouden ze minder impact hebben. Juridisch is het onmogelijk om een woonerf met een maximumsnelheid van 30 km/u in

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais demander à M. Bellot s'il peut déjà nous communiquer une estimation du calendrier, mais il doit respecter une procédure. Il a demandé l'avis des Régions et cela prendra du temps.

Sur la question des axes, je conviens que les zones de rencontre doivent être maintenues dans les quartiers qui s'y prêtent. Leur généralisation à l'ensemble de la Région réduirait leur impact. Il est donc important de bien choisir leur localisation et de discerner ce qu'il faut pérenniser ou non au sortir de cette période de crise. La création d'une zone de

te voeren, maar ik zal daar meer informatie over inwinnen.

Voor mij is de veiligheid van de weggebruikers het belangrijkst. Als voetgangers op de rijweg mogen bij een maximumsnelheid van 30 km/u, kan dat conflictsituaties opleveren.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Die zijn er nu al.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Op dit moment geef ik de voorkeur aan een snelheidsbeperking van 30 km/u op assen die buiten de woonerven vallen. Dat is een van de punten die ik de komende weken zal evalueren.*

- Het incident is gesloten.

rencontre à 30 km/h est impossible juridiquement, mais je vais malgré tout m'informer à ce sujet.

Ma première préoccupation porte sur le maintien de la sécurité des usagers. Si l'on donne le droit aux piétons de circuler sur une chaussée où les véhicules peuvent rouler à 30 km/h, cela pourrait engendrer des situations conflictuelles.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Elles le sont déjà actuellement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour l'instant, je préfère qu'un axe qui n'a pas vocation à devenir une zone de rencontre reste un axe en zone 30. Cela fait partie des points que nous devrons évaluer dans les semaines à venir.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

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

betreffende "de veiligheid in verband met het inzetten van hybride bussen in het Brussels Gewest".

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

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

concernant "la sécurité liée à la mise en circulation de bus hybrides en Région bruxelloise".

De heer Hicham Talhi (Ecolo) *(in het Frans).- De laatste jaren constateren we een explosieve groei van nieuwe verplaatsingsmodi in het Brussels Gewest. Dat is uitstekend nieuws.*

Ook rijden er steeds meer elektrische en hybridevoertuigen op het openbaarvervoernet. Die nieuwe technologieën doen het brandgevaar toenemen. Hoe gering ook, dat risico dienen we onder controle te houden.

Het probleem wordt veroorzaakt door de lithiumbatterijen: als er zich daar een kortsluiting voordoet, vatten ze vlam. Door chemische reacties komen er gevaarlijke stoffen vrij, waaronder

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Depuis quelques années déjà, et aujourd'hui plus encore, la mobilité évolue et les nouveaux modes de déplacement explosent dans notre capitale. C'est une excellente chose ! Au niveau de nos transports en commun, l'électrification et l'hybridation du parc augmente au fil des ans. Cette croissance va de pair avec le risque d'incendies liés à ces nouvelles technologies. Il est essentiel de contrôler ce risque, aussi faible soit-il.

Rappelons que le problème provient des batteries au lithium qui composent ces véhicules. Lorsqu'un court-circuit survient dans ces batteries, elles ne cessent de reprendre feu. Les réactions chimiques

waterstof. Om dat proces te stoppen, moeten de batterijen lange tijd gekoeld worden.

In oktober 2019 zei minister Smet in de commissie voor de Binnenlandse Zaken dat de oplossing erin bestond om het voertuig gedurende verschillende dagen onder te dompelen in een container gevuld met water. Voor kleine voertuigen hangt de Brusselse brandweer daarvoor af van de goodwill van Audi Brussels, dat over een dergelijke container beschikt. In oktober vroeg ik me al af wat de gevolgen zouden zijn als twee voertuigen tegelijk vlam zouden vatten.

Vandaag stel ik u dezelfde vragen, maar dan in verband met de hybridebussen die de MIVB heeft aangekocht conform het akkoord dat ze in 2018 heeft gesloten met Volvo Bus. Er rijden momenteel al 110 hybridebussen op het net en in 2021 volgt een tweede levering van 128 bussen.

Het verheugt me dat de MIVB stilaan de omslag maakt naar alternatieve mobiliteit, maar ze dient wel de nodige begeleidende veiligheids-maatregelen te treffen.

Er bestaat een minimale oplossing voor kleine elektrische of hybridevoertuigen. Is er voor hybridebussen, die tot 18 m lang kunnen zijn, een gelijkaardige oplossing uitgewerkt? Heeft de MIVB een actieplan opgesteld? Heeft Volvo Bus een nota bezorgd? Wat met de hybridebussen van De Lijn en de TEC die in het Brussels Gewest rijden? Beschikken we over een groot bekken om bussen in onder te dompelen? Zo niet, bent u de discussie gestart met minister-president Vervoort en staatssecretaris Smet? Vindt er overleg plaats met de betrokken spelers? Wat is de stand van zaken?

entraînent la libération de substances dangereuses, dont de l'hydrogène. Pour y mettre un terme, il faut avoir la capacité de rafraîchir ces batteries de manière durable.

En octobre dernier, à l'occasion d'échanges en commission des affaires intérieures concernant le risque d'incendie des voitures électriques, le secrétaire d'État Pascal Smet, qui a la tutelle sur le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), expliquait que la solution résidait dans l'immersion du véhicule en question dans un conteneur rempli d'eau pendant plusieurs jours. Pour les petits véhicules, nos pompiers dépendent jusqu'à présent du bon vouloir d'Audi Brussels, qui dispose d'un conteneur prévu à cet effet. À l'époque, je m'interrogeais sur les conséquences de deux - voire plus - incendies simultanés de ce type en Région de Bruxelles-Capitale.

Aujourd'hui, je vous interroge sur les mêmes aspects concernant notre flotte de bus hybrides. En effet, la presse a fait état de l'achat par la STIB de 128 nouveaux bus hybrides dans le cadre d'un accord passé avec Volvo Bus en 2018. Volvo avait déjà livré 110 bus hybrides pour notre réseau de transports en commun bruxellois. Le nouveau lot de 128 bus sera livré en 2021.

Je ne peux qu'applaudir les initiatives allant dans le sens d'une mobilité alternative dans notre Région, dont l'achat de ce type de bus par la STIB. Cependant, il est essentiel que cette transition s'accompagne de mesures garantissant la sécurité de toutes et tous.

Si je comprends bien les réponses de vos collègues, une possibilité très limitée d'éteindre les incendies impliquant de petits véhicules hybrides ou électriques existe. Ce dispositif existe-t-il aussi pour les bus hybrides d'une longueur allant jusqu'à 18 m déjà en circulation sur nos routes, qui nécessiteraient peut-être une immersion plus longue ? Un plan d'action interne à la STIB existe-t-il pour faire face à une telle situation ? Volvo Buses a-t-il fourni une note à ce sujet ? Qu'en est-il des bus hybrides de De Lijn et des TEC circulant dans la Région ? Disposons-nous actuellement d'un bassin pouvant accueillir des véhicules de cette taille ? Si non, des discussions sont-elles entamées avec MM. Vervoort et Smet à ce sujet ?

Une concertation avec les acteurs concernés est-elle en cours ? Pouvez-vous faire le point sur la situation ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Wanneer een batterij van een elektrische of hybridebus vlam vat, is er een grote hoeveelheid water nodig om die af te koelen. Er kunnen twee technieken worden toegepast: onderdompeling of besproeiing.*

Onmiddellijk na de levering van de hybridebussen heeft de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDPBW) van de MIVB een interne veiligheidsprocedure uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de hulpdiensten en de brandweer.

Bij het uitbreken van een brand wordt de brandweer onmiddellijk op de hoogte gebracht. De eerstehulpdiensten van de MIVB zijn opgeleid om de hulpdiensten duidelijk te informeren over de aard van de brandende bus en of er zich een bus met batterijen in de nabijheid bevindt.

De MIVB heeft op de sites van Haren en Marly quarantaineruimten ingericht waar een bus kan worden geparkeerd en bewaakt, als het voertuig in de buurt van de batterijen is beschadigd door een ongeval of als de batterijen door een elektriciteitsprobleem vlam dreigen te vatten. Daar kan een grondige inspectie van het voertuig worden uitgevoerd door de hulpdiensten en de technici van de MIVB en de busbouwer. Bij een ongeval op de rijweg of in de remise wordt de bus naar een van beide quarantaineruimten getakeld, voor zover de veiligheid niet in het gedrang komt.

Als er een brand uitslaat, kan er overvloedig water worden gespoten, zodat de bus afkoelt. Aangezien de ruimte voldoende geïsoleerd is, bestaat er geen risico voor personeel, gebouwen of andere bussen in de omgeving. De hulpdiensten hebben de quarantaineruimten dan ook goedgekeurd.

Ook al is dat wettelijk niet verplicht, toch heeft de MIVB beslist om al haar personeelsleden die in contact komen met bussen die uitgerust zijn met lithiumbatterijen, een opleiding te laten volgen over de risico's van hoogspanning. Die externe opleiding heet HEV Light en omvat een test

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En cas de feu de batterie, une grande quantité d'eau est nécessaire pour rafraîchir les batteries des bus hybrides ou électriques de manière durable. Il existe deux techniques différentes pour y parvenir : une immersion ou une aspersion importante de longue durée.

Des mesures et des procédures internes de sécurité ont été mises en place dès l'arrivée des bus hybrides et électriques. Elles ont été élaborées par le service interne pour la prévention et la protection au travail (SIPPT) de la STIB, en étroite collaboration avec les services de secours et les pompiers.

En cas d'incendie avéré, les pompiers sont immédiatement avertis et interviennent selon leur procédure, comme pour tout autre incendie et situation d'urgence. Les équipes de première intervention (EPI) de la STIB ont été formées pour informer clairement les services de secours de la nature du bus en détresse (électrique, hybride ou non) ou de la proximité d'un bus équipé de batteries.

La STIB a prévu d'aménager une zone de quarantaine afin de stationner et de garder sous surveillance un bus endommagé dans la zone proche des batteries en raison d'une collision, ou lorsque les batteries présentent des risques d'incendie à la suite d'une défaillance du système électrique. Ces zones de stationnement sont prévues sur les sites de Haren et de Marly et permettent une inspection approfondie par les services de secours, les agents techniques de la STIB et le constructeur du véhicule concerné. En cas de collision sur le réseau ou dans un dépôt, et si cela peut se faire en toute sécurité, le bus sera remorqué vers la zone dédiée au dépôt de Haren ou de Marly.

Ces zones ont été approuvées par les services de secours. Elles permettent de maîtriser au mieux un incendie, s’il devait se déclarer, par un arrosage massif permettant de refroidir le bus sans mise en

waarvoor de betrokken personeelsleden moeten slagen alvorens het certificaat te ontvangen.

De batterijen zijn uitgerust met een Battery Management System (BMS), waardoor de temperatuur wordt gecontroleerd en er bij oververhitting een waarschuwing verschijnt op het dashboard.

De brandweer ontving voor elk bustype een Emergency Response Guide, opgesteld door de busbouwer. Die fiche bevindt zich tevens in elke bus en dient in geval van een interventie aan de hulpdiensten te worden overgemaakt door de buschauffeur.

De MIVB beschikt niet over een bekken om een bus in water onder te dompelen. De hulpdiensten en de brandweer achten de voormelde maatregelen voldoende om de risico's te beperken. Een bekken biedt trouwens maar een oplossing als het voertuig naar de remise kan worden getakeld.

Zodra de aankoop van bussen met batterijen was aangekondigd, is er met alle spelers overleg gepleegd.

danger du personnel, des bâtiments, des autres bus ou du voisinage, la zone étant suffisamment isolée.

Bien qu'il n'existe pas de réglementation imposant une formation spécifique à la conduite d'un bus électrique ou hybride, la STIB a pris l'initiative de former aux risques liés à la haute tension tous les agents qui doivent, de près ou de loin, interagir avec les bus équipés de batteries de stockage, en ce compris la détection de signes avant-coureurs d'un problème pouvant mener à un incendie. La formation, intitulée "HEV Light" et donnée par un organisme externe, est obligatoire et un test de connaissance doit être réussi afin de recevoir la certification sectorielle.

Sur le plan de la prévention, on peut aussi ajouter que les batteries d'accumulateurs sont, dès la conception, équipées d'un système de Battery Management System (BMS), qui permet de contrôler les températures au sein des batteries. Une alarme est activée sur le tableau de bord en cas de problème.

Un document appelé "Emergency Response Guide", rédigé par les constructeurs et spécifique à chaque modèle de bus, a été remis aux pompiers. Ce document décrit les spécificités du bus, les dangers et les actions à entreprendre pour chaque bus, chaque constructeur ayant ses propres recommandations.

La fiche est également présente à bord des bus et doit être emportée par le chauffeur en cas d'évacuation et d'intervention par les services de secours, et remise à ceux-ci.

La STIB ne dispose pas d'un bassin permettant l'immersion d'un bus. Les services de secours et les pompiers ont estimé que les mesures décrites ci-avant étaient suffisantes pour réduire suffisamment le risque. Disposer d'un bassin n'apporterait, par ailleurs, de solution que si le bus pouvait être remorqué à travers les voiries jusqu'au dépôt, ce qui n'est pas toujours le cas.

Des concertations avec tous les acteurs concernés ont eu lieu dès l'annonce de l'achat de bus équipés de batteries d'accumulateurs.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) *(in het Frans).- U hebt niets gezegd over de bussen van De Lijn en de TEC die in het Brussels Gewest rijden. Wie is er bevoegd voor het overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)? Ook van die bussen moet de brandweer immers de technische fiches krijgen.*

Het is vreemd dat onderdompeling niet noodzakelijk zou zijn, aangezien die werkwijze verplicht is in het geval elektrische personenwagens.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik zal nagaan of De Lijn en de TEC een akkoord met de DBDMH hebben gesloten.*

Het zijn experts die, samen met de hulpdiensten en de brandweer, besloten hebben dat onderdompeling niet noodzakelijk is. Ik zal vragen om dat advies nogmaals te bevestigen, aangezien we elk risico moeten vermijden.

- Het incident is gesloten.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Je ne vous ai pas entendue à propos des accords qui existeraient avec De Lijn et les TEC, dont les bus circulent en Région de Bruxelles-Capitale. Je ne sais pas qui est compétent pour la concertation avec le Siamu, mais il faut aussi que les notices de ces bus lui parviennent.

Je retiens de votre réponse qu'une immersion n'est pas nécessaire pour les bus hybrides et électriques, ce qui est un peu en contradiction avec la réponse qui avait été donnée à propos des véhicules électriques, pour lesquels l'immersion est imposée. Nous suivrons ce sujet de près en commission des affaires intérieures.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais m'informer à propos des accords existants avec le Siamu pour De Lijn et les TEC.

En ce qui concerne l'immersion, je vous ai fait part de la réponse donnée par des experts, d'après des estimations réalisées avec les services de secours et les pompiers. Je vais toutefois demander une confirmation pour éviter de prendre le moindre risque.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

betreffende "de raamovereenkomst met Volvo voor standaard hybride bussen".

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "le contrat cadre avec Volvo pour des bus hybrides standards".

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).- In 2021 ontvangt de MIVB een nieuwe levering van 128 standaard hybride bussen (elektriciteit-diesel) met een lage vloer in het kader van een raamovereenkomst met Volvo uit 2018.*

Die bussen worden in Polen gemaakt. Nochtans zijn er dichterbij busbouwers gevestigd die hun

M. Youssef Handichi (PTB).- La STIB recevra en 2021 une nouvelle commande de 128 bus dans le cadre d'un accord-cadre de 2018 conclu avec Volvo pour la fourniture d'autobus hybrides standards à plancher bas.

Cette commande pose question, car il s'agit de bus hybrides (électricité-diesel) assemblés dans l'usine

werknemers daarenboven een betere sociale bescherming bieden, bijvoorbeeld Van Hool in België. Die firma kan bovendien waterstofbussen leveren die helemaal geen broeikasgassen en fijn stof uitstoten.

Bestaat er geen mechanisme waardoor de MIVB de voorkeur kan geven aan de korte kringloop en aan producenten die hogere sociale normen hanteren?

Waarom blijft de MIVB hybride bussen bestellen en kiest ze niet voor de minst vervuilende optie? Moeten de normen voor dergelijke bestellingen niet aangepast worden? Zal de regering het contract met Volvo herzien?

Volvo en Pologne. Pourtant, il existe des constructeurs plus proches géographiquement et offrant une meilleure protection sociale à leurs travailleurs, comme Van Hool en Belgique, qui est en outre capable de produire des bus à hydrogène avec zéro émission de gaz à effet de serre et de particules fines.

La STIB, entité de droit public, ne dispose-t-elle d'aucun mécanisme lui permettant de privilégier le circuit court - une valeur chère à vos yeux - avec des bus fabriqués plus localement, et de favoriser des constructeurs aux normes sociales plus élevées ?

Pourquoi la STIB continue-t-elle de commander des bus hybrides et n'opte-t-elle pas dès à présent pour le réseau le moins polluant possible ? Vu l'urgence écologique, ne faudrait-il pas revoir les normes qui régissent les commandes ? Le gouvernement a-t-il décidé de revoir le contrat en cours en fonction de ces éléments ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Volgens de wet van 17 juni 2016 op de openbare aanbestedingen is het verboden om een bestek voor een aanbesteding zo op te stellen dat de concurrentie kunstmatig ingeperkt wordt, bijvoorbeeld door bepaalde economische actoren onnodig te bevoordelen of benadelen.*

Het is belangrijk om de plaatselijke economie en werkgelegenheid te steunen, maar de regels moeten worden nageleefd. Een mechanisme dat de korte kringloop bevordert, is dus onwettig. De MIVB mag geen aanbesteding toewijzen op basis van de productielocatie.

De MIVB kiest voor de operator die de economisch meest voordelige offerte indient, met de beste prijs-kwaliteitverhouding. Daarbij worden de kosten tijdens de hele levensduur van, in dit geval, de bussen meegeteld. Daarnaast kunnen er nog kwalitatieve, ecologische of sociale criteria worden opgelegd.

Als de MIVB hogere sociale normen oplegt om bepaalde operatoren te bevoordelen, zou dat ingaan tegen de verplichting om iedereen op

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Au sujet du contrat passé avec Volvo, selon l'article 5, § 1 de la loi du 17 juin 2016 sur les marchés publics, "il est interdit à la STIB ainsi qu'à tout autre adjudicateur de concevoir un marché public dans l'intention de le soustraire au champ d'application de la présente loi ou de limiter artificiellement la concurrence. La concurrence est considérée comme artificiellement limitée lorsqu'un marché est conçu dans l'intention de favoriser ou de défavoriser indûment certains opérateurs économiques".

Il est important de soutenir l'emploi local et l'économie locale, mais il faut respecter les règles du jeu. Un mécanisme permettant de privilégier un circuit court ne serait pas conforme. Il est en effet légalement interdit, dans le cadre d'un marché public européen annoncé par la STIB, de privilégier un soumissionnaire sur la base de son lieu de production, qu'il soit situé ou non dans l'Union européenne.

Or, la procédure utilisée par la STIB consiste à attribuer le marché à un opérateur ayant proposé l'offre la plus avantageuse économiquement, déterminée selon le meilleur rapport qualité-prix. La STIB inclut le coût total de possession dans le critère du prix. L'offre est donc évaluée sur la base

gelijke voet te behandelen. Ik begrijp uw vraag, maar de regels zijn de regels.

De MIVB kan wel de economisch meest interessante offerte afwijzen als die inbreuk maakt op de sociale wetgeving, de milieu- of de arbeidswetgeving. Als het om een strafrechtelijke inbreuk gaat, is dat zelfs verplicht.

De technologie van de elektrische voortstuwing evolueert snel en in allerlei richtingen. In 2018 en 2019 nam de MIVB al drie vloten van elektrische bussen in gebruik. Daardoor bouwt ze nu een onmisbare expertise op inzake exploitatie en onderhoud, die uitermate goed van pas zal komen bij de aankoop van een groot aantal elektrische voertuigen in de toekomst.

In 2018 moest de MIVB investeren in de vervanging van de bussen met Euro 4-norm tegen eind 2021. Toen voor volledig elektrische voertuigen kiezen, hield onaanvaardbare technologische en operationele risico's in. De autonomie van die bussen is momenteel te beperkt en om de dieselbussen te vervangen zouden er heel wat meer nieuwe voertuigen nodig zijn dan er verdwijnen. In de depots van de MIVB zou er veel meer plaats nodig zijn, onder meer om de bussen op te laden.

Op termijn moet die extra ruimte er sowieso komen, om te voldoen aan de verwachte toename van de vraag vanaf 2024. Over die investeringen moet echter al jaren op voorhand beslist worden. De vervanging van de bussen met de Euro 4-norm door volledig elektrische bussen, was daardoor onmogelijk.

du prix et du coût, ainsi que selon des critères choisis, pouvant comprendre les aspects qualitatifs, environnementaux ou sociaux liés à l'objet du marché public concerné.

La STIB irait à l'encontre de l'obligation de traiter les opérateurs économiques sur un pied d'égalité, sans discrimination et de manière proportionnelle, si elle imposait des normes sociales plus élevées afin de pouvoir favoriser des soumissionnaires. Je comprends la question, mais il faut respecter la réglementation en vigueur.

Par contre, la STIB est légalement tenue de rejeter l'offre économiquement la plus avantageuse qui fait apparaître une violation du droit environnemental, social ou du travail, pour autant que cette violation soit sanctionnée pénalement. Au-delà de cette obligation, l'article 147 de la loi permet également à l'entité adjudicatrice de rejeter une offre violant le droit environnemental, social ou du travail si cette violation n'est pas sanctionnée pénalement.

S'agissant de la commande de bus hybrides, je vous communique certains éléments de ma réponse à la question écrite de M. Dönmez sur le même sujet.

La technologie de propulsion électrique, et plus spécifiquement celle relative aux batteries, évolue rapidement et dans des directions qui divergent fortement selon les constructeurs. Grâce aux trois flottes de bus électriques mises en service en 2018 et 2019, la STIB accumule progressivement de l'expérience en matière d'exploitation et de maintenance. Cette expérience, et notamment celle relative à l'évolution des performances des véhicules en fonction du vieillissement des batteries, jouera un rôle essentiel lorsque la STIB fera l'acquisition d'une quantité importante de véhicules électriques.

Il est essentiel que les investissements mettent en œuvre les bonnes technologies. Le lancement, en 2018, d'une procédure d'acquisition de bus électriques pour remplacer l'importante flotte de bus répondant à la norme Euro 4 avant fin 2021 aurait induit des risques technologiques et opérationnels inacceptables pour la STIB.

De plus, la STIB est également tenue de respecter les contraintes de la zone de basse émission (LEZ).

En raison de l'autonomie actuellement limitée des bus électriques, le remplacement d'une flotte d'autobus diesel nécessite, à niveau de service identique, une quantité sensiblement plus importante de nouveaux véhicules. Des installations et de l'espace supplémentaires sont également nécessaires dans les dépôts et aux terminus pour parquer et recharger les bus. Les travaux doivent d'autre part être échelonnés afin que les lignes existantes puissent rester en exploitation. Il faut donc, préalablement aux travaux de conversion des dépôts, prévoir des zones de garage et d'entretien vers lesquelles les autobus seront temporairement déplacés.

Ces zones de garage et d'entretien devront à terme prendre la forme d'un dépôt supplémentaire, qui permettra de faire face à l'accroissement de l'offre prévu à partir de 2024. Ces investissements en infrastructures doivent être décidés longtemps à l'avance et ne sont donc pas réalisables en vue du remplacement des autobus Euro 4 par des autobus entièrement électriques.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).- In de nasleep van de coronacrisis moet u strengere normen opleggen. Als andere firma's dan Van Hool die ook kunnen halen, is dat goed. Het gaat er niet om dat u een bepaalde onderneming voortrekt, maar dat u kiest voor de nuluitstoot van broeikasgassen en fijn stof.*

- Het incident is gesloten.

M. Youssef Handichi (PTB).- Il ne s'agit pas de privilégier une entreprise en particulier, mais bien de privilégier l'objectif de zéro émission de gaz à effet de serre ou de particules fines.

Nous devons profiter de ce moment consécutif à la crise du Covid-19 pour avancer dans ce sens, en imposant des normes plus restrictives et plus performantes. Si d'autres entreprises peuvent relever ce défi, tant mieux. Il est évident que le but n'est pas d'écraser la concurrence. L'idée n'est pas de favoriser Van Hool, mais de profiter de la proximité de cette entreprise.

Nous reviendrons certainement sur cette question.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE

QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE

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

betreffende "de snelheidsovertredingen tijdens de lockdownperiode".

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Sinds een week of twee circuleert op sociale media een filmpje van straatraces aan de voet van het Atomium. Buurtbewoners prijzen de stedelijke rodeo op sociale netwerken cynisch aan als "het grootste rodeocircuit van Brussel waar je bij mooi weer elke avond flitsende bolides kunt bewonderen die langs de rotondes en straten rond het Atomium scheuren."

Zulke straatraces kennen we helaas niet alleen van die plek. De collega's die in Schaarbeek wonen of de problematiek daar op de voet volgen, weten hoe erg de toestand is met chauffeurs die zich op het circuit van Spa-Francorchamps wanen en menen dat ze alle snelheidsbeperkingen aan hun laars mogen lappen.

Het lijkt in deze omstandigheden belangrijk voor de verkeersveiligheid in Brussel en de rust voor de buurtbewoners, die hun kinderen graag buiten willen laten spelen, dat er meer snelheidscontroles worden uitgevoerd.

Welk beleid voert u ten aanzien van straatraces in Brussel? Het is een specifiek probleem, want er zijn mensen die gewoon te snel rijden, maar dit gaat over een harde kern van vooral jongeren die bewust afspreken om op autosnelwegen en in steden te gaan racen.

Hebt u tijdens de coronacrisis een toename gemerkt of blijft het probleem stabiel?

Kunt u een overzicht geven van de werken die er zijn gebeurd of die u nog plant om te verhinderen dat mensen aan zulke snelheden kunnen rijden? Dat is natuurlijk de oplossing bij uitstek.

Werd u betrokken bij de controleacties? De politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene (Polbru) heeft de voorbije weekends vrij intensief gecontroleerd rond het Atomium, omdat zij zich

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

concernant "les excès de vitesse pendant la période de confinement".

Mme Bianca Debaets (CD&V) *(en néerlandais).- Comme en témoigne un petit film qui circule depuis une semaine ou deux sur les réseaux sociaux, certaines rues au pied de l'Atomium sont transformées en circuits de course par des conducteurs sans scrupules. Schaerbeek est le théâtre de rodéos urbains similaires.*

Dans ces circonstances, afin de veiller à la sécurité routière et à la tranquillité des habitants, davantage de contrôles de vitesse s'imposeraient.

Que faites-vous par rapport à ces rodéos automobiles ? Il s'agit d'un problème spécifique, car il concerne surtout des jeunes qui se retrouvent pour faire des courses de vitesse sur les autoroutes et dans les villes.

Le problème a-t-il connu une augmentation pendant la crise du coronavirus ?

Pouvez-vous nous donner un aperçu des travaux réalisés ou prévus pour empêcher les gens de rouler à de telles vitesses ? C'est la solution par excellence.

Êtes-vous impliquée dans les actions de contrôle, en particulier dans celles réalisées par la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles (Polbru) aux abords de l'Atomium ces derniers week-ends ?

Combien de contrôles de vitesse ont-ils été réalisés sur le territoire de la Région depuis le début du confinement ? Pouvez-vous nous donner une ventilation de ces chiffres par zone de police ? Combien de véhicules ont-ils été contrôlés ? Combien d'entre eux avaient-ils commis un excès de vitesse ? Quelles sont les vitesses les plus élevées qui ont été enregistrées et où ? À quelle heure les contrôles ont-ils été réalisés ? Combien de contrôles physiques et ciblés ont-ils été effectués ?

ook bewust is van het probleem. Op welke manier was u daarbij betrokken?

Hoeveel snelheidscontroles werden er in het algemeen uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Gewest sinds het begin van de lockdownperiode? Kunt u die cijfers opsplitsen per politiezone? Hoeveel voertuigen werden er gecontroleerd? Welk percentage van de gecontroleerde voertuigen beging een snelheidsovertreding? Wat zijn de hoogste snelheden die daarbij werden geregistreerd en op welke plaats? Hoe laat vonden de controles plaats? Hoeveel fysieke en gerichte controles vonden er plaats?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Voor meer verkeersveiligheid moet worden gewerkt op drie grote assen. Ten eerste moet de infrastructuur worden verbeterd. Ten tweede is preventie nodig via communicatiecampagnes, sensibilisering, het leren kennen en doen respecteren van de wegcode. Ten derde moet de pakkans groter worden en mag er geen gevoel van straffeloosheid heersen. Met de Brusselse regering willen we uiteraard op die drie aspecten inzetten, samen met de politiezones en de gemeenten.

Straatracers zijn een schandvlek in ons verkeer. Het betreft roekeloos rijgedrag dat we niet kunnen aanvaarden en waarvoor we een specifieke aanpak moeten ontwikkelen om daaraan paal en perk te stellen.

Sinds november 2019 is de politiezone Brussel-Noord overgegaan tot de administratieve inbeslagname van voertuigen die betrokken zijn bij straatraces die het leven van andere weggebruikers in gevaar brengen. Dat gebeurt in het kader van artikel 30 van de wet op het politieambt. Een officier controleert of de voorwaarden voor een inbeslagname zijn vervuld. Op die manier zijn er 29 voertuigen in beslag genomen sinds november 2019.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- In welke zone was dat?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Pour améliorer la sécurité routière, il faut d'abord améliorer l'infrastructure, ensuite faire de la prévention, et enfin mettre un terme au sentiment d'impunité. Le gouvernement bruxellois veut agir sur ces trois axes, en collaboration avec les zones de police et les communes.*

Les rodéos urbains sont un scandale. Cette conduite irresponsable est inacceptable et requiert un traitement spécifique.

Depuis novembre 2019, la zone de police Bruxelles-Nord procède à la saisie administrative des véhicules impliqués dans les rodéos urbains, en s'appuyant sur l'article 30 de la loi sur la fonction de police. Depuis lors, 29 véhicules ont été saisis.

Mme Bianca Debaets (CD&V) *(en néerlandais).- Dans quelle zone était-ce ?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- In de zone Brussel-Noord. Deze zone heeft geen opleving van het fenomeen vastgesteld tijdens de coronacrisis, maar we moeten dat misschien met de nodige voorzichtigheid bekijken.

Polbru heeft eind mei en begin juni ook meerdere acties ondernomen. Er zijn zes voertuigen onderschept die betrokken waren bij straatraces, waaronder het voertuig dat op de sociale media te zien was. Op bevel van de procureur des Konings werden de rijbewijzen van de zes bestuurders ingetrokken en in vier gevallen werden voertuigen gerechtelijk in beslag genomen. In de twee andere gevallen heeft de procureur des Konings geen gerechtelijke inbeslagname van het voertuig bevolen, omdat de overtreders niet de eigenaars van de voertuigen waren. Ze werden administratief in beslag genomen op bevel van de politiecommissaris.

Er is telkens een proces-verbaal opgesteld voor verscheidene inbreuken tegen het verkeers-reglement: onaangepaste snelheid, het in gevaar brengen van andere weggebruikers, niet-handenvrij bellen achter het stuur en een snelheidswedstrijd in het geval van het voertuig op Facebook, iets wat de chauffeur ook heeft toegegeven. Voor ernstige belemmeringen van het verkeer is er ook een correctionele vervolging voorzien.

Enkele chauffeurs hadden hun rijbewijs minder dan twee jaar geleden behaald en kunnen daardoor ambtshalve worden veroordeeld tot het opnieuw afleggen van hun rijexamen. Waar dergelijke feiten worden gesignaleerd, zal de politie voortaan soortgelijke controles uitvoeren.

In maart heeft het gewestelijk verwerkingscentrum voor verkeersinbreuken, dat mijn voorganger met recht en rede in het leven heeft geroepen, in het totaal 16.678 inbreuken vastgesteld. In april waren dat er 14.603. Daar komen nog de inbreuken bij die de politiezones zelf behandelen.

Tijdens de lockdown bleek het percentage snelheidsovertreders op veel meetpunten toe te nemen. Het aantal auto's dat te snel reed, bleef ongeveer even groot, maar we weten natuurlijk dat er veel minder auto's op de weg waren, wat

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Dans la zone de police Bruxelles-Nord.*

Aucune augmentation du phénomène n'a été constatée dans cette zone pendant la crise du coronavirus, mais nous devrions peut-être examiner cela avec la prudence qui s'impose.

Polbru a aussi mené plusieurs actions fin mai et début juin. Six véhicules impliqués dans des rodéos urbains ont été interceptés, dont le véhicule aperçu sur les réseaux sociaux. Sur ordre du procureur du Roi, les permis de conduire des six conducteurs impliqués leur ont été retirés et quatre véhicules ont fait l'objet d'une saisie judiciaire. Les deux autres véhicules, dont les contrevenants n'étaient pas propriétaires, ont fait l'objet d'une saisie administrative ordonnée par le commissaire de police.

Un procès-verbal reprenant les différentes infractions au Code de la route est systématiquement dressé et des poursuites correctionnelles sont prévues pour les entraves méchantes à la circulation.

Certains conducteurs ayant leur permis de conduire depuis moins de deux ans, ils peuvent être condamnés à repasser leur examen. La police réalisera désormais ce type de contrôles dans les endroits où des faits similaires sont signalés.

Le centre régional de traitement des infractions routières a constaté un total de 16.678 infractions en mars et de 14.603 en avril. S'y ajoutent les infractions que les zones de police traitent elles-mêmes.

Lors du confinement, si la circulation était réduite, le pourcentage d'excès de vitesse a augmenté en de nombreux points de mesure. On a toutefois constaté de grandes différences en fonction des endroits. Par exemple, une forte hausse de la vitesse moyenne a été observée dans les tunnels.

Pendant le confinement, la plupart des zones de police ont constaté une augmentation des excès de vitesse, mais leur pourcentage varie beaucoup selon les zones.

betekent dat een groter deel van de chauffeurs in de fout ging.

Dus er is een grote variatie, ook afhankelijk van de meetplaats. Er wordt op verschillende plaatsen, met name in de tunnels, een sterke verhoging van de gemiddelde snelheid vastgesteld. De meeste politiezones bevestigen een toename van de snelheidsovertredingen tijdens de lockdown. Er zijn grote verschillen tussen de zones wat het percentage inbreuken en snelheidsovertredingen betreft, wat door Brussel Mobiliteit wordt bevestigd.

In de periode van januari tot april 2020 heeft de politiezone Brussel-Noord 13.440 inbreuken vastgesteld. Dat is een toename met ongeveer 14% tegenover dezelfde periode vorig jaar (11.814 inbreuken).

De politiezone Brussel Hoofdstad / Elsene stelde een stijging vast van de gemiddelde snelheid van voertuigen, die mogelijk werd omdat het op de wegen minder druk was dan gewoonlijk.

In de politiezone Brussel-West merken we op basis van de analyses van de gegevens inzake de snelheidsovertredingen die door de mobiele camera's, Lidar-sensoren en vaste flitspalen zijn vastgesteld, dat er een toename was van het percentage inbreuken tijdens de lockdown.

In de periode vóór de lockdown, van 1 februari tot 17 maart, respecteerde 2,7% van de bestuurders de snelheidsbeperkingen niet. Op meer dan 41.000 gecontroleerde voertuigen zijn 1.127 inbreuken vastgesteld. Tijdens de afzonderingsperiode, van 18 maart tot 6 mei, ging het om 3,5%. Op bijna 31.000 gecontroleerde voertuigen werden er 1.085 overtredingen vastgesteld.

Politiezone Marlow (Ukkel / Watermaal-Bosvoorde / Oudergem) heeft ons ook gegevens bezorgd. In 2019 ging het om 9,7% geverbaliseerde automobilisten, terwijl dat aantal tijdens de lockdown naar 10,9% steeg. Het aantal erg zware snelheidsovertredingen nam ook toe.

Tegelijkertijd bleek in 2020 57% van de bestuurders de snelheidsbeperking te respecteren, tegenover 53% in 2019. Ik geef deze cijfers met enig voorbehoud. We kunnen moeilijk met

Entre janvier et avril 2020, la zone de police Bruxelles-Nord a constaté 13.440 infractions, soit une augmentation d'environ 14 % par rapport à l'année précédente.

La zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles (Polbru) a constaté une augmentation de la vitesse moyenne des véhicules, qui s'explique par la diminution du trafic.

Dans la zone de police Bruxelles-Ouest, entre le 1er février et le 17 mars, 2,7 % des 41.000 véhicules contrôlés ne respectaient pas les limitations de vitesse, mais pendant le confinement, entre le 18 mars et le 6 mai, ce pourcentage est monté à 3,5 % des quelque 31.000 véhicules contrôlés.

Dans la zone de police Marlow, les excès de vitesse concernaient 9,7 % des automobilistes verbalisés en 2019 et 10,9 % pendant le confinement. Le nombre d'excès de vitesse graves a également augmenté.

Il s'est toutefois avéré que 57 % des conducteurs respectaient les limitations de vitesse en 2020, contre 53 % en 2019. Il faut prendre ces chiffres avec prudence, car pour comparer valablement deux périodes, il faut que les conditions météorologiques soient similaires. Nous pouvons donc difficilement affirmer qu'il y a eu une augmentation générale de la vitesse.

zekerheid zeggen dat er een algemene stijging van de snelheid is, omdat ook de weersomstandigheden een rol spelen. Wanneer twee periodes worden vergeleken, moet dat idealiter bij identieke weersomstandigheden gebeuren.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- De cijfers die u geeft, zijn niet hoopgevend. Het gaat nog steeds de verkeerde kant uit, al denk ik wel dat uw aanpak, die een voortzetting is van het voorgaande beleid, de juiste is. Het driesporenbeleid dat u uitgelegd hebt, is zeker belangrijk.

Uw voorganger heeft mij in deze commissie regelmatig het vuur aan de schenen gelegd en zei vaak dat een auto op zo'n moment eigenlijk een moordwapen is. Dat is zo. Mensen die met een dergelijke snelheid door Brussel rijden, gebruiken hun auto als een moordwapen en daar kan niet streng genoeg tegen worden opgetreden.

Daarom denk ik ook dat het goed is dat burgemeesters, in navolging van wat bijvoorbeeld Bart Somers in Mechelen al een hele tijd doet, auto's in beslag nemen. Steeds meer Brusselse politiezones doen dat. Ook Brussel-Hoofdstad / Elsene is er mee gestart. Bewustmaking en aanpassingen van de weginfrastructuur zijn natuurlijk ook belangrijk, maar bij mensen die hardleers zijn, is de enige oplossing ervoor te zorgen dat ze het voelen, ook in hun portemonnee.

Zijn ondertussen alle politiezones in Brussel overgegaan tot administratieve of gerechtelijke inbeslagnames van voertuigen?

U sprak voor de politiezone Brussel-West over 41.000 gecontroleerde voertuigen, waarvan 1.127 bestuurders sneller reden dan toegelaten. Zijn dat cijfers voor 2019?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Dat is voor de periode van 1 februari tot 17 maart 2020. Toen reed dus 2,7% van de bestuurders te snel, tegen 3,5% tijdens de lockdown.

Politiezone Zuid heeft geen weet van recente straatraces. Politiezones Marlow, Brussel-West en Montgomery meldden ook er niet mee te zijn geconfronteerd.

Mme Bianca Debaets (CD&V) *(en néerlandais).- Les chiffres que vous donnez ne sont pas prometteurs. Votre approche, consistant à poursuivre la politique qui était menée, est cependant la bonne.*

Ceux qui roulent à de telles vitesses dans Bruxelles utilisent leur voiture comme une arme mortelle. On n'interviendra jamais assez sévèrement contre eux.

C'est donc une bonne chose que leurs voitures soient saisies. La sensibilisation et les adaptations de l'infrastructure routière sont aussi importantes, mais la seule solution pour les plus coriaces est qu'ils le sentent dans leur portefeuille.

Toutes les zones de police bruxelloises sont-elles passées à la saisie administrative ou judiciaire des voitures ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- La zone de police Midi n'a pas connaissance de rodéos urbains récents. Les zones de police Marlow, Bruxelles-Ouest et Montgomery disent ne pas y être confrontées non plus.*

La zone de police Montgomery n'a pas constaté d'augmentation de la vitesse maximale enregistrée

Politiezone Montgomery heeft laten weten dat de hoogst gemeten snelheid niet bijzonder toenam tijdens de lockdown. Er zijn dus grote verschillen tussen de politiezones.

- *Het incident is gesloten.*

pendant le confinement. Il y a donc de grandes différences entre les zones de police.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

betreffende "de aanleg van een nieuw fietspad op Sylvain Dupuislaan te Anderlecht".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

concernant "l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,

betreffende "de files als gevolg van het schrappen van een rijstrook op de Sylvain Dupuislaan in Anderlecht".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,

concernant "les embouteillages créés par la suppression d'une bande de circulation boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Emmanuel De Bock en met instemming van de minister, wordt de toegevoegde mondelinge vraag door de heer Marc Loewenstein voorgelezen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Begin juni werd op de Sylvain Dupuislaan in Anderlecht een rijvak voor auto's omgeturnd tot bus-, taxi- en fietsbaan tussen de Ring en de Maria Groeninckx-De Maylaan.*

Mme la présidente.- En l'absence de M. Emmanuel De Bock, et avec l'accord de la ministre, la question orale jointe est lue par M. Marc Loewenstein .

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Au début du mois de juin, une nouvelle piste réservée aux bus, taxis et vélos a fait son apparition le long du boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht. S’inscrivant dans le plan d'aménagement de 40 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires faisant suite à la crise du Covid-19, cette nouvelle

De aannemer die eerder geplande asfalteringswerken aangreep om de fietsstrook aan te leggen, beweert dat hij de omwonenden voor de start van de werken heeft geïnformeerd middels een bericht in de brievenbus. Nochtans klagen talloze omwonenden en winkeliers dat ze niet op de hoogte waren van het schrappen van een rijvak in beide richtingen.

Ik wil dan ook van u horen hoe er met de omwonenden, de winkeliers, de gemeente Anderlecht en de politiezone Zuid is overlegd en meer bepaald met de winkeliers van het Westland Shopping Center. Op drukke dagen bestaat het risico dat de Ring dichtslibt, wat klanten zou kunnen afschrikken.

Sinds de heraanleg van de laan kampen omwonenden bovendien met hinder door het toegenomen verkeer: visuele vervuiling en geurhinder, lawaai van claxons en ronkende motoren. Tot overmaat van ramp ondervinden ook buschauffeurs op MIVB-lijn 43 hinder van de nieuwe aanleg.

Hebt u geanticipeerd op de toename van het verkeer op de omliggende wegen, zoals de Itterbeekselaan of de Ring? Welke feedback hebt u van de MIVB gekregen?

Hoe zit het met het overleg tussen de winkeliers van het Westland Shopping Center, de gemeente en de politiezone?

Welke ingrepen plant u om de hinder in de wijk terug te dringen?

piste, qui s'étend du ring de Bruxelles au boulevard Maria Groeninckx-De May, implique la suppression d'une bande de circulation automobile dans chaque sens.

L'entrepreneur, qui a manifestement profité du chantier d'asphaltage prévu de longue date pour tracer la piste cyclable, explique avoir distribué un toutes-boîtes aux habitants avant le début des travaux. Pourtant, de nombreux riverains et commerçants m'ont contacté en se plaignant de ne pas avoir été avertis de ce chantier important. Ils avaient été avertis des travaux d'asphaltage, mais pas de la suppression d'une bande de circulation dans les deux sens.

Je souhaiterais dès lors vous interroger sur la concertation qui a eu lieu avec les riverains et les commerçants du quartier, mais également avec la commune d'Anderlecht et la zone de police Midi. Je pense en particulier aux commerçants du Westland Shopping Center, dont l'accès était déjà difficile avant ces nouveaux aménagements. Les jours de grande affluence, le risque existe bel et bien de bloquer le ring de Bruxelles, ce qui fait craindre aux commerçants une diminution importante de leur clientèle.

Depuis le réaménagement de cette voirie, les riverains subissent en outre de très nombreuses nuisances imputables à la hausse du trafic : pollution visuelle et olfactive, pollution sonore due aux klaxons et aux moteurs des véhicules englués dans les embouteillages. Il semble que même les chauffeurs de bus de la STIB, qui peuvent pourtant emprunter la nouvelle bande cyclable (ligne de bus 43, notamment) sont dérangés par ce nouvel aménagement, ce qui est un comble.

Les conséquences sur le trafic des voiries alentour, comme l'avenue d'Itterbeek ou le ring de Bruxelles, ont-elles été anticipées ? Quel retour de la STIB vous a-t-il été communiqué ?

Quel est l'état de la concertation avec les responsables et les commerçants du Westland Shopping Center, ainsi qu'avec la commune et la zone de police ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- De heraanleg van een van de belangrijkste westelijke invalswegen van het gewest heeft gevolgen voor automobilisten, openbaar vervoer en fietsers, maar ook voor de gezondheid van de omwonenden.*

Volgens lokale politici heeft er geen voorafgaandelijk overleg plaatsgevonden met de plaatselijke overheid of de buurtbewoners en is er al evenmin sprake van een effectenstudie.

Kunt u ons meer zeggen over het effecten-onderzoek? Is er overleg geweest met de gemeente? Is het college van burgemeester en schepenen akkoord gegaan met de heraanleg? Is er overleg gepleegd met omwonenden en winkeliers? Hoelang wordt de voorlopige aanleg gehandhaafd? Wordt de toestand geregeld geëvalueerd?

Is de vervuiling sinds de heraanleg toe- of afgenomen? Hebt u nagegaan hoe de heraanleg de doorstroming beïnvloedt?

Een Anderlechtse schepen verklaarde in de media dat de heraanleg enorm veel problemen oplevert en dat er aanpassingen mogelijk zijn. Overweegt u aanpassingen door te voeren?

Wat heeft de effectenstudie over de fietsstrook opgeleverd?

Au regard des nombreux désagréments causés dans le quartier, des ajustements sont-ils prévus et à quel horizon ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ces nouveaux aménagements, qui créent des files jusqu'au ring de Bruxelles, affectent la mobilité des automobilistes, des transports publics et des cyclistes, mais aussi la santé des riverains. Ce boulevard est une des principales entrées ouest de la Région et dessert notamment le Westland Shopping Center, un centre commercial important. Le stade du Royal Sporting Club Anderlecht se trouve également à proximité.

À entendre les élus locaux, il semble que les aménagements n'aient fait l'objet d'aucune concertation avec les autorités locales et les riverains, ni d'une étude d'incidences valable.

Pouvez-vous nous communiquer les études d'incidences préalables ? Une concertation a-t-elle eu lieu avec les autorités communales ? Le collège des bourgmestre et échevins a-t-il marqué son accord sur cet aménagement ? Si oui, quand ?

Une concertation a-t-elle eu lieu avec les riverains et les commerçants ?

Jusqu'à quand cet aménagement provisoire est-il prévu ? Certains évoquent septembre et d'autres, décembre.

Les aménagements sont-ils évalués régulièrement ?

La concentration de polluants générée sur cet axe depuis les nouveaux aménagements a-t-elle fait l'objet de mesures ? Est-elle en augmentation ou en baisse ? Pouvez-vous nous transmettre les données pertinentes à ce sujet ?

Des mesures, notamment du temps de parcours aux alentours et sur le ring, ont-elles été effectuées pour évaluer l'effet de ces aménagements sur la mobilité ?

Une échevine anderlechtoise a déclaré dans la presse que la mesure régionale posait énormément de problèmes et que des adaptations étaient déjà possibles. Lesquelles ? Les avez-vous prises en considération ?

Vous avez indiqué qu'un suivi et une étude d'incidences sur la piste cyclable étaient en cours. Quels en sont les résultats ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Mijn bedoeling was om snel alternatieven aan te bieden voor het openbaar vervoer en het bovendien regelmatiger te laten rijden. De invoering van een eigen bedding maakt het ook gemakkelijker om de sociale afstand te handhaven en biedt meer ruimte voor de fietsers.*

Ik betreur dat er geen tijd was om diepgaand overleg te organiseren over de 40 km fietspaden, maar het moest snel gaan. De nieuwe bus- en fietsstroken in de Sylvain Dupuislaan en de Maria Groeninckx-De Maylaan sluiten aan bij de doelstellingen van het plan Good Move. Er lag al een fietspad, maar dat werd in twee richtingen gebruikt, was te klein en werd gedeeld met de voetgangers. Bovendien moesten sommige fietsers door een zone waar veel ongevallen gebeurden. De nieuwe situatie is dan ook veel veiliger. Door de busstroken worden ook de regelmaat en de reissnelheid van de bussen verhoogd.

Het college van burgemeester en schepenen kreeg de plannen vóór de uitvoering en gaf geen negatieve commentaar. De gemeenten zijn overigens mee vertegenwoordigd in de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, waar de grote lijnen van de projecten naar aanleiding van de coronacrisis werden toegelicht en ook elk afzonderlijk project op 4 mei werd besproken.

Op 18 juni 2020 ontmoette ik burgemeester Cumps en schepen van Mobiliteit Müller-Hübsch. Het was een constructief gesprek, waarbij we ingingen op de voor- en nadelen van het project en de mogelijkheden om het aan te passen.

De afstelling van de verkeerslichten is veranderd om het verkeer vlotter te laten doorstromen. Er is ook afgesproken dat de gemeente de omliggende woonstraten, zoals de Voortstraat, zal beschermen tegen doorgaand verkeer.

In de gegeven omstandigheden was voorafgaand overleg met de omwonenden en de winkeliers onmogelijk. We hebben enkel een briefje met informatie rondgedeeld. Deze week woon ik wel

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet visait à mettre en place rapidement les aménagements permettant d'offrir aux usagers des solutions alternatives aux transports en commun, tout en assurant une plus grande régularité des transports publics. Par ailleurs, la création d'un site propre permettait de respecter les mesures de distanciation physique, tout en augmentant l'offre destinée aux cyclistes.

Le besoin étant immédiat, il était impossible d'organiser une concertation approfondie avant la mise en œuvre des 40 km de pistes cyclables, bien que je le regrette. C'est la raison pour laquelle Bruxelles Mobilité a marqué une nouvelle bande réservée aux bus et aux vélos sur le boulevard Sylvain Dupuis et le long du boulevard Maria Groeninckx-De May.

Ces projets ont été réalisés dans l'esprit de Good Move. Le boulevard Sylvain Dupuis est un axe labellisé transport public confort et vélo confort, le boulevard Maria Groeninckx-De May est un axe transport public plus et vélo confort. Une infrastructure existait déjà, mais elle était bidirectionnelle, sous-dimensionnée et partagée avec les piétons. La possibilité, pour les cyclistes, de circuler sur une bande propre améliore fortement la situation impliquant la présence de nombreux piétons, souvent âgés. Le gain en sécurité et en confort est donc évident. La piste existante constitue une option moins intéressante pour les cyclistes qui entrent en ville par l'autre côté, parce qu'ils doivent franchir une zone à concentration d'accidents (ZACA).

Au sujet de la concertation avec les autorités communales, le collège a reçu les plans avant la mise en œuvre par la Région. Aucun retour négatif n'a été formulé. De plus, les communes sont également représentées au sein de la commission régionale de coordination des chantiers, où les grandes lignes des projets liés au Covid-19 ont été énoncées le 4 mai et chaque projet spécifique, discuté.

een vergadering bij met vertegenwoordigers van het Westland Shopping Center, de gemeente Anderlecht en het gewest. Eind september volgt een grote raadpleging van de omwonenden en de bezoekers van de wijk.

Over een eventuele verlenging van deze testfase zullen de gemeente Anderlecht en het Brussels Gewest beslissen op basis van een evaluatie aan de hand van objectieve gegevens en op basis van het overleg in september.

De 40 km nieuwe fietspaden worden allemaal regelmatig geëvalueerd. Voor de inrichting van de Sylvain Dupuislaan bestudeer ik momenteel een aantal mogelijke verbeteringen. De afstelling van de verkeerslichten is, zoals gezegd, al aangepast. Ter hoogte van het Westland Shopping Center en aan de Fruitstraat is de cyclus nu variabel, afhankelijk van het gedetecteerde aantal wachtenden. Daardoor krijgt het autoverkeer nu langer groen licht.

Elke wijziging aan het MIVB-netwerk heeft gevolgen voor de gewoonten van de reizigers. Zij moeten soms alternatieve oplossingen zoeken en dat kost tijd. U mag dus ook niet te snel conclusies trekken.

De rijtijd 's avonds tussen de Prins van Luiklaan en de Ring, via de Sylvain Dupuislaan, werd gemeten. Dit zijn de resultaten:

- vier minuten bij vlot verkeer;

- negen minuten tijdens de eerste dagen na de invoering van de fietsstrook;

- zes minuten na de aanpassing van de lichten.

Het autoverkeer lijkt zich aan te passen.

Bus 43 rijdt niet via de Sylvain Dupuislaan. De nieuwe inrichting is dus alleen van toepassing voor de lijnen 46, 75, 53 en 89. De impact moet niet alleen daar gemeten worden, maar ook op de Maria Groeninckx-De Maylaan, waar pas nieuwe busstroken ingevoerd zijn.

Nu de lichten aangepast zijn en alle busstroken uitgetekend, is de situatie voor de bussen heel wat verbeterd. Zij kunnen van de Maria Groeninckx-De

Une réunion avec le bourgmestre Fabrice Cumps a toutefois eu lieu le 18 juin 2020 à la maison communale, en présence de l'échevine de la mobilité, Susanne Müller-Hübsch. Les échanges ont été très constructifs. Le bourgmestre et l'échevine y ont notamment exposé les avantages et inconvénients du projet, dans la perspective de le faire évoluer en fonction des problèmes constatés.

Les phases des feux de signalisation ont été adaptées afin d'améliorer significativement la fluidité du trafic. Il a également été convenu que la commune protégerait les rues résidentielles avoisinantes, en particulier la rue du Sillon, du trafic de transit.

Compte tenu des circonstances, il n'a pas été possible d'organiser de concertation préalable, ni avec les commerçants, ni avec les riverains. Un feuillet d'information, qui ne peut s'y substituer, leur a néanmoins été distribué. Il s'agissait de mettre en place rapidement des aménagements permettant d'offrir une alternative aux transports en commun aux usagers. Les bandes réservées aux bus permettent d'améliorer la régularité et la vitesse commerciale des bus, et donc d'augmenter l'offre.

Le besoin étant immédiat, il n'a donc pas été possible d'organiser de concertation, mais une réunion à laquelle je serai présente est néanmoins prévue cette semaine avec des représentants du Westland Shopping Center, la commune et la Région. Une grande consultation des riverains et des différents usagers du quartier sera organisée dès la fin du mois de septembre.

Au sujet de la durabilité de l'aménagement, la prolongation de cette phase de test sera décidée par la Région et la commune, sur la base d'une évaluation réalisée en fonction des données objectives disponibles et des résultats de la concertation menée à la fin du mois de septembre, avec les représentants du Westland Shopping Center.

Pour une évaluation périodique des aménagements, l'ensemble des 40 kilomètres de pistes cyclables temporaires fait l'objet d'un suivi spécifique attentif.

En ce qui concerne le boulevard Sylvain Dupuis, les premières constatations sur place ont été

Maylaan naar de Sylvain Dupuislaan doorsteken zonder in de file te staan. Het is belangrijk dat de busstroken doorlopen van aan het kruispunt met de Ninoofsesteenweg tot de eindhalte aan het Westland Shopping Center.

In de Sylvain Dupuislaan worden veel snelheidsovertredingen gesignaleerd. Dat zal misschien veranderen door de wijziging van het aantal rijstroken. Momenteel staan de vaste radartoestellen ter hoogte van het Westland Shopping Center. Er is een voorstel om daar lidars te plaatsen en ook om vaste radars te plaatsen ter hoogte van het standbeeld van Jean-Claude Van Damme.

réalisées et des pistes d'amélioration ont été identifiées. Ces dernières sont à l'étude. Les cycles de feux ont d'ores et déjà été rééquilibrés à la suite du nouvel aménagement et de son impact sur la circulation.

Afin de tenir compte des désagréments dans le quartier, Bruxelles Mobilité y a adapté la programmation des feux. Au niveau du Westland Shopping Center, le cycle étant variable et de maximum 100 secondes, le temps de feu rouge est désormais diminué s'il n'y a pas de détection, ce qui a permis d'augmenter le taux de vert de l'axe de 20 à 25 %. Cette traversée cyclopiétonne est dotée de boutons-poussoirs.

Au niveau des traversées de la rue des Fruits, le fonctionnement est également local et le temps d'attente aux heures de pointe est plus faible qu'auparavant. De façon générale, la mesure augmente la capacité des usagers.

Toute modification du réseau de la STIB, tout changement en matière de circulation a un impact sur les habitudes des usagers. Il faut du temps pour qu'ils s'habituent aux nouveaux aménagements et trouvent des solutions alternatives. Il est donc toujours dangereux d'évaluer un changement de circulation dès sa mise en œuvre et d'en tirer des conclusions hâtives.

Néanmoins, pour ce qui est des temps de parcours en soirée entre le boulevard Prince de Liège et le ring, via le boulevard Sylvain Dupuis, je peux vous communiquer les éléments suivants :

- quatre minutes en cas de trafic fluide ;

- neuf minutes aux premiers jours de la piste cyclable ;

- six minutes après l'adaptation des feux.

Nous continuerons à suivre cette évolution, mais nous constatons que le trafic automobile s'adapte.

La ligne de bus 43 de la STIB ne passe pas par le boulevard Sylvain Dupuis. Les lignes de bus potentiellement concernées par ces nouveaux aménagements sont les lignes 46, 75, 53 et 89. Il est important de noter que l'impact doit être mesuré non seulement sur le boulevard Sylvain Dupuis,

mais aussi sur le boulevard Maria Groeninckx-De May, où de nouvelles bandes réservées aux bus viennent d'être peintes.

La situation a été délicate à certaines heures, quand le projet et les marquages étaient en cours d'exécution, mais depuis que les feux ont été adaptés et les marques, achevées - et donc que les bandes réservées aux bus commencent sur le boulevard Maria Groeninckx-De May -, la situation des bus s'est améliorée. En effet, ils disposent à présent de bandes réservées sur le boulevard Maria Groeninckx-De May, qui leur permettent d'atteindre directement et sans entraves les bandes situées sur le boulevard Dupuis, sans être retardés par d'éventuelles remontées de files au carrefour entre les deux boulevards.

Ces bandes réservées aux bus sont une valeur ajoutée en cas de congestion, mais il importe qu'elles soient entières et continues, du carrefour avec la chaussée de Ninove jusqu'au terminus du Westland Shopping Center.

Les premiers jours qui ont suivi les changements, la STIB a constaté des difficultés à la hauteur du ring de Bruxelles. Depuis le milieu de la semaine du 15 au 19 juin, des adaptations des phases de feux ont été réalisées par Bruxelles Mobilité et la STIB, et plus aucun souci n'a été constaté. Il est également possible que les automobilistes aient assimilé les changements et modifié leur itinéraire.

En ce qui concerne les radars fixes, le boulevard Sylvain Dupuis fait constamment l'objet de plaintes pour vitesse excessive. La réduction du nombre de bandes disponibles aura peut-être un effet sur la vitesse. Actuellement, des radars sont installés au niveau du Westland Shopping Center. Les zones de police ont été informées et il a été proposé de placer des lidars à la place.

De plus, l'installation d'un radar fixe est à l'étude à hauteur de la statue de Jean-Claude Van Damme pour modérer la vitesse des véhicules et donc améliorer la sécurité des usagers faibles, piétons et cyclistes.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- U mag niet vergeten dat het Brussels Gewest het Westland Shopping Center terecht heeft*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je voudrais attirer votre attention sur le fait que, dans la foulée de l'octroi du permis d'urbanisme au

verplicht om zijn klanten in de toekomst via de Groeninckx-De Maylaan te leiden en daar in- en uitgangen aan te leggen.

Gisteren hoorde ik nog van de chef van de politiezone Zuid dat hij nooit over de heraanleg werd geraadpleegd. Volgens hem lopen alle weggebruikers groot gevaar door de files tot op de Ring en de in- en uitritten van het Westland Shopping Center. U mag niet tot na de vakantie wachten om daar iets aan te doen.

Helaas vrees ik dat ons tot die tijd alleen maar onaangename verrassingen te wachten staan. De afgelopen dagen zijn er al ongevallen gebeurd. Overleg met de politiezone Zuid lijkt me dan ook absoluut dringend.

Westland Shopping Center, la Région a très opportunément imposé au centre commercial d'organiser les entrées et sorties de sa future clientèle par le boulevard Groeninckx-De May, pour empêcher ce trafic de se déverser dans la rue Adolphe Willemyns.

Pas plus tard qu'hier, j'ai interrogé le commissaire en chef de la zone de police Midi à propos de ses contacts avec la Région dans le cadre de cet aménagement. Celui-ci m'a répondu qu'il n'avait pas du tout été consulté. Selon ses dires, les files jusqu'au ring de Bruxelles et les entrées et sorties du Westland Shopping Center sont des éléments "extrêmement dangereux", pour l'ensemble des publics.

J'attire votre attention sur cette appréciation, qui émane d'une personne connaissant bien son métier. La concertation avec la commune est une chose, mais l'implication des services de la zone de police Midi, qui avaient déjà pointé par le passé un certain nombre d'éléments de dangerosité inhérents au boulevard, l'est tout autant. L'analyse du commissaire en chef, qui considère que l'aménagement actuel pose des problèmes extrêmes de dangerosité, mérite toute votre attention et une réponse urgente, qui ne peut être reportée à la rentrée.

Je crains malheureusement que nous n'ayons de mauvaises surprises d'ici là, d'autant qu'un certain nombre d'accidents se sont produits dans cette zone au cours des derniers jours et semaines. Dès lors, ce contact avec la zone de police Midi me paraît absolument indispensable et urgent.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Wat mijn collega net over de politiezone Zuid zegt, baart me zorgen. U zegt dat u contact hebt gehad met de burgemeester en de schepen van Mobiliteit van Anderlecht en dat het college van burgemeester en schepenen niet negatief heeft geadviseerd. Voor zover ik weet, is er echter ook geen positief advies, en ik vind dat dergelijke beslissingen formeel moeten worden bekrachtigd door de lokale overheid.*

De toestand blijft problematisch. Fietsers delen de busstrook met het openbaar vervoer, maar als dat betekent dat ze door de files vuile lucht inademen,

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis également préoccupé par ce que vient de dire mon collègue à propos de la zone de police. Vous dites que vous avez eu un contact avec le bourgmestre et l'échevine de la mobilité de la commune et que le collège des bourgmestre et échevins n'a pas émis d'avis négatif. À ma connaissance, il n'a cependant pas émis d'avis positif non plus ! Il me semble pourtant important que ce genre de décision soit formellement validé par l'autorité politique locale, notamment pour protéger la Région. Que ce ne soit pas le cas pose question.

is het geen verbetering voor hen. Het is niet gemakkelijk om tot een evenwichtige oplossing te komen, maar we moeten rekening houden met de luchtkwaliteit, anders lopen we het risico dat fietsers afhaken.

Misschien blijkt uit de evaluatie dat het tweerichtingsfietspad aan de kant van het Westland Shopping Center volstaat en dat er na de test opnieuw twee rijvakken moeten komen.

Malgré les réponses que vous avez apportées, la situation reste problématique. Une bande réservée aux bus est partagée avec les vélos, mais si cela aboutit à ce que les cyclistes respirent un air de mauvaise qualité à cause des embouteillages, ce n'est pas non plus une bonne solution pour eux. Je sais qu'il n'y a pas de solution parfaite et qu'il est compliqué d'en trouver une qui soit équilibrée et performante par rapport aux objectifs à poursuivre, mais il faut tenir compte de cet élément. Si la qualité de l'air est mauvaise, cela n'incitera peut-être pas les cyclistes à emprunter ces axes de circulation et cela ne favorisera pas ce type de mobilité à cet endroit de la ville.

Il est possible que l'évaluation indique que, dans ce quartier, la piste bidirectionnelle actuelle en trottoir du côté du Westland Shopping Center est suffisante et qu'il faut revenir à deux bandes de circulation après le test.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De evaluatie gebeurt in overleg. De gemeente Anderlecht eist dat de uitrit van het Westland Shopping Center in de Sylvain Dupuislaan uitkomt, en niet in de woonwijk achter het winkelcentrum. Dat is begrijpelijk. Er komt overleg met het shoppingcenter om te voorkomen dat auto's via die woonwijk wegrijden.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'évaluation aura lieu de manière concertée. Concernant la sortie du Westland Shopping Center, je précise que la commune demande que celle-ci donne sur le boulevard Sylvain Dupuis et non sur la voirie arrière, en zone résidentielle. Je le comprends.

Nous allons donc nous concerter avec le centre commercial pour voir si le projet peut encore être modifié sur ce tronçon-là, de manière à éviter que les voitures ne sortent par l'arrière, ce qui créerait des problèmes.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Om alle misverstanden uit de wereld te helpen: de vergunning voor de uitbreiding van het Westland Shopping Center werd toegekend op voorwaarde dat de uitrit naar de Willemynsstraat wordt geschrapt en dat aankomend en vertrekkend verkeer via de Sylvain Dupuislaan wordt geleid.*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Pour éviter tout malentendu : l'octroi des permis pour l'agrandissement du Westland Shopping Center a été conditionné au fait que la sortie ne débouche plus sur la rue Willemyns et que les flux entrant et sortant passent exclusivement par le boulevard Sylvain Dupuis. Il s'agit là d'une obligation urbanistique.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Inderdaad. Daar wil ik ook niet op terugkomen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En effet. Mon intention n'est pas de la remettre en question.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.