



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—————
**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

—————
**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

—————
**VERGADERING VAN
DINSDAG 30 JUNI 2020**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

—————
**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

—————
**RÉUNION DU
MARDI 30 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 6

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

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

betreffende "de verplaatsing van diensten door de MIVB".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Youssef Handichi, 6

betreffende "de outsourcing van de interne helpdesk informatica van de MIVB aan een bedrijf dat vanuit Spanje opereert".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Youssef Handichi (PTB)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 14

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed,

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 6

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. 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,

concernant "la délocalisation de services par la STIB".

Demande d'explications jointe de M. Youssef Handichi, 6

concernant "l'externalisation du service d'assistance informatique interne de la STIB à une société exerçant en Espagne".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Youssef Handichi (PTB)

M. David Weytsman (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 14

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. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations

Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de gevaren inzake verkeersveiligheid veroorzaakt door reclameborden met LED-display".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 29

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

betreffende "de elektrische bussen in het kader van de toekomstige inrichting van het CCN".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 31

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

betreffende "het beleid van parking.brussels met betrekking tot de parkeermeters en de houding van de gemeente Molenbeek".

Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Pauthier 35

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

européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "les risques en matière de sécurité routière engendrés par les panneaux publicitaires à affichage LED".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 29

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

concernant "les bus électriques dans le cadre du futur aménagement du CCN".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 31

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 politique de parking.brussels en matière de parcmètres et l'attitude de la commune de Molenbeek".

Question orale de Mme Isabelle Pauthier 35

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 creatie van een P+R-parking op de Basilix-site in Sint-Agatha- Berchem".

Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti 39

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

betreffende "de uitbouw van het platform mybike.brussels".

concernant "la création d'un parking P+R sur le site du Basilix de Berchem-Sainte-Agathe".

Question orale de M. Tristan Roberti 39

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 développement de la plateforme mybike.brussels".

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

**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,**

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

**betreffende "de verplaatsing van diensten
door de MIVB".**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
DE HEER YOUSSEF HANDICHI,**

**betreffende "de outsourcing van de interne
helpdesk informatica van de MIVB aan een
bedrijf dat vanuit Spanje opereert".**

M. Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- De computerhelpdesk van de MIVB is gevestigd in Madrid. Op die manier kan de vervoersmaatschappij besparen en haar werking optimaliseren. Voor de taken die er worden uitgevoerd, is nochtans geen specifiek diploma vereist, en ook geen ervaring. Ze zouden dan ook perfect in het Brussels Gewest kunnen worden uitgevoerd.

Het beheer van de MIVB-helpdesk werd uitbesteed aan Econocom S.E., dat in april 2019 een omzet van 2,927 miljard euro realiseerde. Een van de aandeelhouders is The Vanguard Group, die aandelen heeft in bedrijven die al meermaals op het

**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,**

**ET 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,**

**concernant "la délocalisation de services
par la STIB".**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE
M. YOUSSEF HANDICHI,**

**concernant "l'externalisation du service
d'assistance informatique interne de la
STIB à une société exerçant en Espagne".**

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous avons pu découvrir dans la presse que les services d'assistance informatique de la STIB sont établis à Madrid, en Espagne, afin d'épargner certains coûts et d'optimiser le fonctionnement de l'entreprise. Pourtant, les tâches qui y sont exercées ne requièrent pas de diplôme ni d'expérience spécifiques et pourraient donc être parfaitement effectuées à l'intérieur de nos frontières, et plus particulièrement dans notre Région.

On rappellera que la gestion de la centrale d'assistance de la STIB a été confiée à Econocom S.E., filiale d'Econocom Group S.E. Cette dernière, dotée d'une capitalisation de 936 millions d'euros, réalisait en avril 2019 un chiffre d'affaires de 2,927 milliards d'euros. Parmi ses actionnaires figurent entre autres The Vanguard Group, qui détient des

matje zijn geroepen omdat ze de rechten van hun werknemers niet respecteerden.

Econocom is gespecialiseerd in telecomdiensten en is actief in zeventien landen. In 2016 verhuisde het zijn activiteiten van Marokko naar Spanje.

Econocom Group stelt dat het de lokale juridische en sociale normen naleeft. Elke afdeling heeft bovendien een ondernemingsraad die zich over de kwaliteit van de relaties tussen werkgevers en werknemers buigt.

Is de MIVB van de plaatselijke normen op de hoogte? Stemmen die overeen met de Europese regels?

De werklast en het tempo bij de MIVB zijn hoog, wat normaal is voor een dergelijke dienst. Het openbaar vervoer heeft dag en nacht een helpdesk nodig, ook in het weekend. Het personeel van de MIVB-helpdesk klaagt over de zware uurroosters.

In Spanje hebben werknemers wettelijk recht op twaalf uur ononderbroken rust per dag, maar dat is bij de MIVB-helpdesk moeilijk na te leven. Een specialist in Europees arbeidsrecht van de VUB stelt dat het arbeidsreglement in elk geval niet correct is.

Waarom heeft de MIVB haar helpdesk uitbesteed? Contacteerde ze vooraf Actiris of Bruxelles Formation om geschikte kandidaten te vinden in Brussel? Hoe garandeert de MIVB dat de arbeidsomstandigheden in Madrid overeenkomstig de wet zijn? Heeft de MIVB weet van klachten over de arbeidsomstandigheden die in Madrid werden ingediend?

Volgens de woordvoerder van de MIVB is er in 2010 een contract met Econocom afgesloten volgens de regels van de overheidsopdrachten, maar ze gaf geen verdere uitleg. Ze wees erop dat de Europese regels inzake welzijn op het werk en arbeidsomstandigheden met betrekking tot openbare aanbestedingen worden nageleefd.

Welk type opdracht wordt er uitgeschreven voor dergelijke diensten in onderaanneming? Gaat het om een onderhandelde procedure? Was het voor de MIVB onmogelijk om in Brussel een geschikt bedrijf te vinden? Hoeveel ondernemingen

parts dans des sociétés tout à fait charmantes comme Monsanto, ExxonMobil ou encore Foxconn, épinglées à plusieurs reprises pour leurs conditions de travail. On retrouve aussi Kabouter Management, qui s'est vu l'an passé imposer une astreinte par l'Autorité finlandaise de surveillance financière pour non-respect du délai de notification des participations importantes et des droits de vote.

Cette entreprise spécialisée en services de télécommunication, active dans dix-sept pays environ, exerçait précédemment ses activités d'assistance technique depuis le Maroc, avant de les déplacer vers la capitale espagnole en 2016. Trois personnes travaillent encore depuis la capitale marocaine, mais elles s'occupent essentiellement de mises à jour de logiciels, à savoir des tâches qui ne relèvent pas d'un service d'assistance.

Econocom Group affirme également veiller à ce que les "normes locales", sur le plan juridique et social, soient respectées. Chaque filiale compte en outre un comité d'entreprise qui se penche sur la qualité des relations entre employeurs et employés.

La STIB a-t-elle pris connaissance de ces normes ? Sont-elles conformes aux règles européennes ?

À la STIB, la charge et le rythme de travail sont élevés, ce qui est bien normal pour un tel service. La société de transports a besoin d'un service d'assistance opérationnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Le personnel de la centrale d'assistance de la STIB se plaint, qui plus est, d'un rythme de travail éprouvant : "Même le week-end, on n'a plus la possibilité de faire ce qu'on veut", témoigne un travailleur en poste à Madrid.

"En Europe, tout travailleur a droit à minimum onze heures de repos ininterrompu par jour. La loi le dispose ainsi", affirme-t-il. "En Espagne, cette période d'inactivité a même été rallongée à douze heures. Ce qui me semble, en l'occurrence, difficile à respecter". "Quoi qu'il en soit, ce règlement de travail n'est pas correct", précise Wilfried Rauws, professeur à la Vrije Universiteit Brussel (VUB) et spécialiste du droit européen du travail.

Quelles sont les raisons pour lesquelles la STIB a cherché à externaliser ces fonctions ? Des contacts préalables avaient-ils été pris avec Actiris ou

reageerden op een eventuele oproep om offertes? Welke uitsluitingscriteria golden er voor de andere offertes?

Hoelang loopt het contract en wat zijn de mogelijkheden om opnieuw te onderhandelen? Zijn er ontbindende bedingen in verband met de arbeidsomstandigheden en de sociale bescherming in het contract opgenomen? Zo neen, zullen die in toekomstige contracten worden opgenomen?

M. Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).*- De werknemers van dat Spaanse bedrijf krijgen een erg hoog werktempo opgelegd, aangezien de helpdesk de klok rond bemand moet zijn. Zij klagen aan dat ze de wettelijke rusttijden tijdens hun wachtdiensten in het weekend niet kunnen nakomen.

Toen toenmalig minister van Vervoer Grouwels daar in 2012 over werd ondervraagd, antwoordde ze dat die dienst evengoed naar India had kunnen verhuizen. Ik hoop dat u met een ander antwoord komt.

Bent u van plan om een einde te maken aan het beleid van uitbesteding, onderaanneming en afbouwen van sociale normen? Zo niet, zijn er dan

Bruxelles Formation en vue de disposer des candidats adéquats sur notre territoire ? Comment la STIB s'assure-t-elle des conditions de travail légales et conformes au droit, au sein de la société située à Madrid ? La STIB a-t-elle eu connaissance de plaintes déposées à Madrid concernant le droit du travail ?

Selon la porte-parole de la STIB, un contrat a été négocié en 2010 avec Econocom, "selon les règles des marchés publics", sans plus de précisions. "De manière générale, la STIB est soumise aux règles des marchés publics européens, et c'est notamment le cas en matière de bien-être et de conditions de travail, domaines où nous nous en tenons bien entendu aux dites règles", indique Mme Van Hamme.

Pouvez-vous préciser quel était le type de marché s'imposant pour cette sous-traitance de services ? S'agissait-il d'une procédure négociée ? Était-il impossible pour la STIB de rechercher un partenariat en Région bruxelloise ? À la suite d'un éventuel appel d'offres, combien d'entreprises ont-elles répondu ? Quels ont été les critères d'élimination, ou du moins d'évaluation, appliqués aux autres offres ?

Quelle est la durée du contrat et quelles sont les possibilités de renégociation ? Des clauses résolutoires liées aux conditions de travail et à la protection sociale ont-elles été inscrites dans le contrat ? Dans la négative, seront-elles prévues dans les contrats futurs ?

M. Youssef Handichi (PTB).- Julien Uyttendaele a dressé un bilan assez précis de la société espagnole en question et des conditions de travail de ses collaborateurs. Ceux-ci sont soumis à un rythme de travail très élevé puisque le service d'assistance doit être opérationnel 24 heures sur 24. Les travailleurs dénoncent le fait d'être empêchés de respecter le temps de repos minimal lors des gardes des week-ends.

En 2012, interpellée sur cette question, Mme Brigitte Grouwels avait répondu que ce service aurait très bien pu être externalisé en Inde. Mme la ministre, j'espère que vous ne nous resservirez pas ce type de réponse et que vous prendrez position en vue de mettre un terme à ce système

in het bestek voor de uitbesteding van helpdeskdiensten sociale bedingen opgenomen? Zo ja, welke controle voeren de MIVB en de Brusselse regering op dat vlak uit?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- Welke taken werden uitbesteed op basis van welke criteria, gelet op het feit dat er voor sommige taken klantengegevens moeten worden beheerd?

Was de outsourcing al dan niet conform de Europese richtlijnen?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- Waarom heeft de MIVB bepaalde taken uitbesteed? Stonden er in het bestek voor het contract waarvan sprake, dat in 2010 werd gesloten, clausules inzake arbeidsomstandigheden en sociale bescherming? Controleert de MIVB de naleving ervan door de contractant en zijn onderaannemers?

Was het mogelijk om in het bestek voor de aanbesteding in 2016 sociale clausules en milieuclausules op te nemen om delokalisatie van jobs te vermijden en het arbeidsritme te beperken door een minimumaantal rusturen op te leggen?

Kunnen dergelijke verplichtingen in volgende contracten worden ingevoegd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- De helpdesk waarvan sprake staat

d'externalisation ainsi qu'à l'exploitation de ces travailleurs.

Comptez-vous revoir cette politique de délocalisation, de sous-traitance et d'abaissement des normes sociales pour le futur ? Dans le cas contraire, le cahier des charges en vue de sous-traiter les services d'assistance prévoit-il des clauses sociales ? Dans l'affirmative, quel est le contrôle exercé par la STIB et par le gouvernement bruxellois en la matière ?

M. David Weytsman (MR).- Je souhaiterais connaître la liste des fonctions qui ont été externalisées et les choix qui ont prévalu lors de l'établissement de cette liste, sachant que certaines de ces fonctions gèrent potentiellement des données.

Il serait intéressant de savoir si cette externalisation est compatible avec les directives européennes ou si elle s'est opérée en dehors du cadre européen.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je me joins aux questions de mon collègue Uyttendaele quant à la délocalisation du service d'assistance informatique de la STIB.

Quelles sont les raisons ayant poussé la STIB à externaliser ces services lors de la signature du premier contrat en 2010 ? Le cahier des charges de ce contrat contient-il des clauses liées aux conditions de travail et à la protection sociale ? La STIB a-t-elle exercé un contrôle sur les conditions de travail du prestataire et de ses sous-traitants ?

Aurait-il été possible d'insérer des clauses sociales et environnementales dans le cahier des charges lors du dernier appel d'offres en 2016, et ce afin d'éviter une délocalisation des emplois et d'imposer des limites au rythme de travail, en indiquant par exemple un nombre minimum d'heures de repos ?

De telles clauses pourraient-elles être insérées dans les contrats futurs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le service d'assistance informatique en question est compétent en interne. Il est exclusivement réservé

uitsluitend het personeel van de MIVB bij en is niet bedoeld voor de reizigers.

De MIVB besliste in 2008 om de taken van die helpdesk, die vier personeelsleden telde, uit te besteden omwille van de efficiëntie. Voor die complexe taak moet de dienstverlening immers dag en nacht worden voortgezet. Daardoor kon de MIVB 70.000 euro per jaar besparen.

De outsourcing van IT-diensten gebeurde op basis van een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking, die resulteerde in een zesjarig kadercontract. Het bestek bevatte uiteraard kwaliteitsclausules, onder andere over het aantal te behandelen oproepen volgens vastgelegde prioriteiten, het beantwoorden van oproepen binnen de twintig seconden en het aantal opgeloste problemen.

Bij de recentste onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking in 2016 ontving de MIVB twee offertes. Die werden getoetst aan de volgende gunningscriteria: de prijs-kwaliteitverhouding, de organisatie van het team en de opvolging van de geleverde diensten

Het contract, dat afloopt op 31 augustus 2022 en onderworpen is aan de wet betreffende de openbare aanbestedingen, werd toegewezen aan de Europese groep Econocom Osiatis met maatschappelijke zetel in Frankrijk, kantoren in België en een callcenter in Madrid.

De MIVB kan het contract onder meer opzeggen in geval van een zware fout. Het contract bevat geen specifieke sociale clausules, maar de dienstverlener moet wel een geldig sociaal attest kunnen voorleggen en hij mag enkel gedurende een korte periode en in uitzonderlijke omstandigheden met onderaannemers werken op voorwaarde dat de MIVB daarmee akkoord gaat. Die laatste kan naar aanleiding van onder andere ontvangen klachten achteraf een controle op de naleving van die verplichting uitvoeren en desgevallend ambtshalve beslissingen nemen.

De MIVB is niet op de hoogte van arbeidsrechtelijke klachten of van objectieve aanwijzingen dat de wetgeving werd overtreden. Bovendien controleert zij de sociale attesten bij elke bestelling in het kader van het contract. Voor

au personnel de la STIB et n'est donc pas destiné aux voyageurs.

La décision d'externaliser ce service, qui comptait quatre personnes, a été prise en 2008. La STIB a fait ce choix dans un souci d'efficacité. Il s'agit en effet d'un métier complexe qui exige une présence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'externalisation a par ailleurs permis à la STIB d'économiser quelque 70.000 euros par an.

Le marché en cause a été lancé en vue de conclure un accord-cadre pour fournitures et prestations de technologies de l'information pour une durée de six ans. Il a été passé par procédure négociée avec publicité européenne. Il s'agit donc bien de l'externalisation du service d'assistance.

L'appel d'offres comprend, bien entendu, des exigences de qualité, parmi lesquelles un taux défini de prises d'appel, une prise d'appel dans les 20 secondes, le traitement des incidents suivant des priorités, un taux défini de résolutions des incidents, etc.

Pour ce qui concerne la procédure de passation et attribution, le dernier marché a été lancé en 2016 par procédure négociée avec publicité européenne. Sept sociétés se sont portées candidates. Après avoir sélectionné sept candidats, la STIB a reçu deux offres dans le cadre de la procédure. Les critères d'attribution sur la base desquels les offres ont été évaluées pour le poste 1 relatif au service d'assistance étaient les suivants :

- la qualité financière de l'offre ;
- l'organisation de l'équipe ;
- le suivi des services délivrés.

Des points ont été attribués à chaque offre sur la base de ces critères.

L'accord-cadre a été attribué au groupe européen Econocom Osiatis, dont le siège social est en France, mais qui possède également des bureaux en Belgique et qui exerce certaines activités de centre d'appels à Madrid. Ledit accord-cadre prend fin le 31 août 2022 et est soumis à la loi relative aux

de bestekken van de MIVB geldt immers de wetgeving inzake openbare aanbestedingen.

Ik twijfel er niet aan dat wij het debat verder zullen voeren in 2022.

marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services.

Pour le poste concernant le service d'assistance, des possibilités de résiliation par la STIB sont prévues en cours d'exécution du contrat. La STIB peut ainsi mettre fin à ce dernier avec effet immédiat pour faute grave. Le contrat ne contient pas de clauses sociales spécifiques, mais le prestataire doit disposer d'une attestation sociale valable.

Le contrat stipule également, pour le service d'assistance, que la sous-traitance n'est pas autorisée sans l'accord exprès préalable de la STIB : "Le personnel de la firme dédié au contrat Service Desk (SD) STIB ne sera pas du personnel sous-traité, sauf dérogation ponctuelle pouvant être obtenue par la firme en introduisant une demande écrite avec justification pour une durée limitée et en raison d'une circonstance exceptionnelle auprès de la STIB. La sous-traitance éventuelle ne pourrait commencer qu'après réception de l'accord écrit de la STIB en réponse à la demande précitée."

Si la STIB constatait, par exemple sur avis d'une inspection sociale, que le prestataire ne se tient pas au respect ou ne fait pas respecter, par ses propres sous-traitants et par toute personne lui procurant du personnel, toutes les dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles visées à l'article 42, § 1^{er}, 1^o et 2^o, elle procédera, conformément à la législation applicable, à la prise de mesures d'office. Un tel contrôle se ferait a posteriori, sur la base d'indications effectives qui seraient portées à sa connaissance, telles que des plaintes reçues.

La STIB n'a pas connaissance de plaintes déposées concernant le droit du travail, ni d'éléments objectifs faisant état du non-respect de la législation en vigueur. Par ailleurs, pour chaque commande passée par contrat-cadre, la STIB contrôle les attestations sociales. De manière générale, les marchés lancés par la STIB et, donc, leurs cahiers spéciaux des charges, sont soumis à la législation sur les marchés publics. La STIB contrôle régulièrement, pendant l'exécution de chaque commande par contrat-cadre, les attestations sociales de l'attribution du marché.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Hier rijst toch meteen de vraag welk maatschappelijk model wij willen. Ik vind het zorgwekkend dat het beleid steevast op kosten-efficiëntie wordt afgestemd. De MIVB had ook andere kwaliteitscriteria in aanmerking kunnen nemen, zoals de arbeidsomstandigheden van de werknemers, ongeacht waar die aan de slag zijn, maar daar heeft zij zelfs niet aan gedacht.*

U zegt dat wij over dergelijke clausules bij het volgende te onderhandelen contract in 2022 kunnen debatteren, maar u moet nu al met de MIVB de onderhandelingen over het volgende contract voorbereiden, door middel van sociale clausules en clausules in verband met goede arbeidsomstandigheden.

Blijkbaar wacht de MIVB op een klacht om het huidige contract eventueel op te zeggen wegens een zware fout, maar er zijn meerdere aanwijzingen dat de situatie is ontspoord. Zij zou proactief een onderzoek kunnen voeren en de betrokken onderneming om uitleg vragen, maar dat gebeurt niet.

U moet de MIVB vragen zich ervan te vergewissen of er geen sprake is van ernstige fouten. Stelt zij inbreuken op het arbeidsrecht vast, dan moet zij het contract stante pede opzeggen.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).*- *U hebt uitgebreid uitleg gegeven, maar ik verwacht eigenlijk dat u vandaag een standpunt inneemt. Wij zullen toch niet wachten tot 2022 om deze kwestie*

J'espère vous avoir fourni les informations que vous souhaitiez et je ne doute pas que nous rouvrirons ce débat en 2022.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Une fois de plus, il se pose la question de savoir quel modèle de société nous voulons. Je suis inquiet de constater que l'objectif premier est l'efficacité, à savoir l'efficacité au moindre coût. D'autres critères qualitatifs auraient pu être pris en considération, mais cela n'a manifestement pas été le cas et la réflexion n'a pas été poussée plus loin.

Un service public tel que la STIB doit se poser d'autres questions que celle du coût. Lorsqu'on lance de telles initiatives, la question de la qualité des conditions de travail de ces personnes doit prévaloir, que ce soit au Maroc, à Madrid ou à Bruxelles. Or, cela n'a pas été le cas lorsque ce marché public a été lancé.

Vous me dites que nous débattons en 2022 des futurs contrats qui pourront être négociés, mais c'est aujourd'hui que les discussions doivent avoir lieu, parce qu'un marché public ne se prépare pas en deux semaines ! Vous devez prendre les devants avec la STIB pour préparer le futur contrat qui sera négocié, et prendre en considération les critères sociaux et la qualité des conditions de travail au lieu de suivre la logique du moindre coût.

Enfin, s'agissant de la possibilité de résiliation pour faute grave, la STIB attend de recevoir une plainte, alors que plusieurs éléments suggèrent qu'il y a eu des dérapages. La STIB pourrait être proactive, enquêter elle-même et demander à cette société de rendre des comptes, mais elle ne l'a pas fait.

Je vous invite dès lors à demander à la STIB d'enquêter et de s'assurer qu'il n'y a pas eu faute grave. Si une faute grave telle qu'une violation du droit du travail a été commise, le contrat doit être résilié sur-le-champ. Pensons déjà à l'avenir et n'attendons pas 2022 pour réfléchir aux futurs critères à prendre en considération.

M. Youssef Handichi (PTB).- Merci de nous avoir expliqué tout cela en long et en large, mais j'attendais de votre part une prise de position. C'est aujourd'hui que vous devez vous prononcer, nous

te regelen? Bevestigt u dat er geen sociale clausule in het contract staat? Aanvaardt u dat de MIVB diensten uitbesteedt om jaarlijks 70.000 euro te besparen?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer Uyttendaele, de keuze voor dit bepaalde maatschappelijke model werd gemaakt door de toenmalige regering. De PS en Ecolo maakten daar deel van uit!*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik ben niet verantwoordelijk voor beslissingen die anderen in het verleden namen.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik richt mij tot de voltallige PS.*

Mevrouw de minister, werden nog andere taken uitbesteed? Zo ja, is er uitsluitend sprake van outsourcing naar andere lidstaten van de Europese Unie?

Ik pleit alvast voor Europees economisch patriotisme met respect voor de Europese richtlijnen, die zeker met betrekking tot bescherming van gegevens zeer ambitieus zijn, in tegenstelling tot elders in de wereld.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *De MIVB mag inderdaad niet wachten op officiële klachten, maar moet onmiddellijk een onderzoek voeren wanneer er problemen worden gemeld.*

Ik ben niet tegen outsourcing van opdrachten die niet tot de corebusiness van de MIVB behoren, zolang dat in goede omstandigheden gebeurt. Op lange termijn zal de MIVB misschien wel moeten overwegen om die opdrachten weer zelf uit te voeren, gelet op de ontwikkeling van bijvoorbeeld diensten van het type 'mobility as a service' (MaaS).

n'allons pas attendre 2022 pour en discuter. Confirmez-vous qu'il n'y a pas de clause sociale ? Acceptez-vous que la STIB externalise ce service pour réaliser une économie de 70.000 euros annuels ? C'est ça que je veux entendre.

M. David Weytsman (MR).- M. Uyttendaele, il s'agit bien d'un modèle de société. Il faut cependant reconnaître que c'est celui qui a été porté par le gouvernement de l'époque, au sein duquel le PS et Ecolo détenaient des postes clés.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je ne suis pas l'héritier des décisions passées.

M. David Weytsman (MR).- C'est à l'ensemble du PS que je m'adresse.

Si vous ne pouvez pas me répondre, ce que je comprendrais, j'enverrai une question écrite. D'autres fonctions sont-elles sous-traitées ? Si oui, le sont-elles uniquement dans les pays de l'Union européenne ?

Je plaide pour un patriotisme économique européen et je suis soucieux du respect des directives européennes, très ambitieuses en matière de protection des données, ce qui n'est pas le cas ailleurs dans le monde.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je vous rejoins, M. Uyttendaele : même si aucune plainte n'a été déposée officiellement, à partir du moment où l'on apprend qu'il y a un problème, cela vaut la peine de s'enquérir de ce qui se passe exactement au siège de Madrid.

Par ailleurs, je ne suis pas choquée outre mesure par l'externalisation de services qui ne forment pas le cœur de métier de la STIB, pour autant qu'elle se fasse dans de bonnes conditions. À long terme cependant, le développement de la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) et de tout ce qui va l'accompagner devrait inciter la STIB à réfléchir à la réintégration de ce genre de services, puisqu'elle sera amenée à déployer de nouveaux métiers en interne.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Mijnheer Weytsman, ik zal een schriftelijk overzicht opstellen van alle uitbestede opdrachten. Weet alvast dat de MIVB heel weinig diensten uitbesteedt, in tegenstelling tot De Lijn, die zelfs basisdiensten outsourcet.*

Persoonlijk meen ik dat er niet alleen gekeken mag worden naar de kostprijs. Ook de complexiteit en de veeleisendheid van de opdracht spelen een rol. Het is nuttig om om de zes jaar te evalueren of het nog nodig is om bepaalde opdrachten uit te besteden en of er eventueel sociale clausules moeten worden ingelast. Ik ben er alvast voorstander van om in elk bestek voor openbare aanbestedingen sociale verplichtingen en milieuverplichtingen op te leggen, uiteraard met respect voor de vigerende wetten.

Ik zal de raad van bestuur van de MIVB aansporen om het debat over het contract tijdig te voeren, na te gaan of outsourcing de beste werkwijze is. Zo ja, dan moet worden uitgeplozen of de Europese wetgeving het toelaat om sociale verplichtingen en milieuverplichtingen op te leggen.

Ik spreek mij niet uit over beslissingen van vorige ministers. Het is alleszins de filosofie van de MIVB om zo veel mogelijk opdrachten intern uit te voeren.

- De incidenten zijn gesloten.

**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,**

**EN AAN DE HEER PASCAL SMET,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK**

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- M. Weytsman, je vous invite à me poser une question écrite à propos des autres fonctions. La STIB externalise rarement ses services, elle a donc peu de sous-traitants, comparée à De Lijn qui sous-traite même des services de base.

Vous me demandez mon opinion personnelle. Le coût n'est pas le seul critère à entrer en jeu : la complexité et l'exigence de la fonction ne doivent pas être négligées. Il est utile de rouvrir ce débat, tous les six ans, pour évaluer si les raisons d'externaliser ce service sont encore pertinentes et si l'on peut inclure des clauses sociales. Si des clauses sociales ou environnementales peuvent être incluses dans chaque marché public, j'y suis évidemment favorable. Il faut toutefois respecter les règles en vigueur et vérifier ces différents éléments à chaque renouvellement de contrat.

J'ai invité le conseil d'administration de la STIB à entamer le débat, tout en respectant le délai prévu. S'il existe des raisons explicites d'externaliser la fonction, il faut aussi les prendre en compte, voir quelle est la meilleure méthode, le meilleur contrat et examiner si les règles européennes permettent d'inclure des clauses sociales et environnementales.

Je ne souhaite pas m'exprimer sur des décisions prises par d'autres ministres en 2016 ou 2018. Je vous ai expliqué quel était le coût de ce service, ainsi que la complexité inhérente à ce métier qui doit être encadré et nécessite une certaine expérience. Toutefois, la philosophie de la STIB est de faire le plus possible en interne.

- Les incidents sont clos.

**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,**

**ET À M. PASCAL SMET, SECRÉTAIRE
D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉ DE L'URBANISME**

GEWEST, BEVOEGD VOOR STEDENBOUW EN ERFGOED, EUROPESE EN INTERNATIONALE BETREKKINGEN, BUITENLANDSE HANDEL EN BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de gevaren inzake verkeersveiligheid veroorzaakt door reclameborden met LED-display".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De ledschermen, waarvan er sommige duidelijk voor automobilisten bedoeld zijn, floreren in onze stadscentra en zullen op korte termijn 10% van de activiteiten van de operatoren uitmaken.*

Inzake reclame voor automobilisten in de stedelijke ruimte druipt het standpunt van Luc Sabbatini, voorzitter van Astral Affichage, in tegen de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen. Volgens hem is het onmogelijk om reclameborden weg te zappen en zien automobilisten des te meer reclame als ze meer tijd in de auto doorbrengen.

Op digitale schermen kunnen filmpjes of opeenvolgende boodschappen worden afgespeeld, die een veiligheidsrisico inhouden omdat ze zo sterk de aandacht trekken. Led-schermen worden voornamelijk op kruispunten geplaatst en leiden de aandacht van de automobilisten af. Volgens de Canadese manager Astral Affichage zijn de kleuren en de resolutie van de led-beelden van de hoogst mogelijke kwaliteit en trekken ze de aandacht van 80% van de automobilisten. Een gelijkaardige vaststelling werd reeds gemaakt door de onderzoekers Theeuwes in 1998-99 en Beijer in 2002: zelfs al wil een bestuurder zich niet laten afleiden, toch zal hij kijken naar de bewegende en lichtgevende elementen in zijn gezichtsveld.

Onlangs bespraken we het aanhangsel bij het contract met JCDecaux over de zogenaamde elektrische Villofietsen, dat het bedrijf in staat stelt om 30% van zijn panelen door dubbelzijdige ledschermen te vervangen. Volgens uw collega bevoegd voor leefmilieu, gaat het om bijzonder energievretende apparatuur.

Reeds in 2016 achtte uw voorganger, mevrouw Debaets, het noodzakelijk om de Gewestelijke

ET DU PATRIMOINE, DES RELATIONS EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant "les risques en matière de sécurité routière engendrés par les panneaux publicitaires à affichage LED".

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'affichage numérique s'installe massivement dans nos centres-villes. La part du numérique devrait, à court terme, représenter 10 % de l'activité des opérateurs. Depuis quelque temps, nous voyons fleurir sur la voie publique des écrans LED destinés à l'affichage publicitaire, dont certains, installés aux abords des voiries, visent clairement les automobilistes.

La philosophie de l'affichage urbain à destination des automobilistes, comme l'énonce sans complexe Luc Sabbatini, président d'Astral Affichage, va à l'encontre de la volonté de notre Région en matière de mobilité : "On ne peut pas zapper l'affichage. Quand on est arrêté pendant deux minutes au coin de la route et qu'on a un panneau numérique d'affichage, on va voir les pubs qui sont dessus, et plus on passe de temps en auto, plus on va voir d'affichage."

Contrairement à l'affichage papier, ces écrans numériques offrent l'avantage de pouvoir diffuser du contenu animé ou séquencé, ce dont les publicitaires ne se privent pas. Si la captation de l'attention est un atout majeur pour les ventes, elle représente un réel danger pour la conduite. Vu le positionnement de ces panneaux, en particulier aux carrefours, on comprend que la volonté de leurs gestionnaires est de capter l'attention des automobilistes dans la circulation. De l'aveu même du porte-parole du leader canadien Astral Affichage, "la technologie LED produit les couleurs les plus éclatantes et la résolution la plus élevée disponible dans l'industrie (...) et plus de 80 % des automobilistes estiment que les panneaux d'affichage numériques captent leur regard".

Les recherches menées par Theeuwes en 1998-99 et Beijer en 2002, citées dans le rapport du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, vont

Stedenbouwkundige Verordening (GSV) te wijzigen. Volgens haar moesten er, met het oog op de verkeersveiligheid, strengere regels komen voor de plaatsing en de uitbating van reclamepanelen, met inbegrip van de recente types.

In haar huidige vorm bepaalt de GSV dat informatie- en reclameborden de veiligheid of de zichtbaarheid van de weggebruikers niet in het gedrang mogen brengen. Bovendien mogen reclamepanelen zich niet op minder dan 50 meter afstand bevinden van stadsmeubilair waarop reclame of andere informatie is aangebracht. Tot slot is het volgens de GSV verboden om op minder dan 75 meter afstand van een verkeerslicht en op minder dan 7 meter hoogte, reclame te plaatsen met groene of rode kleuren.

Overigens verbiedt artikel R418-4 van de Wegcode reclame en reclamepanelen die de zichtbaarheid of de efficiëntie van de verkeersborden verminderen, de weggebruiker verblinden of zijn aandacht trekken in gevaarlijke verkeersomstandigheden.

Een groot aantal led-panels beantwoordt niet aan de wettelijke voorschriften. Meer dan ooit moeten de stedenbouwkundige regels worden versterkt en verduidelijkt, opdat de verkeers-veiligheid niet in het gedrang komt, in het bijzonder die van de zwakke weggebruiker. Ik pleit dan ook voor een evaluatiestudie en voor de onmiddellijke verwijdering van illegaal geplaatste panelen.

Hebben uw medewerkers contact opgenomen met urban.brussels en de gemeenten, met het oog op een evaluatiestudie van de led-panels? Zo niet, plant u een dergelijke studie?

Staat u achter de noodzaak om elk nieuw type reclamepaneel te onderwerpen aan een vergunning? Staat u achter het principe dat een reclamepaneel zich niet op minder dan 25 meter afstand van een kruispunt met een oversteekplaats voor voetgangers mag bevinden, en dat dat principe in de nieuwe GSV moet worden opgenomen?

Wat is volgens uw diensten de maximale lichtsterke en wat is hun standpunt inzake bewegende beelden? Wat met het verbod om bepaalde kleuren te gebruiken? Meent u dat dat verbod ook van toepassing moet zijn op panelen die in een

également dans ce sens : "Le système visuel humain est sensible au mouvement et aux éléments lumineux, et (...) de tels éléments dans le champ visuel vont amener un conducteur à regarder ceux-ci par réflexe, même si le conducteur ne souhaite pas détourner son attention de la conduite du véhicule."

Nous avons récemment évoqué la particularité de l'avenant à la convention passée avec la société JCDecaux pour le déploiement de ses prétendus Villo électriques, qui lui permet de remplacer jusqu'à 30 % des panneaux conventionnels en panneaux LED double face. Votre homologue chargé de l'environnement a également pu nous confirmer l'extraordinaire gabegie énergétique que représentent ces équipements.

Les dangers consécutifs aux mauvais placements de ce type de panneaux n'est pas une question nouvelle. En 2016 déjà, votre prédécesseure, Mme Bianca Debaets, convenait de la nécessité d'adapter de manière plus stricte le règlement régional d'urbanisme (RRU) pour garantir une meilleure sécurité routière des usagers faibles. Il est à notre sens indispensable de modifier le RRU pour garantir des emplacements et l'exploitation de dispositifs plus compatibles avec la sécurité routière en tenant compte des nouveaux types de supports publicitaires.

Dans le RRU actuel, plusieurs dispositions sont intéressantes. D'abord, il est prévu que les publicités et leurs abords ainsi que les enseignes ne peuvent nuire à la sécurité ou à la visibilité de l'ensemble des usagers de la voirie. Ensuite, il est interdit de placer dans l'espace public de la publicité qui réduit la sécurité ou la visibilité de l'ensemble des usagers de la voirie. Le RRU précise également que dans l'espace public, les dispositifs de publicité n'ayant pas de fonction première d'utilité publique ne peuvent se trouver à moins de 50 mètres d'un mobilier urbain portant de la publicité ou d'autres dispositifs de publicité ou d'information.

Enfin, le RRU prévoit qu'il est interdit de donner une luminosité d'un ton rouge ou vert à tout panneau publicitaire se trouvant dans une zone s'étendant jusqu'à 75 mètres d'un signal lumineux de circulation, à une hauteur inférieure à 7 mètres au-dessus du sol". Je souligne à cet égard que ces

privéruimte zijn geplaatst maar in de openbare ruimte zichtbaar zijn?

Zult u ervoor zorgen dat de regelgeving inzake reclamepanelen strenger wordt dan wat in de eerste versie van de nieuwe GSV is opgenomen?

U hebt ons meermaals verzekerd dat u met de federale overheid overleg pleegt over een wijziging van de Wegcode. Hebt u het in die context ook gehad over nieuwe regels voor reclamepanelen?

critères colorimétriques n'étaient pas repris dans l'enquête publique, ce qui pourrait poser question.

Par ailleurs, l'article R418-4 du Code de la route précise quant à lui que sont interdites la publicité et les enseignes publicitaires qui sont de nature, soit à réduire la visibilité ou l'efficacité des signaux réglementaires, soit à éblouir les usagers des voies publiques, soit à solliciter leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité routière.

Force est de constater que le placement de bon nombre de ces nouvelles enseignes LED pose question au regard des différentes prescriptions légales actuelles, et qu'il convient plus que jamais de renforcer et de préciser les dispositions urbanistiques nécessaires afin de garantir une meilleure sécurité routière, notamment pour les usagers faibles. J'estime dès lors qu'une étude d'évaluation de ces panneaux doit être réalisée et que les panneaux placés de manière illégale doivent être retirés sans délai.

Vos services ont-ils eu des contacts avec urban.brussels et les administrations communales afin de mener une étude d'évaluation de ces enseignes, dont l'emplacement pose question d'un point de vue légal ? Avez-vous pris une initiative en ce sens ? Dans la négative, et dans un souci de promotion d'une plus grande sécurité routière des usagers faibles, cette étude est-elle prévue ?

Compte tenu des évolutions technologiques parfois substantielles, défendez-vous la nécessité de soumettre toute évolution de la visibilité d'un panneau à l'obtention d'un nouveau permis ? Défendez-vous le principe selon lequel tout panneau publicitaire doit être placé avec un recul minimal de 25 mètres par rapport à un carrefour à traversée piétonne, dans le cadre du nouveau RRU ?

Quelles sont les dispositions préconisées par vos services quant à l'intensité lumineuse maximale par rapport à la luminosité ambiante ainsi qu'en matière d'images animées ?

Qu'advient-il des prescriptions en vigueur relatives à l'interdiction d'affichage de certaines couleurs ? Soutenez-vous le principe selon lequel ces prescriptions doivent également s'appliquer aux

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Ledlampen zijn stilaan de belangrijkste bron van kunstlicht geworden in onze samenleving. Ze zijn goed voor 80% van de verlichting en bijna 100% van de schermen, waaronder reclameschermen. Op het moment is het de best presterende verlichting: ze verbruikt weinig energie en heeft een langere levensduur dan klassieke lampen.*

Uit een Franse studie blijkt echter dat bepaalde ledverlichting door de sterke concentratie duizeligheid kan veroorzaken. De snel wisselende lichtintensiteit van veel ledlampen zorgt bovendien voor een stroboscopisch effect, waar je hoofdpijn van kunt krijgen.

Er verschijnen alsmaar meer ledreclamepanelen in het straatbeeld. Hebt u er weet van of het dagelijks gebruik van ledlampen gezondheidsproblemen veroorzaakt?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Ik betreur het enigszins dat de problematiek van de ledschermen niet in de commissie voor de*

panneaux apposés dans un espace privé visible depuis l'espace public ?

Pouvez-vous nous confirmer que les dispositions relatives aux panneaux lumineux et visant l'amélioration de la sécurité routière des usagers faibles seront renforcées par rapport à la première mouture du RRU soumise à l'enquête publique ?

Vous nous avez dit à plusieurs reprises discuter avec les autorités fédérales au sujet d'une réforme du Code de la route. Avez-vous porté des mesures spécifiques relatives aux panneaux lumineux ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Les ampoules LED sont progressivement devenues la principale source de lumière artificielle de nos sociétés. On les trouve partout, puisqu'elles représentent plus de 80 % de l'éclairage et presque 100 % des écrans, dont les écrans publicitaires. C'est à ce jour l'éclairage le plus performant : il est peu énergivore et a une durée de vie plus longue - jusqu'à 40.000 heures - que les ampoules classiques.

Toutefois, une étude de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), en France, a soulevé qu'en raison de leur forte densité certains éclairages LED peuvent provoquer des éblouissements. Il est de plus démontré que de nombreuses ampoules LED présentent des variations lumineuses rapides et d'intensité importante appelées "modulations temporelles de la lumière", provoquant des effets stroboscopiques, des papillotements et des effets de réseau fantôme qui peuvent se traduire par des maux de tête.

Au-delà de la sécurité routière, je voudrais aborder l'aspect de la santé des usagers, qu'il s'agisse d'automobilistes, de piétons, d'adolescents ou d'enfants. La multiplication des écrans, de plus en plus présents, est une problématique de nos sociétés. Avez-vous connaissance des aspects liés à la santé de l'utilisation des LED dans la vie quotidienne ?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Tout en remerciant M. Uyttendaele pour cette demande d'explications, je tiens à exprimer un léger regret : pourquoi ce

Territoriale Ontwikkeling wordt besproken. De meeste vragen hebben immers betrekking op de regelgeving en de inbreuken vallen bovendien onder stedenbouw. Het was dan ook logisch geweest als de staatssecretaris van Stedenbouw aanwezig was.

Ook ik maak mij zorgen over de gevaren van de lichtgevende reclamepanelen. Ecolo wees daar overigens in 2016 al op. Die waarschuwing weerhield de vorige regering er echter niet van om het aanhangsel van de Villoconcessie te ondertekenen, dat ertoe leidde dat een hele reeks aan die concessie verbonden reclamepanelen door digitale panelen werden vervangen.

Los van het wanbeheer bracht het gevaar dat die panelen inhouden, meerdere gemeenten ertoe om tegen dat type van reclame bezwaar in te dienen. Bovendien is de regelgeving in het Waals Gewest veel strenger.

Sommige van de panelen in het Brussels Gewest gaan in tegen het verkeersreglement, dat de plaatsing ervan verbiedt in de nabijheid van een oversteekplaats voor voetgangers of van een verkeerslicht, andere vormen een inbreuk op de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) dat lichtbronnen met rood- of groentinten verbiedt.

Ik sluit mij dan ook aan bij de vragen over een eventuele aanpassing van de reglementering. Voorts is het belangrijk dat u luistert naar de gemeenten en de politiezones, zodat panelen waar problemen mee zijn, verplaatst kunnen worden.

Dat de openbare ruimte overspoeld wordt door reclame, is het gevolg van beleidskeuzes. Er zijn immers ook steden waar nauwelijks reclame te vinden is.

De Villoconcessie loopt nog tot 2016. U hebt dus nog vijf jaar om de afhankelijkheid van het gewest van reclame in het kader van mobiliteitsprojecten af te bouwen.

thème est-il traité en commission de la mobilité et non en commission du développement territorial ? En effet, la plupart des questions posées portent sur la réglementation. En outre, les infractions, le cas échéant, relèvent de l'urbanisme. Par conséquent, il me semble que la présence du secrétaire d'État chargé de l'urbanisme aurait eu tout son sens.

Nous partageons bien sûr les préoccupations de notre collègue concernant les dangers présentés par ce type de panneaux lumineux. En 2016, la députée Céline Delforge déposait déjà une interpellation ayant pour sujet "Les risques graves pour la sécurité routière que font peser les panneaux animés à écran LED qui apparaissent actuellement sur les trottoirs". Dans cette interpellation, elle reprenait les constats développés aujourd'hui par M. Uyttendaele et les autres intervenants.

Malheureusement, cette alerte concernant la dangerosité de ce type de panneaux n'a pas découragé le gouvernement précédent de signer l'avenant à la concession Villo qui a permis la transformation de toute une série de panneaux liés à cette concession en panneaux numériques.

Outre la gabegie, la dangerosité de ces panneaux est un élément qui a encouragé plusieurs communes à introduire des recours à l'encontre de ce type d'affichage. Dans d'autres Régions, les réglementations sont d'ailleurs plus strictes : en Wallonie, une circulaire publiée en 2013 interdit de placer ce type de dispositif dans un virage et à moins de 75 m d'un carrefour, d'un passage pour piétons, d'une école ou d'un établissement de repos et de soins. En outre, la Région wallonne exige que les écrans soient placés à une hauteur minimale de cinq mètres et soient éteints de 23 heures à 6 heures. La réglementation est donc beaucoup plus stricte et ce type de dispositif bien plus encadré en Wallonie.

En Région bruxelloise, certains panneaux contreviennent au Code de la route, lequel interdit toute implantation à proximité d'un passage pour piétons ou d'un feu lumineux, et au règlement régional d'urbanisme (RRU), qui interdit les luminosités dans les tons rouges ou verts. Or, de nombreuses publicités diffusées à l'aide de ces panneaux utilisent de telles couleurs.

Nous nous joignons aux questions posées quant à l'éventuelle évolution de la réglementation. Il nous

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ook de groenen vinden ledreclamepanelen in de openbare ruimte een belangrijk issue, iets wat blijkt uit interpellaties van mevrouw Delforge en mezelf in 2015 en 2016. Toen het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) nog een echte onafhankelijke verkeersinstelling was, meende het al dat ledschermen de verkeersveiligheid in het gedrang brachten, dat een verbod nodig was en dat zo'n verbod volgens de geest van de wet in feite al bestond.

De vragen aan Rudi Vervoort, destijds als minister-president bevoegd voor stedenbouw, kregen geen gehoor. Er werden vergunningen voor ledschermen afgeleverd, ook door de stad Brussel en door toenmalig minister van Openbare Werken Smet. Die vergunningen maken het extra ingewikkeld en het is moeilijk om terug te komen op wat contractueel is vastgelegd.

De vraag blijft echter relevant en ik ben blij dat ook bij de PS het besef groeit dat er wat moet gebeuren. Zo'n scherm vreet immers energie. In 2016 was er een actie van burgers die op elk scherm een sticker kleefden waarop stond dat één scherm jaarlijks net zoveel energie verbruikt als een gezin. Over energievervalsing gesproken!

paraît également très important de rester à l'écoute des communes et des zones de police pour pouvoir soit supprimer, soit déplacer des panneaux qui poseraient problème.

L'envahissement de l'espace public par la publicité n'est pas une fatalité mais relève également de choix politiques. Ainsi, le maire de Grenoble, Éric Piolle, a ordonné la suppression de 326 panneaux publicitaires en ville afin de les remplacer progressivement par des arbres. Cette décision a occasionné une perte de 150.000 euros pour la ville, qu'il a compensée par une réduction des frais de fonctionnement de la mairie en supprimant notamment des voitures de fonction.

Vous nous avez expliqué que nous étions tenus par la concession Villo jusqu'en 2026. Nous avons donc cinq ans devant nous pour anticiper la suite et réduire notre dépendance à la publicité dans le cadre des projets de mobilité.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *La présence des panneaux publicitaires LED dans l'espace public est une question importante pour les écologistes, comme en témoignent les interpellations de Mme Delforge et moi-même en 2015 et 2016. À l'époque où l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) était encore un organisme véritablement indépendant, il était favorable à une interdiction des écrans LED, estimant que ceux-ci compromettaient la sécurité routière.*

Les questions posées à Rudi Vervoort, alors ministre-président chargé de l'urbanisme, sont restées sans réponse. Des permis pour les écrans LED ont été délivrés, y compris par la Ville de Bruxelles et le ministre des travaux publics de l'époque, M. Smet. Cela complique encore plus les choses puisqu'il n'est pas aisé de revenir sur ce qui a été établi contractuellement.

Toutefois, la question reste d'actualité et je suis heureux que le PS prenne également conscience de la nécessité d'agir.

Quelle est la consommation des écrans installés ? Les États généraux de la sécurité routière se penchent-ils sur cette question ? Serait-il

Hebt u zicht op het verbruik van de geïnstalleerde schermen? Verbruikt elk scherm nog altijd net zoveel als een gemiddeld Brussels gezin? Is er in de context van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV) aandacht voor die ledschermen? Behoort het tot de mogelijkheden om de reclamepanelen door bomen te vervangen? Dat uitstekende idee komt uit Grenoble.

Welke beperkingen zijn er volgens het verkeersreglement van toepassing op de plaatsing van ledschermen? Zijn die overal in acht genomen? Als ik me niet vergis, mag er 20 m voor een verkeerslicht en 5 m voor een zebrapad bijvoorbeeld helemaal niets staan. Hoe trekt u scheve situaties recht?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De publiciteitsborden zijn één zaak, maar daarnaast wordt er ook reclame gemaakt op gebouwen, zoals dat van Docks Brussel. Aan het drukke Van Praetkruispunt is zo veel flitsende reclame te zien, dat ik er iedere keer afgeleid word. Wat zijn de regels op dat vlak? Worden die nageleefd? We hebben hierover vroeger al een debat gehad, maar er lijkt me niet veel veranderd te zijn op het terrein. De afstandsregel van 20 m lijkt me in het geval-Van Praet in elk geval niet gerespecteerd te worden: de flashy borden staan er letterlijk op het kruispunt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het is niet het doel van het gewest om de reclame in de openbare ruimte, ongeacht de drager, te doen toenemen. Integendeel, ik streef naar een kwalitatieve, comfortabele en veilige openbare ruimte. Daarom moeten we nadenken over de ruimte die reclamepanelen innemen.*

(verder in het Nederlands)

We moeten nadenken over de plaats van de reclameborden, maar ook over andere elementen zoals licht in het algemeen en de inrichting van de openbare ruimte.

De herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) is al in eerste lezing goedgekeurd. Ik ga ervan uit dat er binnenkort een tweede lezing aan het parlement wordt voorgesteld.

envisageable, comme à Grenoble, de remplacer les panneaux publicitaires par des arbres ?

Quelles sont les restrictions prévues dans le Code de la route à l'installation d'écrans LED ? Ont-elles été observées partout ? Comment réglez-vous les situations contestables ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Hormis les panneaux publicitaires, il y a aussi la publicité sur des bâtiments comme Docks Brussel, qui détourne l'attention des automobilistes. Quelles sont les règles en la matière ? Sont-elles respectées ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La Région bruxelloise n'a pas pour objectif de multiplier les affichages dans l'espace public, quel qu'en soit le support, LED ou autres. Au contraire, nous voulons offrir à la population un espace public le plus qualitatif possible, adapté, confortable et, évidemment, sûr. C'est pourquoi je pense qu'il faudrait entamer une réflexion sur l'espace occupé par les affichages.

(poursuivant en néerlandais)

Notre réflexion sur la place des panneaux publicitaires doit prendre en compte des éléments comme l'éclairage en général et l'aménagement de l'espace public.

La révision du règlement régional d'urbanisme (RRU) a été approuvée en première lecture. Je

Dat is een belangrijk moment. Ik ben ervan overtuigd dat de commissie die bevoegd is voor stedenbouw, waar de regels worden bepaald, daarover een zinvol debat zal voeren.

(verder in het Frans)

De plaatsing van reclameborden in de openbare ruimte hangt ook van het gemeentebeleid af, dat soms afwijkt van het gewestbeleid. Beide moeten beter op elkaar worden afgestemd.

Als er panelen worden geplaatst, is dat altijd volgens de vigerende regelgeving op het moment van de toelating. Stadsmeubilair voor informatie is altijd aan een vergunningsplicht onderworpen. Niet-conforme panelen worden na inspectie weggehaald.

Urban.brussels gaat na of de vergunningsaanvragen aan de reglementering beantwoorden. In het kader van dat onderzoek vraagt het altijd het advies van Brussel Mobiliteit.

Voor de indiening van een vergunningsaanvraag voor panelen in het kader van de Villo-overeenkomst vindt er altijd overleg plaats tussen urban.brussels, Brussel Mobiliteit en JCDecaux, met als doel de plaatsing van borden die mogelijk problemen oplevert, te vermijden.

De vergunningen voor reclamepanelen hebben een looptijd van zes jaar.

U had het over een inbreuk op de Wegcode, maar in het Belgische verkeersreglement verbiedt artikel 80.2 enkel om op de openbare weg panelen of andere zaken te plaatsen die de bestuurders kunnen verblinden of verwarren, die volledig of gedeeltelijk op verkeersborden lijken, ook vanop afstand, of die op welke andere manier dan ook de doeltreffendheid van de reglementaire borden schaden.

Artikel 80.2 van de Wegcode bepaalt dat het verboden is om reclameborden, uithangborden of installaties die zich binnen een afstand van 75 meter van een verkeerslicht en op minder dan 7 meter boven de grond bevinden, rood of groen te laten oplichten.

suppose qu'une deuxième lecture sera proposée d'ici peu au parlement. Je suis convaincue que la commission du développement territorial, où les règles sont fixées, mènera un débat constructif à ce sujet.

(poursuivant en français)

Le placement d'affichage dans l'espace public dépend également des politiques communales, qui diffèrent parfois de la vision régionale et entre lesquelles une certaine harmonisation s'impose.

En ce qui concerne la légalité du placement de panneaux LED sur un coin de rue, les panneaux placés avec autorisations le sont en respect des réglementations en vigueur, et donc forcément du règlement régional d'urbanisme (RRU) applicable au moment de l'autorisation. Le mobilier urbain pour l'information (MUPI) numérique est d'office soumis à permis d'urbanisme et, partant, au respect du RRU. Les panneaux non conformes sont retirés après inspection.

L'instruction des demandes de permis d'urbanisme est faite par urban.brussels au regard de la réglementation en vigueur, et notamment du RRU. Dans le cadre de cette instruction et en matière de demandes concernant l'espace public, l'avis de Bruxelles Mobilité est sollicité, quel que soit l'opérateur du panneau ou le gestionnaire de voirie.

En outre, pour ce qui concerne les dispositifs concernés par la convention Villo, des réunions préalables à l'introduction de demandes de permis d'urbanisme sont organisées entre urban.brussels, Bruxelles Mobilité et JCDecaux. Ces réunions ont pour objectif d'écarter d'emblée les implantations qui pourraient être considérées comme problématiques.

Les permis d'urbanisme délivrés pour un MUPI ont une durée limitée de six ans.

En ce qui concerne l'infraction au regard de l'article du Code de la route mentionné dans votre question, celui-ci fait référence au texte de loi français. Le seul article repris dans le Code de la route belge qui a trait à la publicité, et sur lequel il est possible de s'appuyer, est l'article 80.2. Celui-ci précise qu'"il est interdit d'établir sur la voie publique des panneaux publicitaires, enseignes ou autres

Wanneer er een nieuwe vergunning wordt aangevraagd voor zo'n installatie, moet elke wijziging die risico's voor de verkeersveiligheid met zich meebrengt, opgespoord worden. Indien nodig moeten er aanbevelingen geformuleerd worden of moet de regelgeving aangepast worden.

Aanpassingen van de zichtbaarheid worden gedefinieerd als wijzigingen van de buitenkant van een gebouw, die worden geregeld door artikel 98 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO). Er moet een stedenbouwkundige vergunning voor aangevraagd worden.

Stedenbouwkundige vergunningen voor reclamepanelen zijn overigens maximaal zes jaar geldig.

De Wegcode bepaalt dat voertuigen niet binnen de 20 meter van een kruispunt met stoplichten geparkeerd mogen worden. Het is billijk om reclamepanelen aan dezelfde afstandsbeperking te onderwerpen.

Brussel Mobiliteit hanteert verschillende criteria. Als inrichtingen in een ongevalgevoelige zone, op minder dan 20 m van verkeerslichten of in de buurt van verticale verkeersborden staan, kunnen ze geweigerd of verplaatst worden. De gemachtigde ambtenaar is hiervoor verantwoordelijk.

Brussel Mobiliteit neemt ook in overweging of de inrichting deel uitmaakt van een Villo-station, zich dicht bij een zebrapad of bomen bevindt, of actieve weggebruikers hindert.

Als deze criteria niet gehaald worden, wordt de inrichting geweigerd, verplaatst of strikt aangepast opdat de veiligheid van alle weggebruikers gevrijwaard wordt.

De maximaal toegelaten lichtsterkte van digitale reclame-inrichtingen wordt bepaald door stedenbouwkundige voorschriften.

De voorschriften verbieden met name knipperende beelden, video's, animaties of boodschappen die voorbijgangers aansporen tot interactie in real time. Deze voorwaarden zijn opgenomen in titel VI van het ontwerp van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) en moeten de definitieve versie absoluut halen.

dispositifs qui éblouissent les conducteurs, qui les induisent en erreur, représentent ou imitent même partiellement des signaux routiers, se confondent à distance avec des signaux ou nuisent de toute autre manière à l'efficacité des signaux réglementaires".

Il est interdit de donner une luminosité d'un ton rouge ou vert à tout panneau publicitaire, enseigne ou dispositif se trouvant dans une zone s'étendant jusqu'à 75 m d'un signal lumineux de circulation et à une hauteur inférieure à 7 m au-dessus du sol. Tel est le texte de l'article 80.2 de notre Code de la route, qu'il y a lieu de faire respecter au sein de la Région.

En ce qui concerne l'obtention d'un nouveau permis en cas d'évolution de la visibilité, toute évolution de nature à nuire à la sécurité routière doit être détectée, le cas échéant étudiée, et donner lieu si nécessaire à des recommandations ou des modifications de réglementations.

Les autorisations octroyées visent un type de dispositif répondant à des critères précis. À ce stade, toute modification de visibilité est déjà soumise à l'obtention d'un permis d'urbanisme. Ainsi, l'article 98 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) soumet à l'obtention d'un permis d'urbanisme l'apport de transformations à une installation fixe. Est considérée comme transformation toute modification intérieure ou extérieure de l'installation. Un changement de visibilité constituant une modification extérieure, il est soumis à l'obtention d'un permis d'urbanisme.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les permis d'urbanisme portant sur des dispositifs publicitaires sont délivrés pour une période maximale de six ans.

En ce qui concerne le recul minimal de 25 m, la distance de 20 m nous semble acceptable. En effet, cette distance correspond à l'interdiction du stationnement sous feux de signalisation selon le Code de la route, le stationnement étant le premier facteur du manque de visibilité en milieu urbain.

Pour votre information, lors de l'examen par Bruxelles Mobilité, différents critères sont examinés :

Ik leg me vooral toe op verkeersveiligheid, maar ook aspecten als stroboscopische effecten en gevolgen voor de geestelijke gezondheid moeten we in het achterhoofd houden.

Stedenbouwkundige vergunningen bieden geen vrijgeleide om andere normen, zoals de Wegcode, te negeren. Artikel 80.2, dat rood en groen licht verbiedt voor reclame-installaties, moet altijd nageleefd worden.

Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor reclame-inrichtingen in de openbare ruimte. Voor de private ruimte heeft Brussel Mobiliteit nog geen enkele aanvraag gekregen. De nieuwe GSV bepaalt echter wel dat gevelreclame niet lichtgevend mag zijn.

Artikel 5, § 3 van titel V van de eerste versie van de nieuwe GSV bepaalt dat lichtgevende reclame buiten handelszones moet worden uitgeschakeld tussen middernacht en 7 uur 's ochtends. In tweede lezing zal de regering besluiten of de regelgeving nog aangescherpt moet worden.

Het overleg met de federale regering over de hervorming van de Wegcode betrof enkel de artikelen die nog onder federale bevoegdheid vallen. Artikel 80, inzake het aanbrengen van verkeerstekens, betreft een gewestbevoegdheid.

Dankzij de GSV en de toekomstige Brusselse Wegcode kunnen we de risico's van reclamepanelen beperken of wegnemen.

(verder in het Nederlands)

Uiteraard zou ik liever bomen laten planten in plaats van reclamepanelen te laten plaatsen. We moeten in het algemeen meer nadenken over de vergroening van de openbare ruimte en de plaats van reclame in de openbare ruimte, zeker in het kader van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Die twee zaken hoeven niet noodzakelijk met elkaar verbonden te zijn, maar het zijn wel twee erg belangrijke en urgente maatschappelijke kwesties.

Mijnheer Verstraete, de cijfers over het verbruik kunt u beter schriftelijk opvragen. Ik heb die niet bij de hand. Dat ledschermen energie verslinden is

- s'assurer que l'implantation du dispositif se fait ou est prévue en zone à concentration d'accidents (ZACA), peu importe son niveau de priorité. Si tel est le cas, cela constitue un motif de refus ou de déplacement du dispositif, prévu par le fonctionnaire délégué dans le cadre de son instruction ;

- l'implantation du dispositif à proximité de feux de signalisation - 20 m et non 25 - constitue un motif de refus ou de déplacement du dispositif, prévu également par le fonctionnaire délégué ;

- de même, l'implantation du dispositif prévue à proximité de panneaux de signalisation verticaux constitue un motif de refus ou de déplacement du dispositif.

Sont également pris en compte les critères suivants :

- si le dispositif est intégré ou non à une station Villo ;

- si l'implantation du dispositif se fait à proximité immédiate d'une traversée piétonne ;

- si l'implantation du dispositif se fait à proximité immédiate d'arbres ;

- si l'implantation du dispositif est prévue en dehors des cheminements des modes actifs, etc.

Ces différents critères donnent donc lieu à des refus, des déplacements ou des conditions d'implantation strictes allant dans le sens d'une plus grande sécurité pour l'ensemble des usagers.

En ce qui concerne l'intensité lumineuse maximale, les permis d'urbanisme délivrés pour des dispositifs publicitaires numériques sont systématiquement subordonnés à des conditions d'urbanisme, lesquelles portent notamment sur la luminosité ambiante ou les images animées.

S'agissant de ces dernières, les permis d'urbanisme interdisent la diffusion d'images ou parties d'images clignotantes, de vidéos, de séquences animées ou de messages incitant à une interaction en temps réel. Ces conditions sont expressément prévues au titre VI du projet de RRU. Il me semble vraiment important de prendre ces différents

duidelijk, maar of er een positieve evolutie is op dat vlak, zou ik moeten nagaan.

Mevrouw Van Achter, Docks Brussel beschikt uiteraard over een vergunning voor de lichtreclame. We moeten wel een debat voeren over wat al dan niet wenselijk is en over eventuele wijzigingen aan de regels in de nieuwe GSV, om de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad te verhogen.

aspects en considération avant l'adoption finale du RRU.

Vos différentes remarques relatives aux effets stroboscopiques mais aussi à la santé mentale et à l'impact sur la société doivent être incluses dans les réflexions sur le RRU. Je suis particulièrement vigilante à tout ce qui touche à la sécurité routière, mais il nous faut également tenir compte d'un très grand nombre d'autres critères avant d'adopter ces nouvelles règles.

En ce qui concerne l'interdiction d'affichage de certaines couleurs, l'urbanisme et la sécurité routière constituent des politiques administratives distinctes. En conséquence, la délivrance d'un permis d'urbanisme ne dispense pas son titulaire de respecter toutes les autres normes qui régissent sa mise en œuvre. Le fait que vous respectez les règles de l'urbanisme ne signifie pas que le Code de la route n'est plus en vigueur ! L'article 80.2 du Code de la route qui interdit de donner une luminosité rouge ou verte à tout dispositif publicitaire doit toujours être respecté.

Bruxelles Mobilité est sollicitée pour les demandes dans l'espace public. Aucun avis n'est donc, a priori, demandé à Bruxelles Mobilité lorsque les demandes concernent des panneaux apposés dans un espace privé. Le nouveau RRU prévoit toutefois que la publicité en façade ne peut pas être lumineuse.

Au sujet du renforcement des dispositions concernant les panneaux lumineux, l'article 5, 3°, du titre V du RRU prévoit - dans sa version soumise à enquête publique - que les publicités lumineuses situées en dehors des zones commerciales doivent être éteintes entre minuit et 7 heures du matin. Le gouvernement prendra une décision à ce propos en deuxième lecture.

En ce qui concerne la réforme du Code de la route, les discussions n'ont pas abordé la question du placement des panneaux publicitaires. En effet, seuls les points du Code de la route relevant encore de sa compétence sont abordés avec le gouvernement fédéral. Il s'agit d'une matière très complexe. Les règles de base reprises à l'article 80 concernant le placement de la signalisation relèvent d'une compétence régionale.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Eigenlijk is dit een maatschappelijk debat. We worden overspoeld door reclame. We moeten ons vragen stellen in verband met maatschappijmodellen, rationeel energiegebruik, verkeersveiligheid en dierenwelzijn. Lichtvervuiling is vooral voor vogels een catastrofe.*

Mevrouw de minister, volgens u is er niets aan de hand omdat er geen overtredingen worden begaan en de nodige stedenbouwkundige vergunningen zijn verstrekt. Ik denk daar anders over. Op het hoofdkantoor van ING België bevindt zich bijvoorbeeld vlak naast een verkeerslicht een reusachtige reclame-installatie die hoger is dan zeven meter, en dus een gevaar betekent. We zien rood en groen op bijna alle led-reclameschermen. Er is wel degelijk een probleem.

Uw politieke verantwoordelijkheid als regering staat op het spel. We moeten een evaluatiestudie maken om na te gaan of een aantal reclameinstallaties in strijd zijn met de stedenbouwkundige regels of met de Wegcode. Indien dit het geval is,

Deux de nos réglementations régionales, le RRU et le futur Code de la route bruxellois, nous permettront d'agir pour réduire ou supprimer les risques liés au placement de panneaux publicitaires.

(poursuivant en néerlandais)

D'une manière générale, nous devons prendre davantage en considération la verdurisation de l'espace public et la place de la publicité dans celui-ci, notamment dans le cadre du nouveau RRU.

M. Verstraete, il est préférable de demander par écrit les chiffres de consommation d'énergie.

Madame Van Achter, Docks Brussel possède une autorisation pour la publicité lumineuse. Cependant, nous devons avoir un débat sur ce qui est souhaitable ou non et sur les changements possibles des règles du nouveau RRU, afin d'améliorer la qualité de vie et la qualité de l'espace public.

M. Julien Uyttendaele (PS).- En réalité, il s'agit à nouveau d'un débat de société. Nous sommes aujourd'hui assaillis par la publicité, directe ou indirecte, dans tous les domaines de la vie. En tant que responsables politiques, nous devons nous poser des questions en matière de modèles de société, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité routière et de bien-être animal. Il est curieux que nos amis écologistes n'aient pas évoqué cette question, car la pollution lumineuse est une catastrophe, notamment pour les oiseaux.

Mme la ministre, vous êtes chargée de la sécurité routière, mais j'ai l'impression que nous ne vivons pas dans la même ville. Vous nous dites aujourd'hui qu'il n'y a pas d'infractions et que les permis d'urbanisme sont délivrés. Bref, que tout va bien. Or quand je me promène à Bruxelles, je n'ai pas ce sentiment. Sur le grand bâtiment qui abrite le siège d'ING Belgique, une publicité géante se trouve à côté d'un feu rouge. Elle est clairement plus haute que 7 mètres et elle est donc dangereuse. Nous voyons du rouge et du vert sur presque tous les panneaux publicitaires LED et les problèmes sont donc bien réels.

moeten we ze onmiddellijk verwijderen. Zo niet, bent u verantwoordelijk voor eventuele ongevallen.

Als gewest zijn we bevoegd om beslissingen te nemen in het kader van de Wegcode. We moeten desnoods schadevergoedingen betalen aan JCDecaux en soortgelijken om hun panelen geleidelijk aan te laten weghalen, want dit is niet het maatschappijmodel waar ik achter sta.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Aangezien dit onderwerp verschillende commissies aanbelangt, zal ik nog terugkomen op kwesties als gezondheid, milieu of de gevolgen voor de biodiversiteit van dit dossier.*

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *De GSV en de Wegcode moeten evolueren, en ik ben blij te horen dat dit ook de bedoeling is van de regering.*

Ik begrijp niet goed waarom de regering Vervoort II in 2018 een concessie ondertekent en dat de PS in 2020 voorstelt om die te beëindigen.

We moeten vooruitgang boeken en streven naar een stad met minder reclame en meer bomen.

Je donnerais un conseil au gouvernement : votre responsabilité politique est en jeu, mais potentiellement aussi votre responsabilité civile et pénale. Nous devons nous réveiller, faire une véritable étude d'évaluation et voir si, en effet, un certain nombre de panneaux violent les règles urbanistiques ou les règles du Code de la route.

Concernant les conventions, leur existence est positive, mais si les emplacements sont illégaux, nous devons retirer immédiatement les panneaux. À défaut, en cas d'accident, vous serez responsables. Nous devons en être tous bien conscients.

Il y a aussi le fait du prince. La Région peut aujourd'hui prendre des décisions, et manifestement, nous sommes compétents pour le faire dans le cadre du Code de la route, quitte à d'indemniser JCDecaux et consorts. Je préfère donner de l'argent à ces entreprises pour que leurs panneaux disparaissent progressivement de notre Région, car ce n'est pas le modèle de société que je veux défendre.

J'espère que nous pourrons en rediscuter et que des décisions seront prises à la suite de cette discussion.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Ce sujet étant transversal à de nombreuses commissions, je ne manquerai pas de revenir sur des questions telles que la santé, l'environnement ou l'incidence sur la biodiversité.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Le RRU et le Code de la route doivent évoluer, et je me réjouis d'entendre que telle est l'intention du gouvernement. Vu l'intérêt que les parlementaires portent à ces matières, j'espère qu'il continuera à nous informer, voire à nous associer à ces futurs débats.

M. Uyttendaele suggère que nous indemnisons JCDecaux, mais j'ai du mal à comprendre comment le gouvernement Vervoort II a pu signer une concession en 2018 pour que le PS suggère d'y mettre fin en 2020. Cela ne me semble pas très cohérent.

La publicité est néanmoins omniprésente et nous devons aller de l'avant. La ville que nous

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik stel voor dat iedereen die deze kwestie ter harte neemt, de staatssecretaris voor Stedenbouw ondervraagt over de GSV. Dat is immers een ministerieel besluit, dat normaal gezien niet door het parlement moet worden goedgekeurd, maar het zou toch goed zijn als we onze bezorgdheden kunnen uiten.

Net als de heer Roberti ben ik positief verrast over het belang dat de PS nu hecht aan deze uitdaging, maar ik herinner eraan dat ze tijdens de vorige regeerperiode hiervoor bevoegd was. Toen hebben de groenen gewezen op alle risico's, ook voor de verkeersveiligheid of het nachtleven van de dieren, maar dat werd gewoon genegeerd.

Uit het eerdere debat over Villo is al gebleken dat het achteraf moeilijk is om onder bepaalde contracten uit te komen. In het licht van de komende begrotingsinspanningen zal het niet eenvoudig zijn om de afkoopprijs, ten belope van ruim twintig miljoen euro, te betalen. We moeten daarom samen zoeken naar oplossingen. Iedereen zal er beter van worden als er minder lichtreclame is in de stad en meer bomen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dit is een interessante discussie. We mogen het verkeersveiligheidsaspect ervan niet uit het oog verliezen. Bestaan daar studies over? Ik ben van plan om zelf ook wat onderzoek te doen.

Aan de andere kant vind ik licht in de stad wel aangenaam. Als ik Brussel inrijd via Saintelette en al die lichtjes zie, word ik meteen gelukkig. Licht en reclame horen bij een grootstad, ik zal dus niet zeggen dat al die reclame moet worden gebannen. Tegelijk ben ik ook voorstander van meer bomen in de stad. Dit debat moet worden voortgezet. We zijn het erover eens dat de zesde staatshervorming slecht in elkaar zit: de Wegcode is onbegrijpelijk en onbeheersbaar geworden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er wordt terecht aangevoerd dat er een debat over de GSV moet komen. Staatssecretaris Smet is zich

souhaitons est une ville avec moins de publicité et davantage d'arbres.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Je suggère à tous ceux que cette question intéresse d'interroger le secrétaire d'État chargé de l'urbanisme sur le RRU. Même si le parlement n'a pas à se prononcer sur ce décret ministériel, il serait bon que nous puissions exprimer nos préoccupations.*

Comme M. Roberti, je suis positivement surpris de l'importance que le PS accorde désormais à ce défi, mais rappelle qu'il en assumait la compétence durant la législature précédente et a décidé de faire fi des risques pointés par les écologistes.

Le prix de rachat des contrats délivrés s'élève à plus de vingt millions d'euros. Nous devons donc chercher ensemble des solutions. Tout le monde profiterait d'une ville plus arborée, avec moins de publicité lumineuse.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il ne faut pas perdre de vue l'aspect de la sécurité routière. Existe-t-il des études sur le sujet ?*

Bien que favorable à la plantation d'arbres en ville, j'estime qu'il ne faut pas pour autant supprimer totalement la publicité et l'éclairage, qui sont inhérents aux métropoles. Ce débat doit être poursuivi. La sixième réforme de l'État a débouché sur un Code de la route incompréhensible et ingérable.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Le secrétaire d'État Smet et l'ensemble du gouvernement sont conscients de la*

daarvan bewust en het kan interessant zijn om hem daarbij te betrekken, zodat hij toelichting kan geven. De hele regering is zich overigens bewust van het probleem, ook wat betreft de vergunning voor de plaatsing van ledschermen onder het Villocontract met JCDecaux. De regels zijn op een aantal punten strenger geworden, onder andere met de opname van ongevalgevoelige zones als criterium voor de weigering van een vergunning.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de elektrische bussen in het kader van de toekomstige inrichting van het CCN".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Het Communicatiecentrum Noord (CCN), het gebouw boven het station Brussel-Noord waar de gewestelijke administratie gevestigd is, zal de komende jaren grondige wijzigingen ondergaan. In die context zal het busstation op de ondergrondse verdieping worden heringericht, komen er bushokjes en digitale informatieborden, en wordt het wegdek vernieuwd.*

De Lijn en de MIVB willen meer elektrische bussen aankopen. In december 2019 telde de MIVB 37 elektrische bussen. Enkele daarvan worden opgeladen aan de hand van een pantograaf en dat vereist specifieke infrastructuur en meer parkeerruimte.

Conform de huidige wetgeving mogen elektrische bussen niet onder een gebouw worden opgeladen. Hoe zal men daarmee rekening houden? Zullen de eindhaltes van de bussen van De Lijn en de MIVB zich buiten het nieuwe CCN-gebouw bevinden?

nécessité d'un débat sur le RRU. Les règles sont devenues plus strictes sur un certain nombre de points, notamment l'insertion des zones accidentogènes dans les critères de refus de permis.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "les bus électriques dans le cadre du futur aménagement du CCN".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le centre de communication Nord (CCN), bâtiment qui abrite aujourd'hui l'administration régionale au-dessus de la gare du Nord, connaîtra d'importants changements au cours des prochaines années. Dans ce cadre, la gare de bus située au sous-sol du bâtiment du CCN sera profondément réaménagée. La signalisation sera, elle aussi, améliorée grâce à des panneaux numériques indiquant les horaires en temps réel. Des abris seront érigés et le revêtement de la chaussée remplacé.

Dans le cadre de la transition énergétique, De Lijn et la STIB envisagent d'acquiescer davantage de bus électriques. En décembre 2019, la STIB comptait 37 bus électriques. Certains de ces bus doivent être rechargés via un pantographe, ce qui nécessite une infrastructure spécifique et de la place pour que les véhicules aient le temps d'être rechargés. Ils ont donc besoin de davantage d'espace de stationnement.

Actuellement, les réglementations en vigueur interdisent que des bus électriques passent et soient

Hoe zullen de initiatiefnemers van het project (Brussel Mobiliteit, de MIVB en De Lijn) het grotere aantal elektrische bussen met de wetgeving verzoenen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Noch Brussel Mobiliteit, noch Leefmilieu Brussel is op de hoogte van die wettelijke bepaling. Als het klopt wat u zegt, zullen de bussen 's nachts in de remise moeten worden opgeladen, of zal er bij de herinrichting van het CCN-gebouw rekening moeten worden gehouden met de plaatsing van installaties voor pantografen rond het gebouw.*

Er wordt nog gesleuteld aan de Belgische wetgeving inzake elektrische bussen. De Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) buigt zich momenteel over strengere veiligheidsnormen. Voor elk project dat een risico inhoudt, wordt een risicoanalyse opgemaakt en worden de nodige maatregelen getroffen.

Naast de wetgeving kunnen ook technische problemen een hinderpaal vormen. De projectontwikkelaars zijn bereid het project zo nodig aan te passen. Voor de MIVB dringt de zaak niet, aangezien ze geen plannen heeft voor een lijn met een aangepaste eindhalte voor elektrische bussen in het station Brussel-Noord.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *U antwoordt niet echt op mijn vraag. Het*

rechargés sous un immeuble. Comment cette contrainte est-elle prise en considération dans le projet de réaménagement du CCN ? Comment la STIB et De Lijn feront-elles pour recharger leurs véhicules ? Les terminus seront-ils, dès lors, placés à l'extérieur du nouveau bâtiment du CCN ?

Quelles sont les solutions proposées par l'auteur de projet, Bruxelles Mobilité, la STIB et De Lijn pour concilier la réglementation en vigueur et le nombre de plus en plus élevé de véhicules électriques au sein de la STIB et De Lijn ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Une telle réglementation est inconnue de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement. Néanmoins, si elle existe effectivement, il faudra veiller à ce que les bus dont le terminus se situe à la gare du Nord chargent de nuit au dépôt ou que les réaménagements envisagés permettent l'installation de pantographes en voirie autour du bâtiment. Ce point devra aussi être affiné en fonction du projet de réaménagement du centre de communication Nord (CCN) en cours de développement.

La législation sur les bus électriques et leurs conditions de charge n'est pas encore stabilisée en Belgique. De manière générale, le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) a engagé une réflexion sur les exigences de sécurité à renforcer face à ces nouveaux dispositifs. J'ai répondu à une question sur le sujet la semaine passée en commission. Pour chaque projet impliquant un risque du type de celui mentionné par Mme Czekalski, une analyse des risques est réalisée et les mesures nécessaires sont prises.

Outre l'état de la législation, une incompatibilité technique n'est pas à exclure. De nos contacts avec les promoteurs du projet, il ressort qu'ils sont ouverts à des adaptations du projet si nécessaire. Dans la mesure où il n'existe pas, pour le moment, de projet de ligne nécessitant un terminus électrifié à la gare du Nord, l'enjeu n'est pas majeur pour la STIB à ce stade. Des solutions techniques seront examinées le moment venu.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Merci pour votre réponse... ou non-réponse. Je m'étonne que vous ne

verbaast me dat u de regelgeving niet kent. Eens te meer blijkt de toekomst van de MIVB inzake elektrische bussen vaag te zijn. Is een duidelijke visie hieromtrent mogelijk? Indien u de elektrische bussen weg wilt ten voordele van andere technologie, dan moet u dat nu zeggen.

Voor buslijn 64 wordt bijvoorbeeld al een twintigtal elektrische bussen met pantografen gebruikt. Zij kunnen stroom afnemen aan de Naamsepoort of in de remise in Haren. Andere elektrische bussen kunnen enkel in Haren worden opgeladen.

Wat is de toekomst van het multimodale station Brussel-Noord inzake openbaar vervoer? De Brusselaar heeft genoeg van het getalm en verwacht duidelijke maatregelen en verbeteringen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De MIVB is verschillende bustypes aan het testen. Dat is een noodzakelijke tussenstap om milieuvriendelijkere bussen in gebruik te nemen.*

De toestand evolueert nog sterk. We zullen rekening houden met de wetgeving in het kader van nieuwe projecten zoals de herinrichting van het CCN.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

connaissiez pas la réglementation en vigueur. Une fois de plus, le futur de la STIB en matière de bus électriques est obscur. Pourrions-nous avoir une vision claire à ce sujet ? Si vous voulez enterrer les bus électriques au profit d'autres technologies, c'est le moment de le dire.

Une vingtaine de bus électriques circulant sur la ligne 64 se rechargent au moyen d'un pantographe. Cette opération est possible à l'arrêt Porte de Namur et au dépôt de Haren. Les autres bus électriques, quant à eux, rechargent leurs batteries au dépôt de Haren.

Quel est l'avenir de ce pôle multimodal qu'est la gare du Nord en matière de transports en commun ? Dès qu'on fait trois pas en avant, on se rend compte des incompatibilités et on recule de deux. Le Bruxellois en a assez et attend des mesures et des avancées claires.

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - La STIB est en train de tester différents types de bus et d'électrifications. Il s'agit d'une phase indispensable dans le processus de réduction des émissions de notre parc de bus.

Je vous ai donc livré l'état des lieux actuel, mais la situation est évolutive. Si cette réglementation est inconnue de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement, nous devons évidemment y être attentifs dans le cadre des nouveaux projets, tels que le réaménagement du centre de communication Nord (CCN).

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het beleid van parking.brussels met betrekking tot de parkeermeters en de houding van de gemeente Molenbeek".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op 13 mei ontving ik het antwoord op mijn schriftelijke vraag over het beleid van het gewestelijke parkeeragentschap parking.brussels met betrekking tot de parkeermeters, en meer bepaald over het conflict tussen het parkeeragentschap en de gemeente Molenbeek, waar meer dan de helft van de parkeermeters nog altijd niet werken, met een enorm inkomstenverlies tot gevolg.

Uit uw antwoord blijkt dat parking.brussels de toestemming van de gemeente Molenbeek moet krijgen voor de vervanging van de parkeermeters, wat niet het geval is in de andere gemeenten die een overeenkomst met parking.brussels hebben. De nieuwe schepen van Mobiliteit van Molenbeek, de heer Abdellah Achaoui, heeft evenwel een bestelling van nieuwe parkeermeters door parking.brussels opgeschort, waardoor parking.brussels de parkeermeters niet kan vernieuwen.

De schepen, die volgens de media zelf graag voorzitter van het gewestelijke parkeeragentschap wil worden, wil dat er eerst een nieuwe, aangepaste overeenkomst tussen Molenbeek en parking.brussels wordt gesloten voordat er nieuwe parkeerautomaten in Molenbeek worden geplaatst.

In uw antwoord vermeldt u dat de raad van bestuur van parking.brussels inderdaad het verzoek van Molenbeek heeft ontvangen om de overeenkomst tussen de gemeente en het agentschap te herzien. Het agentschap heeft zich voor overleg tot u gewend. U wijst er tevens op dat geen enkele andere partnergemeente van parking.brussels de wens heeft geuit om de overeenkomst met het agentschap te herzien. Die overeenkomst is gebaseerd op een standaardmodel dat aan de lokale realiteit wordt aangepast.

Uit de evolutie van de parkeerinkomsten blijkt dat Molenbeek in 2015 meer dan een miljoen ophaalde.

concernant "la politique de parking.brussels en matière de parcmètres et l'attitude de la commune de Molenbeek".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le 13 mai, j'ai reçu votre réponse à ma question écrite concernant la politique de parking.brussels en matière de parcmètres. J'y revenais en particulier sur le conflit qui oppose l'agence de stationnement à la commune de Molenbeek, où plus de la moitié des parcmètres sont hors service.*

Selon votre réponse, parking.brussels doit obtenir l'autorisation de la commune pour remplacer les parcmètres, ce qui n'est pas le cas dans les autres communes liées par une convention à parking.brussels. Le nouvel échevin de la mobilité, M. Abdellah Achaoui, veut obtenir la conclusion d'une nouvelle convention avant l'installation de nouveaux parcmètres.

Dans votre réponse, vous signalez que le conseil d'administration de parking.brussels a en effet reçu une demande de la commune de Molenbeek pour revoir la convention qui la lie à l'agence. Aucune autre commune partenaire de parking.brussels n'a émis le souhait d'une telle révision.

Selon l'évolution des recettes de stationnement, Molenbeek a récolté en 2015 plus d'un million d'euros. En 2016, 2017 et 2018, c'était à chaque fois nettement moins.

Ce qui me dérange le plus dans ce dossier, c'est le signal envoyé aux citoyens. En ne remplaçant pas les nombreux parcmètres hors service à Molenbeek, on donne l'impression que les règles de stationnement n'ont pas d'importance.

Quels aspects de sa convention avec parking.brussels la commune de Molenbeek veut-elle revoir ? Des négociations sont-elles en cours avec l'échevin de la mobilité ou la bourgmestre ? Comment se déroulent-elles ?

La commune bloque-t-elle toujours le remplacement des parcmètres ? Le conditionne-t-elle toujours à la révision de la convention ? Pourquoi Molenbeek, contrairement aux autres

In 2016, 2017 en 2018 was dat telkens een pak minder.

Wat mij vooral stoort aan dit dossier, is het signaal dat aan de burgers wordt gegeven. Er zijn heel wat parkeermeters stuk in Molenbeek. Als die niet worden vervangen, krijgen burgers de indruk dat de parkeerregels eigenlijk niet belangrijk zijn. Het probleem moet dus dringend worden aangepakt.

Welke aspecten van haar overeenkomst met parking.brussels wil de gemeente Molenbeek precies herzien? Lopen er gesprekken of onderhandelingen met de schepen van Mobiliteit of met de burgemeester? Hoe verlopen die onderhandelingen?

Blokkeert de gemeente Molenbeek nog steeds de vernieuwing van de parkeermeters? Koppelt de gemeente die vernieuwing nog steeds aan de herziening van de overeenkomst? Waarom heeft Molenbeek, in tegenstelling tot de andere gemeenten, geen systeem van controle en onderhoud of herstelling van de parkeermeters via onderhoudscontracten met het parkeeragentschap?

Hoeveel parkeermeters zijn er inmiddels defect in Molenbeek en welke inkomsten worden daardoor gederfd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er is deze week een overleg gepland tussen parking.brussels en de schepen van Mobiliteit van Molenbeek. De gemeente heeft een voorstel van ontwerpovereenkomst verstuurd. Dat is een duidelijk signaal. Er is daarnaast geen specifiek formeel verzoek aan het parkeeragentschap bezorgd. Er is een koppeling tussen de ontwerpovereenkomst en het herstellen en vernieuwen van de parkeermeters, iets wat zeer urgent geworden is. Er is geen recent contact geweest tussen de gemeente Molenbeek en de directie van parking.brussels, aangezien het laatste begeleidingscomité door de gemeente werd geschrapt tijdens de lockdownperiode. Maar deze week worden de gesprekken dus hervat en hopelijk zullen die tot een positief resultaat leiden.

De gemeente Molenbeek en parking.brussels hebben heel veel moeilijkheden ondervonden bij het traject om de parkeermeters te vervangen. Het

communes, ne dispose-t-elle pas d'un système de contrôle et d'entretien des parcmètres via des contrats d'entretien avec l'agence de stationnement ?

Combien y a-t-il désormais de parcmètres hors service à Molenbeek ? Avec quelles pertes de revenus à la clé ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (*en néerlandais*).- *Une concertation est prévue cette semaine entre parking.brussels et l'échevin de la mobilité de Molenbeek. La commune a envoyé un projet de convention, mais aucune demande formelle n'a été adressée à l'agence de stationnement. Le projet de convention est conditionné à la réparation et au remplacement des parcmètres, qui sont devenus très urgents. Il n'y a pas eu de contacts récents entre la commune et la direction de parking.brussels, étant donné que le dernier comité d'accompagnement a été annulé en raison du confinement.*

La commune de Molenbeek et parking.brussels se sont heurtées à de nombreuses difficultés pour remplacer les parcmètres. L'agence veut y procéder dans les plus brefs délais et instaurer un partenariat constructif avec la commune. La demande de remplacement des parcmètres date de 2008-2009. Tout comme les autres communes dont

agentschap wil dat zo snel mogelijk doen en wil ook een constructief partnerschap met de gemeente tot stand brengen. De vraag om de meters te vervangen dateert van 2008-2009 en zal tijdens het overleg deze week opnieuw aan bod komen. De gemeente Molenbeek is, net als alle andere gemeenten waarvoor het agentschap de parkeermeters beheert, gedekt door een onderhoudscontract voor de meters. Die opdracht werd toevertrouwd aan de firma Indigo, in opvolging van de firma Krautli.

Momenteel is ongeveer de helft van de 586 parkeermeters op het gemeentelijke grondgebied defect. Dat is gigantisch. Het is moeilijk om het juiste verlies in te schatten, omdat de nieuwe parkeermeters verbonden zijn met controles met de scancar, wat veel efficiënter is dan de controle louter door stewards te laten uitvoeren.

In 2018 werd een jaarlijks inkomstenverlies van 320.000 euro als redelijke schatting opgeworpen. Los van dat inkomstenverlies zijn werkende meters nodig om respect voor het betalend parkeren af te dwingen. Alle gemeenten die samenwerken met parking.brussels moeten goed functionerende parkeermeters krijgen. Ik hoop dat het overleg tussen de gemeente Molenbeek en parking.brussels een vernieuwd partnerschap oplevert.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is jammer dat er nog geen vooruitgang geboekt is. Daar zit de coronacrisis mee voor iets tussen. Ik ben dan ook blij dat er deze week overlegd wordt en ik hoop echt dat er een oplossing gevonden wordt.

Als de helft van de parkeermeters defect is, is er in een gemeente geen parkeerbeleid meer mogelijk. De bevolking krijgt dan ook het signaal dat het niet belangrijk is om zich aan de regels te houden. Er moet dus dringend iets gebeuren.

Het is ook ongehoord dat de gemeente het herstel van de parkeermeters tegenhoudt om een herziening van het contract af te dwingen. Hopelijk komt er snel een einde aan die chantage en wordt er werk gemaakt van een echt parkeerbeleid.

- *Het incident is gesloten.*

l'agence gère les parcmètres, Molenbeek est bel et bien couverte par un contrat d'entretien.

Actuellement, environ la moitié des 586 parcmètres du territoire communal sont hors service, mais il est difficile d'en chiffrer les pertes exactes.

En 2018, la perte annuelle était estimée à 320.000 euros. Au-delà de cette perte de recettes, il est nécessaire de disposer de parcmètres opérationnels pour que le stationnement payant soit respecté. J'espère que la concertation entre la commune et parking.brussels accouchera d'un nouveau partenariat.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je me réjouis de la concertation prévue cette semaine et j'espère qu'une solution sera trouvée.*

Quand la moitié des parcmètres d'une commune sont hors service, il est impossible d'y mettre en place une politique de stationnement. Il faut agir d'urgence pour ne pas donner à la population le signal qu'il n'est pas important de respecter les règles.

Il est aussi inouï qu'une commune empêche la réparation des parcmètres pour forcer une révision du contrat. J'espère que ce chantage cessera rapidement.

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
ISABELLE PAUTHIER**

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

betreffende "de creatie van een P+R-parking op de Basilix-site in Sint-Agatha-Berchem".

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (*in het Frans*).- *Net als de MR heb ik een passie voor parkings!*

Parking.brussels, Brussel-Stad en mobiliteitsspelers slaan volgens de pers de handen in elkaar om een nieuwe park-and-ride (P+R) aan te leggen op de Basilix-site in Sint-Agatha-Berchem.

Met honderd gratis plaatsen wordt het de eerste P+R in het noordwesten van het Brussels Gewest. Bij Brussels Expo waren er al 1.000 parkeerplaatsen bijgemaakt, bij Stalle 380 en bij Coovi 1.300, voor 1 euro per dag.

De P+R aan Basilix is een specifiek antwoord op de sluiting van de Leopold II-tunnel, maar maakt deel uit van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), dat 25.000 P+R-plaatsen aan invalswegen vooropstelt. Dit doel is ook in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move opgenomen.

Elke maatregel die het Brussels Gewest autolozer maakt, kan rekenen op steun van Ecolo. Enkel pendelparkings aanleggen volstaat echter niet om autobestuurders om te toveren tot fietsers of gebruikers van het openbaar vervoer.

Meerdere onderzoekers hebben er al op gewezen dat slecht omkaderde ontradingsparkings een negatief effect op de mobiliteit kunnen hebben en automobilisten er niet altijd van kunnen weerhouden om hun volledige traject met de auto af te leggen.

**QUESTION ORALE DE MME ISABELLE
PAUTHIER**

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

concernant "la création d'un parking P+R sur le site du Basilix de Berchem-Sainte-Agathe".

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Vous allez découvrir aujourd'hui mon point commun avec le MR : ma passion pour les parkings !

Je voudrais donc vous interroger sur la mise en œuvre d'un nouveau Park and Ride (P+R), sur le site du Basilix à Berchem-Sainte-Agathe. Nous avons appris récemment par la presse la création de ce nouveau parking de dissuasion. Il s'agit, selon le journal L'Avenir du 29 mai, d'un partenariat entre parking.brussels, la Ville de Bruxelles et plusieurs opérateurs de mobilité.

D'une capacité de 100 places gratuites, celui-ci devient le premier P+R du nord-ouest de la Région et a pour ambition affichée de permettre aux navetteurs d'y laisser leur voiture pour prendre un train, un bus, un vélo ou une trottinette afin de gagner leur lieu de travail. Ce nouveau dispositif s'ajoute donc aux dispositifs précédents, comme ceux mis en place à Brussels Expo - 1.000 places - , Stalle - 380 places - ou encore au Ceria, avec 1.300 places à 1 euro.

Si la mise en place de ce P+R spécifique se développe dans le cadre de la situation post-Covid actuelle et de la fermeture du tunnel Léopold II, il importe toutefois de rappeler que ce dispositif s'inscrit dans la lignée d'un projet plus ancien. Initié par votre prédécesseur, M. Pascal Smet, dans le cadre du plan régional de développement durable (PRDD), celui-ci vise à l'extension de l'offre à 25.000 places de parking P+R aux entrées de la Région. Cet objectif de 25.000 places reste inscrit dans le plan régional de mobilité Good Move.

Onderzoek heeft al uitgewezen dat ontradingsparkings pas aanslaan als er aan meerdere voorwaarden is voldaan: lagere uitgaven voor de gebruiker, tijdswinst, de zekerheid dat de auto veilig staat, doelgerichte promotie, het verkeer vóór de verkeersknelpunten en goede verbindingen met het openbaar vervoer.

Voldoet de nieuwe ontradingsparking bij Basilix aan deze voorwaarden? Past die parking in een ruimere strategie?

Hoe wilt u de overstapparking aantrekkelijker maken en de modal shift stimuleren?

Welke mobiliteitsspelers zijn bij het project betrokken? Kunnen zij hun aanbod goed laten aansluiten op de ontradingsparking? Hoe kan het openbaar vervoer in de buurt geoptimaliseerd worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het aanbod van ontradingsparkings geeft automobilisten de mogelijkheid om hun wagen zo dicht mogelijk bij de gewestgrens achter te laten. Idealiter stappen pendelaars zo dicht mogelijk bij huis over op openbaar vervoer, dus in het Vlaams of Waals Gewest.*

Overal in het land zijn er ontradingsparkings en op het Brusselse grondgebied proberen we de meest

Le groupe Ecolo vous soutiendra toujours lorsqu'il s'agit de diminuer la pression automobile et la place de la voiture dans notre Région. Cependant, vous n'êtes pas sans savoir que les parkings de dissuasion, seuls, ne permettent pas de transformer "comme par magie" un automobiliste en cycliste ou en usager des transports en commun.

En effet, plusieurs chercheurs ont mis en évidence les effets pervers des P+R en matière de mobilité observés dans différentes régions urbaines. Ces P+R, mal encadrés, ne dissuadent pas forcément les automobilistes de prolonger leur déplacement en voiture.

Plusieurs études ont, par ailleurs, mis en avant le nombre important de conditions à réunir pour que les P+R puissent, éventuellement, rencontrer le succès escompté, parmi lesquelles le gain d'argent et de temps pour l'usager, la sécurité du véhicule en stationnement, la promotion ciblée, la situation en amont des zones de congestion ou encore un intervalle du service de transports publics inférieur à quinze minutes.

Les conditions pour une optimisation de ce parking de dissuasion sont-elles réunies, afin de le rendre réellement dissuasif ? Ce nouveau P+R s'inscrit-il au cœur d'un plan plus large ? En appelle-t-il d'autres ?

Quels sont les incitants envisagés pour améliorer l'attractivité de celui-ci et encourager le transfert modal ?

Quels sont les opérateurs de mobilité associés au projet ? Sont-ils susceptibles d'assurer la connectivité de leur offre à cette infrastructure ? Une optimisation des transports en commun dans cette zone est-elle à l'étude ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'ambition régionale est de limiter au maximum le flux automobile au sein de la Région, pour des raisons que vous connaissez. L'offre de Park and Ride (P+R) contribue à atteindre cet objectif, puisqu'elle permet aux automobilistes d'abandonner leur véhicule au plus près des limites régionales. Bien entendu, idéalement, le transfert

geschikte politiek te voeren. Het zou een goede zaak zijn mochten alle stations van de NMBS in België over ontradingsparkings beschikken.

Het vroegere mobiliteitsplan gaf aan dat de ontradingsparkings buiten het Brussels Gewest, gekoppeld aan het gewestelijk expresnet (GEN), en de transitparkings binnen het gewest de ultieme middelen waren om de modal shift te stimuleren.

Het aanbod van overstapparkings maakt ook de herinrichting van de openbare ruimte en van het wegennet mogelijk, zodat parkeerplaatsen kunnen worden geschrapt. Deze kwestie houdt ook verband met de ontwikkeling van de lage-emissiezone (LEZ).

Het gebrek aan overstapparkings in het noordwesten van het Brussels Gewest is altijd al een probleem geweest. De bouw van een overstapparking met 500 plaatsen in de buurt van het station van Sint-Agatha-Berchem en een samenwerking met het Basilix Shopping Center zijn op niets uitgedraaid.

Terreinen in de nabijheid van het station van Groot-Bijgaarden boden een alternatief, en het Vlaams Gewest is deze richting ingeslagen in het kader van zijn programma Werken aan de Ring. Het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move pleit juist voor een visie op overstapparkings op het niveau van de grootstedelijke zone.

Onlangs is er nieuw overleg gestart met de uitbater van het Basilix Shopping Center en is er een oplossing gevonden in de vorm van 100 Park+Bike-plaatsen. Deze oplossing kwam er vanwege de coronamaatregelen en de strategie om de fiets als alternatief voor de auto te kiezen. Ook de sluiting van de Leopold II-tunnel, met veel files als gevolg, heeft hiertoe bijgedragen.

De nieuwe overstapparking is een noodmaatregel die we getroffen hebben uit bezorgdheid om het fileleed van de pendelaars.

In het noordwesten van het Brussels Gewest was er al een parking op Brussels Expo, met makkelijke overstap op openbaar vervoer, deelfietsen en deelsteps.

modal doit être réalisé au plus près du domicile, donc en Région wallonne ou en Région flamande.

Il existe de nombreux parkings de dissuasion partout dans le pays, ce qui est plus intéressant que d'en avoir uniquement à Bruxelles. Mais nous sommes responsables sur le territoire bruxellois et nous essayons d'y mener la politique la plus adaptée possible. Nous espérons que les autres Régions partageront cette ambition. Pour les gares de la SNCB, il serait intéressant de disposer de parkings de dissuasion partout en Belgique.

L'ancien plan de mobilité indiquait que les parkings de dissuasion en dehors de la Région, en liaison avec le réseau express régional (RER) et situés le plus possible en amont des files quotidiennes vers la capitale, ainsi que les parkings de transit dans la Région, constituaient un ultime levier de sécurité pour encourager le report modal.

L'offre de P+R permet également d'accompagner les projets de réaménagement des espaces publics et voiries qui impliquent des suppressions d'emplacements dans la Région. Il s'agit également de mesures d'accompagnement pour le déploiement de la zone de basse émission (LEZ).

Le manque de P+R dans le nord-ouest de la Région bruxelloise a toujours été un problème. Les deux solutions envisagées en 2015 étaient de construire un P+R de 500 places près de la gare de Berchem-Sainte-Agathe et de prévoir une collaboration avec le shopping Basilix. Ces solutions n'ayant pu être mises en œuvre, des possibilités sont apparues sur des terrains proches de la gare de Grand-Bigard. La Région flamande avance dans ce sens dans le cadre du programme Werken aan de Ring. Le plan régional de mobilité Good Move défend précisément une vision des P+R au niveau de la zone métropolitaine.

Une nouvelle concertation a été engagée récemment avec le gestionnaire du shopping Basilix, et une solution de gestion de 100 places en Park+Bike (P+B) a été trouvée dans le cadre des mesures post-Covid et de la stratégie de développement du vélo comme moyen de transport alternatif à la voiture : le navetteur laisse sa voiture et prend un vélo pour rejoindre son lieu de travail.

Op langere termijn werkt de regering aan een overstapparking met meer dan 1.500 plaatsen op de middenberm van de A12 bij Esplanade.

Een dag parkeren op een overstapparking kost 1 euro of minder. Die aantrekkelijke prijs ligt een pak lager dan in andere Europese steden.

Elke ontradingsparking heeft een Villo-station. Op de parkings aan Delta, Roodebeek en Herrmann-Debroux staan er Billy Bikes klaar. Dott is aanwezig op de parkings van Kraainem, Roodebeek, Delta, Stalle en Herrmann-Debroux.

Coovi wordt bediend door metrolijn 5 Erasmus-Herrmann-Debroux, de overstapparking in Kraainem door metrolijn 1 Stokkel-Weststation, de parking in Stalle door tramlijnen 4, 32, 82 en 97, de parking bij de Heizel door metrolijn 6 Elisabeth-Koning Boudewijn en de parking bij Basilix door NMBS-lijnen S10 en S4. Bij elke parking stoppen er ook nog bus- en tramlijnen.

Alle voertuigen van het openbaar vervoer worden regelmatig ontsmet, maar vermijd de spits. Gezonde mensen kunnen korte afstanden met de fiets of te voet afleggen.

À proximité se trouvent, outre une offre Villo, une gare de la SNCB, des lignes de tram et de bus.

Le centre commercial Basilix a donc accepté d'entamer une nouvelle discussion afin de trouver une solution dans l'urgence pour répondre aux besoins créés tant par la crise du Covid-19 que par la fermeture du tunnel Léopold II, qui occasionne de nombreux embouteillages entre cette entrée de Bruxelles et le centre-ville.

Le P+R constituait l'alternative supplémentaire que nous devons proposer d'urgence aux navetteurs pour montrer que nous étions conscients des embouteillages.

Dans la zone nord-ouest de la Région bruxelloise, ce parking s'ajoute à celui de Brussels Expo, qui fait partie des solutions actuelles dans le cadre du déconfinement. Un accord a en effet été trouvé avec Brussels Expo pour ouvrir un parking temporaire de dissuasion connecté avec le métro, d'autres transports en commun, ainsi que les vélos et trottinettes partagés.

En parallèle, la Région est en train de développer un projet à plus long terme de construction d'un parking de transit de plus de 1.500 places au niveau de la berme centrale de l'autoroute A12, à hauteur de l'Esplanade.

Avec un coût journalier inférieur ou égal à 1 euro, la tarification appliquée aux P+R est très incitative et nettement inférieure à celles pratiquées dans d'autres villes européennes.

Quant aux opérateurs de mobilité associés à chaque projet, des bornes Villo sont à disposition à côté de chaque parking de dissuasion, Billy Bike est présent sur les parkings à Delta, Roodebeek et Herrmann-Debroux, et Dott est présent sur les parkings de Craainhem, Roodebeek, Delta, Stalle et Herrmann-Debroux.

Pour ce qui est de l'optimisation des transports en commun, le campus du Ceria est desservi par la ligne de métro n°5 Érasme-Herrmann-Debroux, le parking Craainhem, par la ligne de métro n°1 Stockel-Gare de l'Ouest, le site de Stalle, par les lignes de trams 4, 32, 82 et 97, le parking des expositions, par la ligne de métro n°6 Elisabeth-Roi Baudouin, et le parking du Basilix, par les lignes de

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (*in het Frans*):- *In de coronacrisis hebt u vindingrijke oplossingen voorgesteld. Te weinig automobilisten zijn zich bewust van de alternatieven.*

U hebt enthousiast samengewerkt de andere gewesten. U zorgt voor ideale overstapmogelijkheden, zodat door Brussel reizen schadelijk is voor milieu noch volksgezondheid.

Ooit moeten we waarschijnlijk dwingendere maatregelen treffen opdat ontradingsparkings die naam waardig worden.

Mevrouw de voorzitter:- U laat doorschemeren dat er een nieuw mobiliteitsbeleid aan zit te komen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

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

betreffende "de uitbouw van het platform mybike.brussels".

la SNCB S10 et S4. Tous ces parkings bénéficient aussi de lignes de bus et de trams supplémentaires.

Je rappelle que les transports en commun sont constamment désinfectés. Il faut juste éviter de prendre les bus et les trams bondés aux heures de pointe. Les personnes en bonne santé qui se déplacent sur une courte distance sont invitées à prendre leur vélo, un vélo partagé ou à marcher.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo):- Je vous remercie de la créativité dont vous avez fait preuve pour trouver des solutions dans le cadre de cette crise du Covid-19 et ensuite les porter à notre connaissance. Il est vrai que trop peu d'automobilistes savent que des alternatives existent et sont à leur disposition.

Je vous remercie également pour l'enthousiasme avec lequel vous avez envisagé la coopération avec les Régions limitrophes, en particulier la Flandre. Enfin, merci d'être attentive à la connexion, au plus près possible de l'usager, de tous les modes possibles et imaginables qui lui permettront de poursuivre son trajet dans Bruxelles sans nuire à l'environnement ou à la santé de ses concitoyens.

Nous devons sans doute un jour adopter des mesures plus coercitives afin que les parkings de dissuasion le deviennent réellement.

Mme la présidente:- Votre intervention est riche en sous-entendus, qui augurent une politique de mobilité dont nous saurons probablement davantage dans les semaines et mois à venir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

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 développement de la plateforme mybike.brussels".

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *In het Brussels Gewest worden nog altijd veel fietsen gestolen. Gisteren meldde de pers dat er in 2019 meer dan 5.000 fietsdiefstallen hebben plaatsgevonden. De overheid is de afgelopen jaren nochtans niet bij de pakken blijven neerzitten.*

In 2016 keurde de regering een actieplan tegen fietsdiefstal goed, dat voorzag in een gecoördineerd beleid met de politiezones en gemeenten met het oog op beveiligde fietsparkings, een overzicht van diefstalgevoelige plaatsen en preventiecampagnes.

Een ander overheidsinitiatief is de website mybike.brussels, waarop je je fiets kunt registreren aan de hand van een foto, een serienummer en een korte beschrijving. Vervolgens ontvang je dan een niet-verwijderbare identificatiesticker om op je fiets te plakken. Het initiatief is van start gegaan in 2019. Heeft het succes?

Werden er dankzij mybike.brussels al fietsen teruggevonden? Hebt u de website voorgesteld aan uw ambtsgenoten in Vlaanderen en Wallonië, waar er nog niets vergelijkbaars bestaat?

Zou er een akkoord kunnen worden gesloten met de politie, opdat een aangifte via de website kan plaatsvinden en een slachtoffer van een fietsdiefstal zich niet naar een politiecommissariaat hoeft te begeven?

Voert het gewest communicatiecampagnes over mybike.brussels? Zult u de negentien gemeenten vragen om de website te promoten in de gemeentebladen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zou het actieplan tegen fietsdiefstal graag voorleggen aan deze commissie.*

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Le phénomène du vol de vélos reste très présent dans notre Région. Hier encore, la presse révélait qu'en 2019, plus de 5.000 vols de vélos avaient été recensés sur le territoire de la Région. Les pouvoirs publics ne sont pas restés inactifs et ont adopté diverses mesures à cet égard au cours des dernières années.

En 2016, le gouvernement a approuvé un plan d'action contre le vol de vélos visant à coordonner - notamment avec les zones de police et les communes - l'installation des parkings sécurisés, la cartographie des endroits sensibles ou les campagnes de prévention.

Parmi les actions qui ont été mises en œuvre figure la plate-forme mybike.brussels. Elle permet à l'utilisateur d'enregistrer un vélo au moyen d'une photo, de son numéro de série et d'une brève description. L'utilisateur reçoit ensuite par la poste un autocollant qu'il doit apposer sur son vélo. Cet autocollant indécollable permet d'identifier le propriétaire d'un vélo volé.

Ce projet a été lancé en 2019. Un an plus tard, connaît-il du succès auprès des cyclistes ?

Ce système a-t-il déjà permis de retrouver des vélos ? Avez-vous eu l'occasion de présenter ce système aux deux autres Régions, qui ne l'utilisent pas encore ?

Mybike.brussels présente l'intérêt d'être une plate-forme informatique appelée à connaître de nouvelles applications et fonctionnalités. Est-il concevable qu'un accord intervienne avec la police pour que le signalement d'un vol via la plate-forme vaille dépôt de plainte, sans que la victime ne doive se rendre physiquement au commissariat, et ce dans une logique de simplification administrative ?

S'agissant de l'information du public, la Région mène-t-elle des campagnes de communication sur mybike.brussels ? Ne serait-il pas opportun de proposer aux dix-neuf communes de relayer cette possibilité à travers leurs journaux communaux ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il serait intéressant de présenter le plan d'action contre le vol de vélo devant cette commission. Par ailleurs,

Mybike.brussels wordt overigens een succes dankzij alle media-aandacht.

Op 12 juni stonden 13.178 fietsen ingeschreven op mybike.brussels. Er waren 12.077 stickers besteld. Van de 286 gestolen fietsen zijn er 56 nu weer gevonden en teruggegeven aan de eigenaar.

Er is overlegd met de andere gewesten en met de stad Antwerpen. Het Waals Gewest toont belangstelling voor de website, die hopelijk binnenkort ook in Wallonië zal worden gebruikt.

We stimuleren fietseigenaars momenteel om zo veel mogelijk informatie over hun fiets te delen. Tegelijkertijd werken we de site bij.

De afgedrukte fietsidentificatiefiche wordt leesbaarder om aangifte van diefstal bij de politie te vereenvoudigen.

Mybike.brussels is nu al gelinkt aan het online aangiftesysteem Police-on-web.

De regering communiceert op de sociale media en op evenementen en beurzen over mybike.brussels.

De aangepaste stickers op fietsenstallingen vermelden nu de website en hoe je je fiets het veiligst vastmaakt. Ze worden aan de gemeenten bezorgd.

Sommige gemeentelijke websites verwijzen nog naar het oude systeem om fietsen te graveren in plaats van mybike.brussels.

De stickers van mybike.brussels kunnen met de post opgestuurd worden en zijn erg gebruiksvriendelijk. We willen zo veel mogelijk mensen bereiken.

Het lijkt onmogelijk om zo'n sticker van een fiets te verwijderen. Dat maakt het systeem nog efficiënter om fietsdiefstal te bestrijden.

la médiatisation de mybike.brussels en fera son succès.

En date du 12 juin, 13.178 vélos étaient enregistrés et 12.077 autocollants avaient été commandés sur la plate-forme mybike.brussels, pour un total de 12.010 utilisateurs. Quelque 286 vélos enregistrés ont été signalés comme volés et 56 d'entre eux ont pu être restitués à ce jour.

Des contacts ont eu lieu avec les deux autres Régions ainsi que, préalablement, avec la ville d'Anvers. La Région Wallonne a montré son intérêt à intégrer la plate-forme. Des réunions sont en cours pour en trouver les modalités et j'espère que leur issue sera positive.

Enfin, les évolutions actuelles visent principalement à encourager les utilisateurs à indiquer un maximum d'informations sur leur vélo, tout en actualisant certains détails tels que les catégories de vélos ou la mise à jour des questions fréquemment posées.

Une refonte graphique de la fiche d'identité du vélo est aussi à l'ordre du jour afin qu'elle soit encore plus claire lorsqu'elle est imprimée. Cela peut faciliter le dépôt de plainte à la police en cas de vol.

Dans son format actuel, la plate-forme permet déjà de faire le lien avec le système de déclaration en ligne de Police-on-web. Par ailleurs, nous pourrions y ajouter de nouveaux développements dans le cadre du marché actuel.

La Région mène des campagnes de communication tant au niveau des différents stands qu'elle organise que sur les réseaux sociaux. Par ailleurs, des brochures sont distribuées lors de nos événements ou de salons.

Les autocollants destinés à être placés sur le mobilier urbain - arceaux, etc. - ont été adaptés et mentionnent désormais, en plus de la meilleure façon d'attacher son vélo, le site de la plate-forme. Ces autocollants sont actuellement distribués aux communes par l'entremise des conseillers en mobilité ou en prévention.

Par ailleurs, les communes ont été sollicitées afin que leurs sites internet ne renvoient plus à l'ancien système de gravure du numéro de registre national,

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *Meer dan 12.000 geregistreerde fietsen op een jaar tijd, dat is een goed begin, maar er is nog ruimte voor verbetering. Ik stel voor dat u overleg pleegt met de gemeenten om een nog beter resultaat te bereiken.*

Over een jaar kunnen we een stand van zaken maken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Om het systeem te doen werken, moeten fietsendieven vervolgd en bestraft worden. Dat is de taak van politie en justitie.*

- Het incident is gesloten.

mais bien à l'autocollant à numéro unique de mybike.brussels.

Enfin, nous allons faire le nécessaire pour communiquer dans les différents journaux officiels afin de toucher un maximum de personnes. Le système de gravure commençait à être connu, mais l'autocollant, qui ne nécessite plus de déplacement puisqu'il peut être envoyé par la poste, facilite la vie de l'utilisateur.

Je n'ai pas essayé de retirer mon autocollant, mais il semble impossible de le décoller ! Ce système est donc plus adéquat pour augmenter le nombre de vélos enregistrés et contribuer ainsi à la lutte contre le vol de vélos.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Je n'ai pas grand-chose à ajouter, car la réponse de la ministre était très claire et détaillée. Plus de 12.000 vélos concernés en un an, c'est un début encourageant. Néanmoins, il subsiste une marge d'amélioration importante et c'est pour cette raison que je vous suggérerais de travailler en concertation avec les communes. J'entends que vous avez pris une série d'initiatives en ce sens et je m'en réjouis.

Peut-être reviendrons-nous sur le sujet dans un an pour faire le point et dresser un état des lieux plus complet de l'application du plan de lutte contre les vols de vélos, ce qui devrait en intéresser plus d'un.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il faut également que les policiers enquêtent, que le parquet suive et que les contrevenants soient punis. Cela fait partie de la chaîne d'actions à mettre en œuvre.

- L'incident est clos.