



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 27 OCTOBRE 2020**

SESSION 2020-2021

**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 27 OKTOBER 2020**

ZITTING 2020-2021

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. 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

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. De vertaling is 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

SOMMAIRE

DÉBAT D'ACTUALITÉ 1

Question d'actualité de M. Christophe De Beukelaer

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

concernant "la position de la STIB face aux nouvelles mesures restrictives de lutte contre le Covid-19".

Question d'actualité jointe de Mme Cieltje Van Achter

concernant "les conséquences de la crise du coronavirus sur le personnel de la STIB".

Question d'actualité jointe de M. David Weytsman

concernant "le renforcement des mesures dans les transports en commun".

Débat – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. David Weytsman (MR)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Julien Uyttendaele 12

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,

INHOUD

ACTUALITEITSDEBAT 1

Actualiteitsvraag van de heer Christophe De Beukelaer

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

betreffende "het standpunt van de MIVB over de nieuwe beperkende maatregelen in de strijd tegen Covid-19".

Toegevoegde actualiteitsvraag van mevrouw Cieltje Van Achter

betreffende "de gevolgen van de coronacrisis op het personeel van de MIVB".

Toegevoegde actualiteitsvraag van de heer David Weytsman

betreffende "de uitbreiding van de maatregelen in het openbaar vervoer".

Debat – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 12

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

concernant "le projet Cargo Bike for Brussels".		betreffende "het project Cargo Bike for Brussels".	
Question orale de Mme Alexia Bertrand	16	Mondelinge vraag van mevrouw Alexia Bertrand	16
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les conditions d'éligibilité pour le tarif réduit étudiant de la STIB".		betreffende "de voorwaarden om recht te hebben op het verminderd tarief voor studenten bij de MIVB".	
Question orale de Mme Alexia Bertrand	17	Mondelinge vraag van mevrouw Alexia Bertrand	17
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "le plan de réaménagement de la station Montgomery".		betreffende "het plan voor de heraanleg van het station Montgomery".	
Question orale de M. Christophe De Beukelaer	22	Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	22
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "l'aménagement des pôles d'échanges".		betreffende "de inrichting van de uitwisselingspolen".	
Question orale jointe de Mme Cielte Van Achter	22	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter	22
concernant "MaaS et l'application MoveBrussels".		betreffende "MaaS en de MoveBrussels-applicatie".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	27	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	27
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les suites données à la demande officielle de la commune d'Anderlecht		betreffende "het gevolg gegeven aan de officiële vraag van de gemeente Anderlecht	

d'élaborer un projet alternatif pour l'aménagement du boulevard Sylvain Dupuis".		voor een alternatief traject voor de aanleg van de Sylvain Dupuislaan".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	29	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la réutilisation des panneaux de limitation de vitesse rendus obsolètes par la mise en place de la zone 30 généralisée".		betreffende "het hergebruik van snelheidsbeperkingverkeersborden die overbodig geworden zijn na de algemene invoering van de zone 30".	
Demande d'explications de Mme Latifa Aït Baala	33	Vraag om uitleg van mevrouw Latifa Aït Baala	33
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la plus faible proportion de femmes cyclistes".		betreffende "het geringer aantal vrouwelijke fietsers".	
Discussion – Oratrices :		Bespreking – Sprekers:	
Mme Latifa Aït Baala (MR)		Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	39	Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les données de fréquentation du réseau de la STIB".		betreffende "de gegevens over het gebruik van het MIVB-net".	
Demande d'explications de M. David Weytsman	42	Vraag om uitleg van de heer David Weytsman	42
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

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

concernant "l'augmentation par la STIB du tarif des tickets jetables".

Discussion – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de verhoging door de MIVB van de prijs van de biljetten voor eenmalig gebruik".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1101 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

1111 **DÉBAT D'ACTUALITÉ**

1111 **QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1111 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,

1111 concernant "la position de la STIB face aux nouvelles mesures restrictives de lutte contre le Covid-19".

1111 **QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

1111 concernant "les conséquences de la crise du coronavirus sur le personnel de la STIB".

1111 **QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**

1111 concernant "le renforcement des mesures dans les transports en commun".

1117 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Alors que tout le monde est encouragé à garder ses distances, les transports en commun constituent l'exemple par excellence d'un lieu où cette consigne est difficile à respecter.*

En septembre, la STIB, la SNCB, De Lijn et le TEC lançaient une campagne conjointe intitulée "Ajoutez les transports en commun à vos nouvelles habitudes !", dans l'espoir de regagner la confiance de la population.

Des campagnes ne suffiront toutefois pas à la restaurer. Des mesures de sécurité, entre autres, devront également être prises. Une approche ferme devient d'autant plus nécessaire que les jeunes qui retournent à l'école empruntent eux aussi le métro, les trams et les bus.

La semaine dernière, le gouvernement flamand a annoncé libérer un budget de 12,5 millions d'euros pour augmenter le nombre de bus en faisant appel au secteur privé et ainsi mieux répartir les navetteurs aux heures de pointe. Jusqu'ici, je n'ai rien entendu de tel à Bruxelles.

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

ACTUALITEITSDEBAT

ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "het standpunt van de MIVB over de nieuwe beperkende maatregelen in de strijd tegen Covid-19".

TOEGEVOEGDE ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de gevolgen van de coronacrisis op het personeel van de MIVB".

TOEGEVOEGDE ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,

betreffende "de uitbreiding van de maatregelen in het openbaar vervoer".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De coronacrisis treft alle sectoren, ook het openbaar vervoer. We werken vaker van huis uit. De maatregelen inzake social distancing doen ons tweemaal nadenken alvorens we ons in de publieke ruimte begeven. Het openbaar vervoer associëren we bij uitstek met een plaats waar mensen samenkomen en waar de veiligheidsafstand niet steeds kan worden gevrijwaard.

In september startte de MIVB samen met de NMBS, De Lijn en de TEC een gemeenschappelijke campagne met als titel 'Voeg het openbaar vervoer toe aan je nieuwe gewoontes'. Hiermee willen de openbaarvervoermaatschappijen de voordelen van het openbaar vervoer benadrukken en hopen ze het vertrouwen terug te winnen.

Dat de MIVB het verlies van vertrouwen onder de bevolking als problematisch beschouwt en dat probeert te verhelpen, kan ik alleen maar toejuichen. Maar om dit vertrouwen terug te winnen, zullen naast het voeren van campagnes ook veiligheidsmaatregelen en andere maatregelen moeten worden getroffen. Zeker nu de schoolgaande jeugd de metro, trams en bussen weer bezet, is een kordate aanpak vereist, zodat de Brusselaar met een gerust gemoed het openbaar vervoer kan nemen.

Vorige week kondigde de Vlaamse regering een budget aan van 12,5 miljoen euro om extra bussen in te schakelen en de spreiding van pendelaars tijdens de piekmomenten te garanderen. Daarvoor worden driehonderd bussen van private bus- en autocarbedrijven ingeschakeld. In Brussel blijft het voorlopig stil. Naar mijn weten voorziet de MIVB in vergelijking met de voorgaande jaren niet in extra capaciteit om de spreiding

1119 *Combien de temps la campagne conjointe durera-t-elle ? Quel budget la STIB y a-t-elle investi ?*

Quelles mesures prenez-vous par ailleurs afin de renforcer le sentiment de sécurité dans les transports en commun, surtout en cette période de rentrée scolaire ? Les capacités sont-elles suffisantes ?

Envisagez-vous de faire appel à des compagnies privées de bus et d'autocars, comme l'a fait la Flandre ?

Quel impact l'absentéisme du personnel de la STIB a-t-il sur l'offre de transports en commun ? Serait-il possible de faire appel à des chauffeurs privés pour assurer le service, par exemple ?

1125 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Comme partout, le personnel de la STIB est touché par le Covid-19, de nombreux employés étant soit malades soit en quarantaine.

Quel est le taux d'absentéisme aujourd'hui à la STIB ? Quel est l'impact de ce taux d'absentéisme sur la dégradation de l'offre ?

Pour parer à toute éventualité, avez-vous déjà établi des contacts avec des sociétés de bus privées ? Il s'agirait ainsi d'éviter, que ce soit par la mise à disposition de bus ou, surtout, de chauffeurs - puisque la pénurie devrait plutôt concerner les chauffeurs que le matériel roulant - toute annulation de service ou des lignes bondées pendant les prochaines semaines, et principalement lors de la reprise qui sera, espérons-le, rapide.

1131 **M. David Weytsman (MR).**- Nous avons pris connaissance ce week-end des nouvelles mesures de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces mesures sont fortes et le groupe MR les soutient. Nous les soutenons même si elles sont difficiles car elles répondent à une situation sanitaire dramatique à Bruxelles. Je suis convaincu que chaque commissaire pense comme moi que ces mesures doivent être respectées afin que les autorités ne soient pas contraintes d'aller plus loin, ce que nous ne souhaitons évidemment pas.

Il faut donc que dans chaque foyer, chaque entreprise et chaque secteur, nous prenions nos responsabilités et que nous veillions à faire appliquer ces règles. Dans quelle mesure ces règles peuvent-elles être appliquées davantage aux transports en commun ?

Premièrement, d'autres mesures peuvent-elles être prises ? La question a été abordée pour mieux protéger le personnel de la

van scholieren of van de bezoekers of bewoners van de stad te garanderen.

Hoe lang loopt de gemeenschappelijke reclamecampagne? Hoeveel middelen heeft de MIVB daarvoor uitgetrokken?

Welke maatregelen, naast het voeren van de reclamecampagne, neemt u om ervoor te zorgen dat mensen zich veilig voelen op het openbaar vervoer, in het bijzonder nu het nieuwe schooljaar gestart is?

Beschikt het openbaarvervoersnet in Brussel over voldoende capaciteit om de nodige spreiding te garanderen? Wordt dat actief gevolgd?

Bestudeert u de mogelijkheid om, naar het voorbeeld van de Vlaamse regering, voertuigen van private bus- en autocarbedrijven in te schakelen?

Welke impact heeft het absentéisme bij het personeel van de MIVB op het aanbod van het openbaar vervoer? Wat kan daaraan gedaan worden? Is het bijvoorbeeld mogelijk om chauffeurs van privébusmaatschappijen in te schakelen om de dienstverlening te garanderen?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Als gevolg van Covid-19 zijn heel wat personeelsleden van de MIVB ziek of in quarantaine.*

Kunt u het absentéisme bij de MIVB toelichten? Wat zijn de gevolgen voor de dienstverlening?

Hebt u al contact gelegd met private busbedrijven om het probleem op te vangen? Zij kunnen bussen en vooral chauffeurs ter beschikking van de MIVB stellen om te vermijden dat er ritten moeten worden geschrapt of dat de voertuigen overvol zitten.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Afgelopen weekend werden de nieuwe coronaregels voor het Brussels Gewest bekendgemaakt. De MR staat achter die ingrijpende maatregelen. We maken immers een gezondheids crisis mee. Elk commissielid zal het met me eens zijn dat de regels moeten worden nageleefd om te vermijden dat er nog ingrijpendere maatregelen nodig zijn.*

In welke mate kunnen we de regels nog beter toepassen op het openbaar vervoer? Hoe kunnen het personeel en de passagiers nog beter worden beschermd? Wordt er weer even vaak schoongemaakt en gedesinfecteerd als tijdens de lockdown?

Kunt u ervoor zorgen dat het MIVB-aanbod wordt uitgebreid tijdens het spitsuur? De Vlaamse en Waalse regeringen schakelen privébedrijven in. Ik las dat dat in Brussel niet mogelijk zou zijn. Waarom?

STIB et les voyageurs. Avez-vous vu augmenter les procédures de nettoyage ou de désinfection jusqu'au même niveau d'intensité que pendant le confinement ? Vous pouvez peut-être nous l'expliquer.

Deuxièmement, pouvez-vous obtenir des engagements en vue d'augmenter l'offre en heure de pointe ? Nous avons évoqué les décisions des gouvernements wallon et flamand de mobiliser les entreprises de transport privées. J'ai lu que cela ne serait pas possible à Bruxelles. Quelle en est l'explication ?

Troisièmement, en ce qui concerne la nécessité de lisser la demande de mobilité, même si les heures de pointe d'aujourd'hui ne sont pas celles d'hier, nous voyons quand même bien que des bus et des trams sont encore bondés, ce qui n'est pas normal en pleine crise épidémique.

Quatrièmement, il faut mieux informer et sensibiliser les voyageurs, notamment aux gestes barrières. Nous pourrions aussi informer sur le remplissage de certaines lignes en temps réel, comme cela se fait dans d'autres transports en commun - notamment à la SNCB - et éventuellement proposer des itinéraires alternatifs. Communiquer sur la présence de gel hydroalcoolique me semble également important. Il faut aider davantage les personnes à respecter la distanciation physique dans les stations et véhicules.

Pour terminer, il est important de faire respecter les règles en collaboration avec les zones de police et la police fédérale des chemins de fer. Je ne sais pas ce qui a été réalisé pour le moment.

1133 Enfin, je remercie l'ensemble des équipes. Encourageons-les à poursuivre leur travail qui sera sans nul doute très difficile ces prochaines semaines.

1135 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - C'est une question légitime et il y avait déjà, vers le 16 octobre, une centaine de cas positifs à la STIB. Deux points sont importants. Il faut d'abord rassurer les travailleurs afin qu'ils puissent poursuivre leur tâche. Les TEC et De Lijn protègent les conducteurs grâce à des bâches hermétiques. Est-ce possible ?

Par ailleurs, il faut garantir l'offre. Dans tous ses aspects, cette crise s'accompagne d'un manque d'anticipation. Peut-être va-t-on reconfiner totalement : dans ce cas, cela a-t-il du sens ? Il faut réfléchir un peu plus loin, au déconfinement qui suivra et à la reprise.

1137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Des mesures ont été prises à des moments différents. Les décisions de samedi dernier relatives à la Région bruxelloise ont pour objectif de diminuer le nombre de déplacements. Dans cette phase aiguë de la crise, il est crucial que la population reste le plus possible à la maison pour limiter le nombre d'interactions entre les personnes et ainsi lutter contre la propagation du virus.

1139 (poursuivant en néerlandais)

De vraag naar openbaar vervoer tijdens de spitsuren is uiteraard minder groot dan voor de gezondheidscrisis, maar dat sommige bussen en trams overvol zitten, kan niet door de beugel tijdens een epidemie.

De passagiers van de MIVB moeten beter worden geïnformeerd over het gedrag dat ze moeten aannemen om de verspreiding van het virus tegen te gaan. We zouden ook in real time informatie moeten kunnen verstrekken over de bezettingsgraad van bepaalde lijnen, zoals de NMBS dat al doet. Ook moeten de passagiers worden geïnformeerd over de beschikbaarheid van ontsmettende gel en moeten ze meer hulp krijgen om afstand van elkaar te houden in stations en voertuigen.

Tot slot moet er in samenwerking met de politiezones en de spoorwepolitie toezicht worden gehouden op de naleving van de regels. Hoever staat men daarmee?

Ik wil het personeel op het terrein bedanken. Het zal de komende weken in zeer moeilijke omstandigheden moeten werken.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans). - De vragen van mijn collega's zijn terecht. Op 16 oktober waren er al een honderdtal personeelsleden van de MIVB positief getest.

De werknemers van de MIVB moeten worden gerustgesteld. Bij de TEC en De Lijn worden de chauffeurs door middel van een zeil afgeschermd van de passagiers. Is dat bij de MIVB ook mogelijk? Daarnaast moet het aanbod op peil blijven. Er wordt stevast te weinig geanticipeerd. De regering zou eigenlijk al moeten nadenken over de periode na de lockdown.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - De maatregelen die afgelopen zaterdag werden uitgevaardigd, zijn bedoeld om het aantal verplaatsingen te beperken. Nu de cijfers weer pieken, moeten de Brusselaars zo veel mogelijk thuisblijven om de verspreiding van het virus tegen te gaan.

(verder in het Nederlands)

Sur la base de ce principe, les décisions prises samedi n'auront aucun effet direct sur la STIB, mais elles permettront de limiter le nombre de voyageurs.

¹¹⁴¹ *(poursuivant en français)*

La STIB n'a pas attendu samedi pour prendre des mesures. Elle avait anticipé la situation : depuis le début du mois de septembre, elle maintient une offre maximale, en fonction du personnel et des véhicules disponibles. Aucun matériel roulant ne reste dans les dépôts et l'ensemble du personnel est mobilisé.

Le taux de fréquentation des véhicules de la STIB est passé, au cours de la semaine du 19 au 25 octobre, sous la barre des 60 % par rapport à la période de référence antérieure au début de la crise. Sur la majorité des trajets, les véhicules sont remplis à moins d'un quart de leur capacité.

Selon les derniers chiffres disponibles, la STIB constate une diminution de la fréquentation, amorcée dès le jeudi précédant l'annonce de reconfinement partiel (le vendredi 16 octobre). La fréquentation du lundi 19 octobre était de 11 % inférieure à celle du lundi 12 octobre, elle-même inférieure de 5 % à celle du lundi précédent.

Les conditions de transport des voyageurs tendent à s'améliorer également, puisque la fréquentation est en diminution et que l'offre reste maximale.

La semaine dernière, seuls 0,25 % des trajets étaient accomplis avec des véhicules occupés à plus de 75 %. Bien entendu, notre objectif est de voir ce chiffre tendre vers zéro.

¹¹⁴³ Ces trajets se concentrent essentiellement entre 7 et 8 heures du matin. Par ailleurs, il est plus que probable que les récentes dispositions prises par la Communauté française en vue de suspendre les cours en présentiel dans l'enseignement supérieur, et dans l'enseignement secondaire à partir de ce mercredi 28 octobre, auront aussi un impact sur le taux de remplissage des véhicules de transport public aux heures de pointe.

De plus, la STIB demande une nouvelle fois aux entreprises de respecter la mesure faisant du télétravail la norme. Elle recommande également aux voyageurs de consulter les informations disponibles sur son application.

¹¹⁴⁵ *(poursuivant en néerlandais)*

Si tout le monde n'a pas la possibilité de faire du télétravail, du moins pas tout le temps, le gouvernement fédéral invite néanmoins les chefs d'entreprise à mettre en place les outils nécessaires pour cela. Ils contribueront ainsi à freiner sérieusement l'expansion du virus.

Het hele uitgangspunt van de maatregelen is dat ze ervoor moeten zorgen dat mensen zo min mogelijk sociale interactie hebben en zich zo min mogelijk verplaatsen. Puur op basis van die filosofie hebben de beslissingen van zaterdag geen rechtstreekse impact op de MIVB, maar ze zullen er wel toe leiden dat er eerder minder dan meer reizigers zijn.

(verder in het Frans)

De MIVB heeft niet tot zaterdag gewacht om maatregelen te nemen. Sinds begin september zorgt de maatschappij voor een zo uitgebreid mogelijk aanbod door alle voertuigen en personeelsleden in te zetten.

In de week van 19 tot 25 oktober was de gemiddelde bezettingsgraad 60% lager dan in de periode voor de coronacrisis. In de meeste gevallen waren de voertuigen voor minder dan een kwart gevuld.

De MIVB stelt vast dat het aantal reizigers sinds vrijdag 16 oktober is gedaald. De bezettingsgraad was op 19 oktober 11% lager dan op 12 oktober.

Aangezien het aanbod op peil blijft, maar de bezettingsgraad daalt, worden de omstandigheden voor de passagiers beter. Vorige week bedroeg de bezettingsgraad voor slechts 0,25% van de ritten meer dan 75%. Uiteraard willen we dat het eerstgenoemde percentage tot nul daalt.

Vooraf tussen 7 en 8 uur 's ochtends rijden er nog drukbezette voertuigen. De beslissing van de Franse Gemeenschap om in het hoger en middelbaar onderwijs voorlopig enkel nog afstandsonderwijs te organiseren, zal de bezettingsgraad tijdens de spitsuren doen dalen. Ook dringt de MIVB er bij alle bedrijven op aan dat ze zoveel mogelijk personeel laten telewerken en krijgen passagiers de raad om de bezettingsgraad van de lijnen te volgen op de MIVB-app.

(verder in het Nederlands)

De federale regering heeft beslist dat telewerk de norm is. Het idee hierachter is om aan al wie thuis kan werken, te vragen dat ook te doen. Niet iedereen kan thuis werken of kan dat de hele tijd doen. In die zin gaat het erom een beroep te doen op de economische sector en de bedrijfsleiders ertoe aan te zetten dat ze hun medewerkers de ruimte geven om thuis te werken. Daarmee

¹¹⁴⁷ *(poursuivant en français)*

La STIB recommande aussi aux voyageurs de consulter les informations disponibles concernant la fréquentation. Un baromètre station par station, allant du vert au rouge en passant par l'orange, est disponible pour chacune des stations de métro ainsi que pour 40 % des lignes de surface. Il permet aux personnes qui le peuvent de décaler leurs déplacements en fonction des heures les plus chargées. Décaler son départ, même d'un quart d'heure, peut parfois faire toute la différence.

¹¹⁴⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

La plus grande partie de la journée, le taux d'occupation des véhicules est faible, ce qui permet de respecter la distance. En outre, le port du masque est obligatoire.

Quant aux compagnies de bus, une concertation est en cours, non seulement entre les ministres de la mobilité régionaux et fédéral, mais aussi avec les sociétés de transport en commun. Des informations sont donc échangées.

En ville, le contexte est toutefois particulier. Toutes les rames de métro disponibles sont utilisées et nous ne pouvons pas en louer à une société privée. De plus, nous travaillons déjà à la capacité maximale. C'est pourquoi nous demandons aux usagers de décaler leur trajet d'un quart d'heure au plus fort de l'heure de pointe.

Les nouvelles mesures entraînent déjà une baisse du nombre de voyageurs. La situation évolue donc favorablement.

¹¹⁵¹ *En Flandre et en Wallonie, les bus roulent deux par deux afin de permettre aux navetteurs de s'y répartir. Le contexte urbain complique les choses : les bus sont plus facilement bloqués à un feu rouge ou un carrefour.*

Sur certaines lignes, comme celle du 95, la capacité est maximisée et les bus roulent l'un derrière l'autre. À terme, une tramification de ce genre de ligne s'impose.

La STIB analyse actuellement chaque ligne pour tâcher de maximiser la capacité.

kunnen ze een aanzienlijke bijdrage leveren aan het afremmen van de verspreiding van het virus.

(verder in het Frans)

De MIVB adviseert passagiers ook om de bezettingsgraad van de lijnen na te gaan. In elk metrostation en voor 40% van de bovengrondse lijnen is daarvoor een systeem met een kleurencode (groen, rood of oranje) uitgewerkt.

(verder in het Nederlands)

Het grootste deel van de dag is er een lage bezettingsgraad in de voertuigen en kan er afstand worden gehouden. Bovendien geldt er een mondkemperplicht. Er is vooral een probleem tijdens de hyperspits. Een kwartier vroeger of later vertrekken, kan echt helpen. Daarom vragen wij aan mensen die die mogelijkheid hebben, om de piekmomenten te checken en te vermijden, zodat de bezetting van het openbaar vervoer zo veel mogelijk wordt gespreid.

Met betrekking tot de busmaatschappijen is er niet alleen overleg tussen de verschillende ministers van Mobiliteit van de gewesten en de federale overheid, maar ook tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen. Er wordt dus zeker informatie uitgewisseld.

Een stedelijke context is evenwel anders dan een landelijke context. Zo beschikken we bijvoorbeeld niet over extra metrotoestellen. Wij kunnen die ook niet bij een privébedrijf huren. Alle beschikbare metrostellen worden ingezet. Bovendien zitten we al aan een maximale frequentie. Op dit moment kunnen wij de metrocapaciteit dus technisch niet meer verhogen. Dat is de reden waarom we de reizigers vragen om een kwartiertje vroeger of later de metro te nemen. Door de nieuwe maatregelen zien we evenwel een daling van het aantal reizigers. De situatie lijkt dus de goede kant op te gaan. Hetzelfde geldt vanzelfsprekend voor de trams.

In Vlaanderen en Wallonië rijden twee bussen achter elkaar aan, om op die manier de passagiers meer ruimte te bieden. Ook op dat vlak bestaan er verschillen met de stedelijke context, waar de bussen vaker gehinderd zijn door kruispunten of verkeerslichten.

Op sommige bussen, bijvoorbeeld op lijn 95, is de buscapaciteit gemaximaliseerd. In dat geval rijden de bussen als in een treintje achter elkaar aan. Op termijn wordt een vertramming van die lijnen noodzakelijk.

Op dit moment zet de MIVB echter alles op alles om een maximale capaciteit te bereiken. Elke lijn wordt gemonitord. Er wordt nagegaan wat er kan worden bijgeschaafd. Er wordt dus geenszins op halve kracht gewerkt.

1153 *(poursuivant en français)*

Quant au taux d'absentéisme du personnel, il est plus élevé en cette période particulière, comme ailleurs en Belgique. Certains travailleurs sont en congé de maladie, d'autres en quarantaine parce qu'ils ont été en contact avec des personnes testées positives au coronavirus. Pour l'instant, ces absences n'affectent pas l'offre de transports en commun, mais la STIB doit tout de même en tenir compte. Le taux d'absentéisme à la STIB est actuellement de 13,35 %. En temps normal, il tourne autour de 8 à 10 %.

Toutes les mesures de protection du personnel et des voyageurs sont évidemment mises en œuvre depuis plusieurs mois : rappel des gestes barrières, port du masque, interdiction de monter par l'avant des véhicules et d'y vendre des titres de transport, distribution de gel hydroalcoolique et d'autres produits sanitaires, etc.

Contrairement aux véhicules des sociétés TEC et De Lijn, les postes de conduite des bus et des trams de la STIB sont déjà isolés du compartiment des voyageurs par une vitre. Je rappelle que la montée par l'avant est interdite, ce qui constitue une mesure de protection supplémentaire pour les conducteurs. En outre, la première rangée de sièges derrière le poste de conduite est interdite aux voyageurs.

1155 Tous les véhicules de la STIB sont nettoyés et assainis avant de sortir du dépôt. Des nettoyages supplémentaires sont également réalisés à plusieurs terminus du réseau pendant la journée. Ces nettoyages sont effectués principalement durant les périodes où il y a le plus de voyageurs dans les véhicules. Les bus qui ont circulé durant l'heure de pointe du matin et qui rentrent au dépôt sont à nouveau nettoyés et assainis avant de ressortir ; les bus qui sortent pour l'heure de pointe du soir sont également assainis avant leur sortie. Les tout derniers bus qui sortent du dépôt sont aussi assainis au dépôt.

La STIB consacre actuellement un budget supplémentaire de 500.000 euros par semaine au renforcement du nettoyage de ses véhicules. Ces fonds doivent être dégagés, rien ne sert de les économiser. Nous faisons un gros effort et nous le poursuivons car nous ne pouvons lâcher cet aspect-là !

Vos remarques concernant la sensibilisation et l'information des voyageurs sont pertinentes. Il est important d'envoyer des messages en continu. Outre l'affichage d'informations spécifiques sur le réseau et les afficheurs, le placement d'autocollants et les messages vocaux notamment, la STIB multiplie les messages d'information et de sensibilisation sur ses différents outils de communication, comme le site internet, l'application mobile, les réseaux sociaux et son blog. Elle rappelle à tous l'obligation du port du masque. Par ailleurs, afin de permettre aux voyageurs de mieux planifier leurs déplacements et d'adapter leurs voyages dans la mesure du possible, le site internet et l'application mobile de la

(verder in het Frans)

Er is in deze periode meer personeel afwezig dan gewoonlijk. Sommige werknemers hebben ziekteverlof, andere zijn in quarantaine omdat ze contact hadden met mensen die positief zijn getest. Momenteel hebben die afwezigheden geen invloed op het aanbod, maar de MIVB moet er wel rekening mee houden. De afwezigheidsgraad bedraagt momenteel 13,35%, tegenover 8 à 10% in normale tijden.

De MIVB neemt al maanden beschermingsmaatregelen voor zowel personeelsleden als passagiers, zoals de mondmaskerplicht, een verbod op de verkoop van tickets in de voertuigen enzovoort.

Bij de MIVB zijn de bestuurdersposten afgeschermd van de rest van het voertuig door middel van een ruit. Bij De Lijn en de TEC is dat niet het geval. Bovendien geldt er een verbod om vooraan in te stappen en op het gebruik van de zitjes onmiddellijk achter de bestuurderspost.

Voor ze het depot verlaten, worden de MIVB-voertuigen gereinigd en ontsmet. Bijkomende schoonmaakbeurten zijn er tijdens de dag aan verschillende eindstations, vooral voor rijtuigen die een drukke ochtendspits achter de rug hebben of aan een drukke avondspits beginnen. De laatste bussen die het depot verlaten, krijgen ook een ontsmettingsbeurt.

Al die maatregelen kosten de MIVB 500.000 euro per week, maar daar kunnen en willen we niet op besparen. Die fondsen worden dus vrijgemaakt.

U maakte pertinente opmerkingen over de permanente bewustmaking van en informatie aan de reizigers. De MIVB gebruikt daartoe alle middelen: affiches en zelfklevers met richtlijnen, het omroepen van boodschappen en digitale communicatiekanalen. Voortdurend wordt er gehamerd op de maskerplicht. Om de reizigers te helpen bij het plannen van hun reis, worden op de site en de app van de MIVB inlichtingen verschaft over de frequentie van de ritten.

STIB proposent aux usagers de prendre connaissance de la fréquentation prévisionnelle du réseau.

1157 Outre la sensibilisation, il faut s'atteler au contrôle du respect des règles. Les agents de sécurité de la STIB, chargés notamment du contrôle des titres de transport, effectuent aussi de nombreux contrôles dans les transports afin de vérifier si les voyageurs respectent bien les mesures sanitaires comme la distanciation sociale et le port du masque. Cela représente au moins 30 missions par jour, auxquelles s'ajoutent des opérations de contrôle en collaboration avec les forces de l'ordre.

1159 *(poursuivant en néerlandais)*

La collaboration constructive avec la police est tout bénéfique pour les mesures de contrôle.

1161 *(poursuivant en français)*

J'en viens aux risques liés aux transports en commun. Le virus reste mal connu. Les règles sanitaires doivent dès lors être respectées. L'Union internationale des transports publics (International Association of Public Transport, UITP) a compilé une série d'études réalisées en France, en Grande-Bretagne, aux États-Unis et au Japon. Il en ressort que les transports publics ne constituent pas un vecteur majeur de propagation du virus pour peu que soient respectées les règles de sécurité, à savoir le port correct du masque, le lavage des mains au gel désinfectant après avoir touché les surfaces de contact et, pour les opérateurs, le renforcement du nettoyage des véhicules (essentiellement les zones de contact), une bonne ventilation et un renouvellement de l'air. La STIB applique bien entendu ces règles.

Par ailleurs, le nombre de contacts doit être diminué partout, y compris dans les transports en commun.

1165 *(poursuivant en néerlandais)*

Les mesures prises samedi ne visent pas la STIB, mais bien la culture, la jeunesse et les activités sportives. Nous savons toutefois que le fait de limiter ces activités réduira les déplacements. Nous suivrons au quotidien le nombre de voyageurs et, au besoin, nous rectifierons le tir.

Si certaines lignes ou certains arrêts causent un problème, il faut bien entendu réagir, mais je pars du principe que les mesures prises soulageront les transports en commun.

Notez encore que la STIB ne diminuera pas l'offre après 22h. Le couvre-feu induira certainement une forte baisse du taux d'occupation, mais il nous paraît important de garantir ces services pour tous ceux qui dépendent des transports en commun pour aller travailler.

Daarnaast moet ook de naleving van de regels voldoende worden gecontroleerd. De MIVB-veiligheidsagenten die de vervoersbewijzen controleren, gaan ook na of de reizigers zich wel aan de coronamaatregelen houden, zoals het bewaren van de sociale afstand en het dragen van een mondkapje. Dagelijks worden er zeker dertig controleopdrachten uitgevoerd. Daarbij komt nog de controle door de ordehandhavers.

(verder in het Nederlands)

Ik heb op een vorige commissievergadering al een paar keer gemeld dat de samenwerking met de politiediensten constructief verloopt. Op die manier worden de controlemaatregelen ondersteund.

(verder in het Frans)

Het is belangrijk dat alle gezondheidsmaatregelen worden nageleefd op het openbaar vervoer. De International Association of Public Transport bracht een aantal studies samen uit Frankrijk, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Japan, waaruit blijkt dat het openbaar vervoer geen grote virusverspreider is, op voorwaarde dat de volgende regels worden nageleefd: maskerplicht en handhygiëne voor de reizigers en een geregelde schoonmaak van alle contactzones in de voertuigen, in combinatie met een goede ventilatie en luchtverversing, voor de openbaarvervoermaatschappij. Het spreekt voor zich dat de MIVB zich daar strikt aan houdt.

Daarenboven moet iedereen ook op het openbaar vervoer zijn contacten tot het absolute minimum beperken.

(verder in het Nederlands)

We kunnen niet beweren dat de maatregelen die zaterdag getroffen zijn, de MIVB viseren. Het gaat immers om cultuur, jeugd en sport. We weten echter ook dat het afbouwen van die activiteiten een effect zal hebben op het verplaatsingsgedrag van de mensen. We zullen dagelijks blijven monitoren of de reizigersaantallen verminderen. De MIVB zal zo nodig aanpassingen doorvoeren.

Wanneer bepaalde lijnen of haltes problemen opleveren, wordt daar uiteraard op gereageerd. Ik ga er echter van uit dat de maatregelen die genomen zijn een impact zullen hebben en dat er sprake zal van een ontlasting van het openbaar vervoer.

Ik wil hier nog aan toevoegen dat de MIVB beslist heeft om, ondanks de avondklok, haar aanbod na tien uur niet op te schorten. Dit is belangrijk omdat sommige mensen, zoals verpleegkundigen die avonddiensten presteren en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, thuis moeten geraken. De MIVB

1169 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous n'avez pas répondu à ma question sur la campagne.*

Nous devons continuer de miser sur les contrôles. Il ne sert à rien de renforcer les règles si elles ne sont pas appliquées. Aussi, j'applaudis les contrôles quotidiens effectués par la STIB.

Vous ne semblez pas disposée à faire appel aux compagnies de bus privées, mais que ferez-vous si une grande partie du personnel de la STIB tombe malade, par exemple ?

1171 **M. Christophe De Beukelaer (cdH)** (en néerlandais).- *En ce qui concerne la désinfection des véhicules, je ne doute pas que la STIB fait le nécessaire pour assurer la sécurité des chauffeurs.*

1173 (poursuivant en français)

Cette histoire de bâche par contre est une lubie. À partir du moment où le compartiment du chauffeur est déjà séparé du reste du véhicule par une vitre, contrairement aux bus de De Lijn et des TEC, il n'y a pas lieu de remettre systématiquement le sujet sur le tapis.

1175 (poursuivant en néerlandais)

Vous nous avez donné les chiffres globaux, mais ils incluent le petit pourcentage de trajets problématiques pendant les heures de pointe.

1177 (poursuivant en français)

Il faut régler ces quelques trajets qui posent problème car ils ont un impact catastrophique sur le plan sanitaire, mais aussi sur l'image de la STIB et des transports en commun. Or, nous savons combien il est compliqué de convaincre les gens de continuer à prendre les transports en commun malgré la situation problématique. Je sais que peu de trajets sont concernés, mais il faut que l'offre y soit renforcée d'une manière ou d'une autre. Que faites-vous pour ces trajets ? En effet, derrière ces chiffres globaux se cachent quelques trajets problématiques.

Vous évoquez un taux d'absentéisme de 13,35 %. De quand ces chiffres datent-ils ? Cela constitue une augmentation qui va encore empirer.

zal 's avonds dus blijven rijden, net om mensen de kans te geven om zich van en naar hun werk te verplaatsen. We beseffen dat de bezettingsgraad wegens de avondklok sterk zal afnemen, maar we vinden het belangrijk om dat aanbod te blijven garanderen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op de meeste vragen hebt u geantwoord. Enkel over de reclamecampagne heb ik niets gehoord, maar dat is bijzaak.

Ik ben blij dat u bent ingegaan op de handhaving van de regels. We moeten daar volop op blijven inzetten. We kunnen nog veel strenge maatregelen afkondigen, maar als die niet nageleefd worden, schieten we niet op. Handhaving is cruciaal. De dagelijkse controles die de MIVB uitvoert, juich ik dan ook toe.

U bent niet echt geneigd om bussen van privémaatschappijen in te schakelen, maar wat met het personeel? Stel dat er een groot deel van het MIVB-personeel ziek wordt. Is er dan een reserve? Kunnen chauffeurs van private busmaatschappijen snel ingeschakeld worden?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH).- Wat het ontsmetten van de voertuigen betreft, ben ik ervan overtuigd dat de MIVB doet wat ze moet doen om de veiligheid van de chauffeurs te garanderen.

(verder in het Frans)

De zin van een zeil zie ik niet in, aangezien er in de MIVB-voertuigen een ruit aanwezig is, die de chauffeur van de reizigers scheidt.

(verder in het Nederlands)

U gaf ons de globale cijfers, die we vanochtend zelf in de krant konden lezen. Maar achter die cijfers zit ook bijvoorbeeld die 0,25% problematische trajecten tijdens de spitsuren.

(verder in het Frans)

Voor de problematische trajecten moet een oplossing worden gevonden, want die hebben een heel nefast effect, niet alleen op de algemene gezondheidssituatie, maar ook op de reputatie van de MIVB en van het openbaar vervoer in het algemeen. Het is vandaag al moeilijk genoeg om mensen te overtuigen het openbaar vervoer te gebruiken. Als er dan ook nog enkele zeer problematische lijnen zijn, is het helemaal onmogelijk. Hoe zult u het aanbod op die lijnen versterken?

Het absentéisme bij het personeel zou oplopen tot 13,35%. Van wanneer dateren die cijfers? De toestand gaat blijkbaar van kwaad naar erger.

Op dit vlak moet u extra vooruitziend zijn, bijvoorbeeld door een beroep te doen op chauffeurs van privébedrijven. Het voorbeeld

Sur ce point, vous devez, Mme la ministre, faire preuve d'une extrême prévoyance. Il faut faire appel au secteur privé, ou du moins préparer la situation, sans prendre l'exemple de la Flandre ou de la Wallonie, où deux bus peuvent se suivre en pleine campagne. Bruxelles peut appliquer ses propres solutions, notamment au niveau des chauffeurs. Vous devriez, dès maintenant, prendre contact avec les compagnies de bus privées à Bruxelles et même ailleurs, pour dresser un cadastre des chauffeurs disponibles et de leur taux d'activité, et les mettre en contact avec la STIB de façon fluide pour que, le jour où le renfort serait mis en œuvre, des aspects comme les contrats de travail puissent avancer rapidement. Si vous ne préparez pas le terrain, nous nous retrouverons dans une situation où le déconfinement risque d'aller de pair avec des chauffeurs en quarantaine qui ne peuvent assurer leur service, ce qui bloquera certaines lignes. Mon groupe vous prévient dès aujourd'hui.

Je n'ai pas l'impression que vous ayez mis un dispositif en place. À cet égard, la communication entre ministres régionaux ou entre la STIB, les TEC et De Lijn m'importe moins que la communication entre la STIB et les sociétés de bus privées.

¹¹⁷⁹ **M. David Weytsman (MR).**- J'en profite pour remercier à nouveau les équipes du personnel de la STIB et les vôtres. L'objectif n'est pas de rajouter des questions aux questions, mais il est important de restaurer la confiance des Bruxelloises et des Bruxellois dans nos transports en commun.

Vous avez également bien fait de nous faire part de résultats d'études qui montrent que s'il s'agit d'une situation difficile, ce foyer épidémique n'est probablement pas le premier dans les transports en commun, ce qui ne veut pas dire pour autant que l'on doive mettre un terme à nos efforts.

Vous avez évoqué la désinfection et le nettoyage des véhicules. Sont-ils effectués avec le même niveau d'intensité que pendant le confinement ? En effet, plusieurs niveaux de nettoyage et de désinfection ont été appliqués pendant et après le confinement, pourriez-vous nous rappeler ce qui est pratiqué actuellement en matière de désinfection, de rotation et de nettoyage des véhicules ?

Je soutiens à 200 % l'idée de travailler avec le privé, qui d'ailleurs rencontre des difficultés en ce moment, afin de compléter les services de la STIB. Il ne s'agit pas de compléter le nombre de trams et de métros, mais de renforcer l'offre de bus pendant les heures de pointe, ne serait-ce que pour offrir des solutions de rechange aux personnes qui ont peur de prendre le tram et le métro pendant ces heures-là.

Je m'interroge toutefois sur le taux de 75 % souvent cité par la STIB. Si 0,25 % des trajets étaient bien accomplis dans des véhicules occupés à plus de 75 %, ce taux de 75 % est-t-il bien le seuil partagé par tous ?

van Vlaanderen of Wallonië hoeft u niet meteen te volgen, waar op het platteland dikwijls twee bussen vlak na elkaar rijden.

Als u nu contact opneemt met privémaatschappijen uit Brussel of daarbuiten, kunt u een kadaster van beschikbare chauffeurs en hun werklast aanleggen. Zo kunt u voorkomen dat, op de dag dat er echt versterking nodig is, er veel tijd verloren gaat aan administratieve zaken zoals arbeidscontracten. Het einde van de lockdown komt misschien net op het moment dat er zoveel chauffeurs in quarantaine zijn dat de MIVB op bepaalde lijnen geen dienst meer kan garanderen.

Wij verkiezen communicatie en samenwerking tussen de MIVB en private busmaatschappijen, dan tussen de MIVB en De Lijn en de TEC.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Vooreerst wil ik de werknemers van de MIVB bedanken. Met onze vragen willen we niets anders dan het vertrouwen van de Brusselaars in het openbaar vervoer herstellen.*

Ik ben blij te horen dat studies aantonen dat het openbaar vervoer niet de belangrijkste virusverspreider is, maar dat betekent niet dat we onze inspanningen mogen laten verslappen.

Worden de rytuigen even intensief gereinigd en ontsmet als tijdens de lockdown? Wat is de huidige praktijk?

De private transportsector heeft het momenteel moeilijk. Het is dus een goede zaak om met transportbedrijven samen te werken, zodat zij voor de MIVB kunnen bijspringen waar nodig. Tijdens de spitsuren zijn er vooral extra bussen nodig. Op die manier bestaat er bovendien een alternatief voor mensen die bang zijn om de tram of de metro te nemen.

Ik heb vragen bij de bezettingsgraad van 75% die de MIVB vaak als drempel hanteert. Is dat een algemeen aanvaard cijfer? U zei dat in 0,25% van de gevallen de voertuigen voller zijn dan 75%.

1181 Vous avez déjà fait certaines choses pour encourager l'usage d'itinéraires alternatifs, mais ne devrions-nous pas entrer en partenariat avec une application comme MoveSafe, et peut-être travailler avec la SNCB pour offrir aussi ce service aux Bruxellois ?

En tant qu'utilisateur quotidien des transports en commun, je trouve que les messages de sensibilisation au port du masque diffusés dans les trams et métros étaient adaptés il y a quelques mois, mais ne faudrait-il pas aujourd'hui un message plus ferme ?

Enfin, travaillez-vous en collaboration avec les zones de police, ou la police fédérale, compétente pour nos métros, pour sanctionner et contrôler davantage ? Y aura-t-il bientôt plus de contrôles ?

1185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Mme Vanachter, comme je l'ai déjà dit à Mme Czekalski, une campagne de communication ne suffit pas pour restaurer la confiance, encore faut-il que les moyens de transport soient sûrs et désinfectés. La campagne élaborée par les différentes sociétés de transport en commun n'est à présent plus pertinente, puisque nous sommes passés à une autre phase.*

Manifestement, elle a porté ses fruits : les usagers de la STIB qui sont revenus sont restés. Ils ont constaté que la STIB a pris de nombreuses mesures et que l'obligation du port du masque est respectée. Nous continuerons d'y veiller.

1187 (poursuivant en français)

Concernant le taux de 75 % cité, il est difficile de savoir précisément quand un problème se pose : est-ce à 60 %, à 80 % ? Tout dépend du mode de déplacement, mais il s'agit de donner une valeur indicative. Quant aux 0,25 %, même si ce pourcentage n'est pas élevé, nous devons prêter toute l'attention nécessaire à ces cas. D'où l'importance de prendre des mesures.

L'offre sera augmentée partout où elle peut l'être, mais nous sommes parfois déjà au maximum de nos capacités. C'est pourquoi nous demandons aux voyageurs de décaler, dans la mesure du possible, leur départ afin de laisser la place aux personnes qui n'ont pas la possibilité d'adapter leurs horaires.

Le taux d'absentéisme communiqué date de ce vendredi 23 octobre et valait pour l'ensemble de la semaine. Malheureusement, je ne doute pas qu'il va encore évoluer.

Concernant le recours au secteur privé, des débats seront menés au sein de la STIB. La société est également toujours à la recherche de nouvelles recrues pour augmenter le nombre de ses

Zouden we voor het voorstellen van alternatieve reiswegen geen app zoals MoveSafe gebruiken, en daarvoor eventueel met de NMBS samenwerken?

Elke dag neem ik het openbaar vervoer. De boodschap over de maskerplicht die er wordt omgeroepen, volstond in het begin van de crisis, maar moet er nu geen kordatere boodschap komen?

Wordt er samengewerkt met de politiezones en de federale politie voor de handhaving van de veiligheidsvoorschriften? Komen er meer controles?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *Mevrouw Vanachter, op uw vraag over de communicatiecampagne heb ik inderdaad nog niet geantwoord. In mijn antwoord op een vraag van mevrouw Czekalski was ik er wel al op ingegaan.*

Begin september wilden de openbaarvervoersmaatschappijen met een campagne het vertrouwen weer opkrikken. Een campagne alleen volstaat niet. Het openbaar vervoer moet ook veilig zijn en schoongemaakt worden. De verschillende vervoersmaatschappijen hebben toen samengewerkt om de reizigers aan te moedigen om terug te komen. Nu zitten we in een andere fase en is de campagne niet pertinent meer.

We zagen wel resultaten: wie terugkwam naar de MIVB, bleef terugkomen. In die zin versterkt de campagne het idee dat reizigers zagen dat er veel moeite werd gedaan en dat de mondmaskerplicht opgevolgd werd. Uiteraard zijn er mensen die de regels niet naleven, maar de algemene vaststelling is dat de meerderheid dat wel deed. We zullen daarop blijven inzetten.

(verder in het Frans)

Men had vragen bij de bezettingsgraad van 75% als drempel. Wanneer wordt een situatie gevaarlijk: bij 60%, bij 80%? Veel hangt af van de manier waarop men zich verplaatst. Die 75% is dus maar een richtcijfer.

Waar mogelijk zal het aanbod opgedreven worden, maar soms zitten we al aan de maximumcapaciteit. Daarom vragen we aan de reizigers om hun vertrek wat uit te stellen, zodat personen die zich echt op een druk moment moeten verplaatsen, dat in veilige omstandigheden kunnen doen.

De afwezigheidsgraad die ik daarnet vermeldde, dateert van 23 oktober. Ook ik vrees dat dat percentage verder zal dalen.

Binnen de MIVB zal men nagaan of er een beroep kan worden gedaan op private busmaatschappijen. Ondertussen tracht men ook nieuwe chauffeurs aan te trekken. Ik ben er zeker van dat de MIVB uw bezorgdheid deelt en alle mogelijke oplossingen onderzoekt.

chauffeurs. Je relaierais votre inquiétude concernant une probable hausse du taux d'absentéisme, mais je suis sûre que la STIB partage la même crainte et examine toutes les options possibles, comme elle le fait depuis le début.

1189 Au niveau du tram et du métro, nous ne pouvons pas, pour des raisons évidentes, employer des gens qui ne sont pas formés. Nous devons clairement travailler sur ce point, mais il n'est pas toujours évident de trouver ou de former de nouveaux conducteurs de tram et métro.

Le problème ne se pose pas pour les bus, même s'il convient d'organiser des formations dans ce cas également. La STIB s'engage en tout cas à mettre en service le maximum de personnes.

1191 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous faisons le maximum pour attirer de nouveaux collaborateurs à la STIB.

1193 *(poursuivant en français)*

J'ai apprécié qu'outre vos messages d'inquiétude, vous adressiez également des messages de gratitude à l'égard du personnel de la STIB. Les travailleurs ont toujours répondu présent malgré les circonstances difficiles, il importe dès lors de leur montrer notre gratitude. J'espère que nous pourrions continuer à travailler dans cet esprit et à motiver le personnel à offrir un service maximal, car nous avons vraiment besoin de nos transports en commun. Nous ne pouvons pas nous permettre de fermer une partie de notre réseau, ce serait une catastrophe.

1195 *(poursuivant en néerlandais)*

Quant aux propositions d'applications à utiliser, je les transmettrai à la STIB.

1197 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Mme la ministre, merci de transmettre nos marques de gratitude à la STIB.*

Peut-être les postes vacants peuvent-ils être pourvus de manière plus flexible, par des emplois temporaires ou d'autres formes de contrats ? Pourquoi ne pas travailler avec des compagnies privées ?

Enfin, le message diffusé dans les bus et les trams doit être très clair, mais ne peut-il pas être différencié en fonction du moment de la journée ? Après 22h, on pourrait faire comprendre aux voyageurs qu'ils doivent avoir une bonne raison de se trouver là.

Om voor de hand liggende redenen kan de MIVB voor de tram en de metro geen personen met onvoldoende scholing in dienst nemen. De juiste mensen zijn hier moeilijk te vinden en opleidingen nemen tijd in beslag. Voor de buschauffeurs ligt dat gemakkelijker, al zullen er ook voor hen meer opleidingen worden georganiseerd. De MIVB verbindt er zich toe om zoveel mogelijk chauffeurs aan het werk te zetten.

(verder in het Nederlands)

We doen er alles aan om zo veel mogelijk mensen te overtuigen om bij de MIVB te werken.

(verder in het Frans)

Ik heb niet alleen ongerustheid gehoord, maar ook veel erkentelijkheid ten aanzien van het MIVB-personeel. Dat verdient het ook, want in moeilijke omstandigheden is het toch steeds present geweest. Met die dankbaarheid kunnen we het personeel ook motiveren om een maximale dienstverlening te blijven garanderen. De sluiting van een deel van ons net zou catastrofaal zijn.

(verder in het Nederlands)

Tot slot waren er nog voorstellen over applicaties die zouden kunnen worden gebruikt. Ik zal die voorstellen doorspelen aan de MIVB.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mevrouw de minister, maakt u alstublieft onze blijken van dankbaarheid over aan de MIVB.

Ik begrijp dat de vacatures ingevuld moeten geraken, maar misschien kan dat op een flexibelere manier. Waarom niet werken met private busmaatschappijen? Mensen hoeven niet altijd vast in dienst te worden genomen, dat kan ook voor een tijdelijke betrekking of met een ander contract.

De boodschap in de bussen en trams moet heel duidelijk zijn, ook na 22 uur. Het openbaar vervoer moet ook na 22 uur blijven rijden voor mensen die anders niet meer thuis geraken, maar dat kan een vreemd signaal geven aan de bevolking. Kunnen de boodschappen gedifferentieerd worden naargelang van het uur van de dag? Misschien kan na 22 uur de boodschap worden aangepast in de zin van: "Behalve met een gegronde reden had u hier nu niet moeten zijn."

1199 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- J'espère que mon appel sera suivi d'effets. Nous verrons dans quelques semaines si la STIB est prête à enfin faire face à un éventuel durcissement de la situation.

1201 **M. David Weytsman (MR).**- Je me demande si le seuil de 75 % doit bien être le seuil pour tous les modes de transport et si cela a du sens, par exemple, de le prévoir pour le métro. Mon idée était plutôt de renforcer l'offre de bus afin qu'il y ait un mode où tout le monde puisse se sentir rassuré. Le seuil de 75 % pourrait y passer à 60 ou 50 %.

Concernant la sensibilisation des voyageurs, je trouve que les messages diffusés dans les stations sont un peu légers. Ne devrions-nous pas aller un cran plus loin ?

Concernant le respect des règles, quelle coordination avez-vous mise en place, en particulier avec la police fédérale et les zones de police ? Il faudrait que l'on voie des policiers rappeler les règles et sanctionner les infractions.

1205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le nettoyage, la STIB a continué à nettoyer ses installations à la même fréquence. Il en va d'une nécessité. Lors de la première vague et du confinement, une série de mesures ont été mises en œuvre. Elles sont toujours d'actualité. Chaque véhicule est ainsi nettoyé avant sa sortie du dépôt. En outre, il existe plusieurs terminus de nettoyage à Bruxelles où les véhicules ont pu être nettoyés en cours de journée, en particulier au niveau des zones de contact avec la population.

Pour les détails concernant notamment le nombre d'équivalents temps plein (ETP) et le budget en la matière, je vous invite à vous référer à mes nombreuses réponses formulées précédemment. Elles sont toujours d'actualité. Il s'agit de coûts supplémentaires mais tout à fait nécessaires.

1207 Les messages diffusés dans les véhicules doivent avoir un impact. Il existe des experts pour déterminer quel est le meilleur message. Je vais transférer l'idée selon laquelle il est peut-être temps d'être plus ferme, mais le plus important est que le contenu du message ait un impact et qu'il soit appliqué.

Une collaboration est établie entre les zones de police et les services de sécurité de la STIB pour intervenir en cas de problème. Toutes les mesures prises restent en vigueur pour la suite.

- *Les incidents sont clos.*

1211 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE**

1211 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,**

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik hoop dat mijn oproep gehoord wordt. Over enkele weken zullen we vaststellen of de MIVB het hoofd kan bieden aan de verslechterende toestand.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik blijf me afvragen of de drempel van 75% wel voor alle vervoersmodi dezelfde moet zijn. Heeft die drempel voor de metro wel zin? Ik zou eerder pleiten voor een uitbreiding van het busaanbod, zodat er tenminste één transportmiddel is waar iedereen zich veilig voelt. Dan zou men de drempel daar kunnen laten zakken naar 60% of 50%.*

Wat de bewustmaking van de reizigers betreft, vind ik dat de boodschappen in de stations wat kordater mogen.

En dan is er nog de handhaving van de regels. Hoe verloopt de coördinatie met de lokale en de federale politie?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB blijft haar voertuigen met dezelfde frequentie schoonmaken. Tijdens de eerste golf en de lockdown werden maatregelen opgezet die nu nog altijd van kracht zijn. Zoals ik al zei, verlaat geen enkel voertuig het depot zonder te zijn ontsmet. Aan bepaalde eindstations wordt er ook tijdens de dag gezorgd voor een reiniging van de contactzones.*

Voor de details betreffende de financiering van het poetspersoneel verwijs ik naar de vele antwoorden die ik daarover al heb gegeven. Die extra kosten zijn volledig te verantwoorden.

Experts denken voortdurend na over de beste formulering voor boodschappen die worden omgeroepen, opdat ze een maximaal effect zouden hebben. Ik zal hun laten weten dat de formulering wat kordater mag.

Er is een samenwerking opgezet tussen de politiezones en de MIVB- veiligheidsdiensten, zodat er bij problemen kan worden opgetreden. De maatregelen zullen ook in de toekomst blijven gelden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

1211 **concernant "le projet Cargo Bike for Brussels".**

1213 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a lancé un appel à projets similaire à ceux de 2019 et 2018, à l'intention des dix-neuf communes bruxelloises, pour la mise en œuvre de projets de mobilité durable. Dans cet appel à projets, divisé en trois volets, figure Cargo Bike for Brussels, qui vise à sensibiliser et favoriser l'utilisation de vélos cargos par les communes et les citoyens sur de courtes distances.

Le soutien de la Région, exclusivement financier, prend la forme d'une subvention à la commune. Il s'élève, pour le volet Vivre la ville dans lequel figure Cargo Bike for Brussels, à 35.000 euros maximum. Ce montant est à répartir entre les différents projets que les communes souhaitent présenter en fonction de leurs priorités locales. Les dossiers de candidature pouvaient être envoyés à Brulocalis jusqu'au 7 septembre 2020, la sélection étant opérée par un jury dans les dix jours suivant les remises de dossiers.

Les projets déposés dans ce cadre peuvent prendre diverses formes, comme l'achat d'un ou plusieurs vélos cargos pour les livraisons ou les déplacements réalisés par une commune, ou l'incitation pour les commerçants à tester les vélos cargos pour assurer les livraisons de courte distance. Cette subvention vise à couvrir, entre autres, l'achat de vélos cargos et la conception, production et distribution de supports de communication imprimés ou numériques.

Grâce à cet appel à projets, la commune de Schaerbeek a fait l'acquisition de trois vélos cargos triporteurs avec assistance électrique. Ces nouveaux véhicules auront différentes fonctions dont la collecte d'inventus alimentaires, la mise à disposition lors d'événements ou pour des livraisons, etc. Le service propreté et espaces verts utilisera deux d'entre eux.

2237 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Contrairement aux grandes villes de pays comme les Pays-Bas ou le Danemark, Bruxelles n'a pas encore adopté la culture du vélo cargo, malgré un potentiel assez important pour les familles qui justifient l'utilisation de la voiture par son utilité dans le cadre des courses ou pour déposer les enfants.

Les études internationales démontrent que les vélos cargos conviennent également pour 75 % des trajets privés, y compris ceux des familles avec enfants. Nous parlons, ici, bien sûr, d'un potentiel.

Au-delà des familles, le vélo cargo présente aussi un potentiel d'utilisation par les entreprises : 50 % des livraisons en ville pourraient être effectuées à l'aide de vélos cargos.

Les avantages en termes de bruit, de qualité de l'air, de congestion et de stationnement - les vélos cargos ne stationnent pas en double file - ont donc incité la Région bruxelloise à lancer deux projets distincts.

betreffende "het project Cargo Bike for Brussels".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De Brusselse regering richtte net als in 2018 en 2019 ook dit jaar een projectoproep aan de Brusselse gemeenten voor projecten rond duurzame mobiliteit. In die projectoproep komt Cargo Bike for Brussels voor, dat het gebruik van bakfietsen voor het vervoer van goederen over korte afstanden wil stimuleren.*

Het gewest steunt de gemeenten onder de vorm van een subsidie die maximaal 35.000 euro bedraagt. Dat bedrag moesten de gemeenten spreiden over de verschillende projecten die ze wilden indienen. De dossiers moesten voor 7 september 2020 bij Brulocalis worden ingediend. Een jury zou ze daarna binnen de tien dagen beoordelen.

De ingediende projecten kunnen uiteenlopende vormen aannemen. De subsidie is onder andere bedoeld voor de aankoop van bakfietsen en de uitwerking, productie en distributie van een informatiecampagne.

De gemeente Schaerbeek kon dankzij de projectoproep drie elektrische bakfietsen kopen. Die worden voor verscheidene doeleinden ingezet. Twee ervan worden door de dienst netheid en groene ruimten gebruikt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In tegenstelling tot in sommige andere grote steden, is de bakfiets ondanks een aanzienlijk potentieel nog niet ingeburgerd in Brussel.*

Uit internationale studies blijkt dat bakfietsen geschikt zijn voor 75% van de privéverplaatsingen, ook voor gezinnen met kinderen. Daarnaast zouden bedrijven de helft van hun leveringen in de stad met een bakfiets kunnen doen.

Omdat bakfietsen heel wat voordelen bieden op het vlak van lawaai, luchtkwaliteit, verkeersopstoppingen en parkeren besliste het Brussels Gewest om twee projecten te starten.

In het kader van Cargo Bike for Brussels, dat al jaren bestaat, kunnen gemeenten subsidies krijgen voor het gebruik van bakfietsen.

Cairgo Bike is een ruimer en recent project, waarvoor het gewest aanzienlijke steun van de Europese Unie krijgt. Het is gericht

Mis en place depuis des années, Cargo Bike for Brussels accorde des subventions aux communes pour l'utilisation de vélos cargos.

Cairgo Bike est, quant à lui, un nouveau projet plus large, bénéficiant d'un soutien important de l'Union européenne. Il vise une amélioration de la qualité de l'air à Bruxelles par l'adoption massive des vélos cargos. Son nom est tiré de l'association des termes "cargo", "air" et "go".

²²⁴¹ Le projet Cairgo Bike va créer l'écosystème nécessaire pour convertir les professionnels et les particuliers à l'utilisation du vélo cargo. Il s'agit d'un plan global et coordonné qui a pour objectif de lever les freins à l'adoption du Cargo Bike for Brussels. Trois grands types d'actions seront entreprises : convertir les indécis, permettre l'accès et l'usage des vélos et faciliter leur stationnement.

Concernant les subventions : seize communes ont introduit un projet Vivre à Bruxelles en 2020 dont neuf projets Cargo Bike for Brussels. Le dossier de subventions devant encore être approuvé par le gouvernement, je ne peux pas encore vous communiquer le montant du budget qui sera alloué.

Concernant la question du cumul, les subventions sont cumulables mais doivent rester dans l'enveloppe maximale de 35.000 euros par an. Les communes peuvent, en cas de projet concurrent, introduire une nouvelle demande pour étendre le projet.

Le budget total du projet Cairgo Bike s'élève à plus de 5 millions d'euros, financé pour 80 % par le Fonds européen de développement régional (Feder) au travers de l'initiative Actions innovatrices urbaines.

La Région va cofinancer le projet à hauteur de 20 %, réparti entre les quatre partenaires publics et quelques partenaires privés. Le budget à la charge de la Région est réparti entre Bruxelles Mobilité, Bruxelles Économie et emploi, Bruxelles Environnement, parking.brussels et quelques partenaires privés tels que Pro Vélo, Cambio, Remorquable, Urbike et la VUB.

Le financement de la Région s'élève donc à presque 900.000 euros pour ce projet, sur une durée de trois ans.

²²⁴³ Le Conseil d'État n'a pas encore rendu l'arrêt sur l'autorisation de remorques vélos plus larges. Le rapport de l'auditeur du 19 juin conclut à l'annulation de l'arrêté du gouvernement du 25 avril 2019. Ce contentieux ne doit pas masquer le fait que, sur le fond, l'autorité fédérale et la Région s'accordent sur l'opportunité de modifier le Code de la route pour permettre la circulation de remorques vélos plus larges et ainsi permettre l'essor du transport de marchandises à vélo.

Le gouvernement fédéral a en effet pris la décision d'autoriser les remorques par le biais de l'arrêté royal du 16 juin 2020 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant sur le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les remorques tirées par des

op een betere luchtkwaliteit in Brussel door een massaal gebruik van bakfietsen.

Cairgo Bike bestaat uit een globaal en gecoördineerd plan dat moet zorgen voor omstandigheden waarin bedrijven en particulieren bereid zijn om dergelijke fietsen te gebruiken. Het bestaat uit drie types acties: besluitelozen over de streep trekken, de toegang en het gebruik van de fietsen bevorderen en het parkeren ervan vergemakkelijken.

In 2020 kwamen er negen subsidieaanvragen voor Cargo Bike for Brussels-projecten binnen. Aangezien de regering het subsidiedossier nog moet goedkeuren, kan ik niet zeggen welk bedrag er wordt toegekend.

De subsidies zijn cumuleerbaar tot 35.000 euro per jaar. Bij een concurrerend project kunnen de gemeenten een nieuwe aanvraag indienen om het project uit te breiden.

Het volledige budget voor Cairgo Bike bedraagt meer dan 5 miljoen euro, waarvan 80% van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) komt.

Het gewest neemt de overige 20% voor zijn rekening, of een bedrag van bijna 900.000 euro, voor een duur van drie jaar. Dat aandeel wordt verdeeld over vier openbare en enkele private partners.

De Raad van State velde nog geen arrest over de toelating voor brede aanhangwagens voor fietsen. In zijn rapport van 19 juni besliste de auditeur om het regeringsbesluit van 25 april 2019 te vernietigen. In de grond zijn de federale regering en het gewest het er echter over eens dat de Wegcode moet worden aangepast om bredere aanhangwagens voor fietsen toe te laten, zodat het vervoer van goederen per fiets wordt gestimuleerd.

De federale regering besliste dan ook via een wijziging van de Wegcode in het koninklijk besluit van 16 juni 2020 het gebruik van bredere aanhangwagens voor fietsen voor het vervoer van goederen in het kader van proefprojecten mogelijk te maken. De gewesten kunnen dergelijke proefprojecten organiseren, wat het Brussels Gewest al deed. Dankzij de vraag vanuit Brussel

bicyclettes dans le cadre de projets pilotes pour le transport de marchandises.

Cet arrêté va modifier le Code de la route en prévoyant que les remorques tirées par les bicyclettes lors du transport de marchandises peuvent désormais avoir une largeur de maximum 1,20 m au lieu de 1 m lorsqu'elles sont utilisées dans le cadre des projets pilotes. La mise en place de ces projets pilotes pourra être organisée par les Régions, sachant que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déjà pris une initiative en ce sens. Grâce à cette demande portée par la Région bruxelloise, ces remorques plus larges peuvent maintenant être utilisées dans tout le royaume, à la plus grande satisfaction de nombreux coursiers et grandes entreprises comme Decathlon.

2245 En ce qui concerne le projet de guichet unique, dans le cadre du programme de transition, Bruxelles Mobilité a bel et bien prévu de créer un centre de compétences technologiques au sein du service exploitation et transport de Bruxelles Mobilité. Un marché est prévu pour l'administration. Il lui permettra de développer de nouvelles applications et outils spécifiques pour l'exécution des missions de Bruxelles Mobilité, notamment dans les domaines du transport exceptionnel, de l'homologation des véhicules et des permis de transport.

2247 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suis totalement convaincu de la valeur ajoutée de tels moyens de transport pour les familles nombreuses. Beaucoup justifient l'usage de la voiture par le transport des enfants et des courses. Si des solutions alternatives sont développées, cette justification perd son sens.

Dans le contexte actuel de discussion sur la taxe kilométrique, qui échauffe les cervelles de tout le monde, il faut développer des formules alternatives pour le transport des personnes, mais aussi pour le transport des marchandises. Les vélos cargos ont tout leur sens dans ce contexte également. Leur utilisation est bénéfique pour l'environnement, la qualité de l'air, la mobilité et la création d'emplois pour des personnes peu qualifiées, car leur utilisation ne nécessite pas de permis de conduire.

Les pistes cyclables en cours d'aménagement sont-elles suffisamment larges pour y circuler de manière sécurisée en vélo cargo de grande largeur ?

Disposez-vous d'un calendrier plus précis pour la création du guichet unique ?

2249 Quant à la procédure devant le Conseil d'État, si l'avis de ce dernier tend à l'annulation, elle sera probablement confirmée. Toutefois, j'entends que nous n'allons pas perdre de temps, puisque ledit arrêté de 1975 a été ou sera modifié par l'État fédéral. Pouvez-vous me confirmer ce point ?

2251 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le calendrier précis, je peux vous le transmettre par écrit, car je ne connais pas les délais exacts. Néanmoins, le projet est en cours et nous souhaitons qu'il avance.

kunnen de bredere aanhangwagens nu in heel België worden gebruikt, tot grote tevredenheid van heel wat koeriers en grote ondernemingen.

In het kader van een uniek loket werkt Brussel Mobiliteit aan een technologisch competentiecentrum. Er komt een overheidsopdracht voor de ontwikkeling van nieuwe toepassingen en specifieke middelen voor de uitvoering van de specifieke taken van Brussel Mobiliteit, in het bijzonder op het gebied van uitzonderlijk vervoer, de homologatie van voertuigen en de vervoersvergunningen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Ik ben ervan overtuigd dat bakfietsen een meerwaarde kunnen hebben voor gezinnen. Velen zeggen dat ze hun auto nodig hebben voor het vervoer van de kinderen en voor hun boodschappen. Als er alternatieven zijn, gaat dat argument niet langer op.

In de huidige context van besprekingen over de kilometerheffing, moet u alternatieven voor het vervoer van personen en goederen uitwerken. Bakfietsen passen daarin. Het gebruik ervan is goed voor het milieu, de luchtkwaliteit, de mobiliteit en de werkgelegenheid voor laaggeschoolden, aangezien er geen rijbewijs voor vereist is.

Zijn de fietspaden die u laat aanleggen breed genoeg om er op een veilige manier met een brede bakfiets over te rijden?

Is er een gedetailleerde kalender voor de oprichting van een uniek loket?

Als de auditeur adviseert om het regeringsbesluit te vernietigen, zal de Raad van State dat in zijn advies allicht bevestigen. Er zou echter geen tijd verloren gaan, aangezien de federale regering de Wegcode heeft aangepast. Klopt dat?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ik zal u de gedetailleerde planning voor de oprichting van het loket schriftelijk bezorgen.

Pour ce qui est du niveau fédéral, le rapport de l'auditeur donne déjà une indication. La Région veut avancer sur ce dossier et travaille déjà dans le cadre de projets pilotes. L'idée est d'être pragmatique et de trouver une solution. Il n'y a eu aucun blocage politique jusqu'à présent, je pense donc que tout le monde y est favorable, mais il faut trouver le moyen de clôturer ce dossier.

Het rapport van de auditeur geeft inderdaad al een indicatie over het advies van de Raad van State. Daarom werkt het gewest voort binnen het kader van de proefprojecten. Ik wil me pragmatisch opstellen en oplossingen zoeken. Tot nu toe is er geen sprake van een politieke blokkering. Ik denk dan ook dat iedereen voor het idee gewonnen is, maar er moet een manier worden gevonden om het dossier af te sluiten.

3225 **QUESTION ORALE DE MME ALEXIA BERTRAND**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND

3225 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,

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

3225 concernant "les conditions d'éligibilité pour le tarif réduit étudiant de la STIB".

betreffende "de voorwaarden om recht te hebben op het verminderd tarief voor studenten bij de MIVB".

3227 Mme Alexia Bertrand (MR).- Comme vous, j'ai été interpellée par le courrier d'un citoyen bruxellois qui exposait la situation relative aux conditions d'accès au tarif réduit étudiant. Le site internet de la STIB indique que le tarif de l'abonnement scolaire s'élève à 50 euros pour les étudiants âgés de 12 à 24 ans. Il devient gratuit à partir du troisième enfant pour autant que ces enfants suivent un enseignement de jour ou de soir.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- Op de website van de MIVB staat dat een schoolabonnement voor scholieren en studenten van 12 tot 24 jaar 50 euro kost. Vanaf het derde kind is het gratis, op voorwaarde dat de kinderen dag- of avondonderwijs volgen.

Pour les étudiants âgés de 18 ans et plus, une attestation de fréquentation scolaire auprès d'un établissement scolaire belge originale et datée de l'année académique en cours doit être communiquée à la STIB, sur la plate-forme school.stib-mivb.be.

Voor studenten vanaf 18 jaar moet aan de MIVB via de website school.stib-mivb.be een attest van een Belgische school voor het lopende academiejaar worden bezorgd.

Le fait que l'attestation ne puisse émaner que d'un établissement académique belge exclut automatiquement les étudiants bruxellois qui poursuivent des études à l'étranger. Il s'agit notamment d'étudiants qui sont partis quelques mois en Erasmus ou dans le cadre d'un échange ou qui poursuivent leur scolarité dans des pays limitrophes (à Maastricht, par exemple) et sont donc amenés à revenir fréquemment à Bruxelles. Il serait dès lors logique qu'ils bénéficient aussi de ce tarif réduit, en particulier lorsque leurs parents cotisent et paient leurs impôts à Bruxelles.

Aangezien een Belgische school dat attest moet uitreiken, kunnen Brusselaars die via een uitwisselingsproject in het buitenland studeren, geen voordelig studentenabonnement aanvragen. Die groep volgt echter vaak les in een van onze buurlanden en keert regelmatig naar Brussel terug. Het zou dan ook logisch zijn dat ook zij een voordelig MIVB-abonnement konden krijgen, aangezien hun ouders in Brussel belastingen betalen.

3229 Dès lors, je souhaiterais vous interroger sur les solutions qui pourraient être mises en œuvre par le gouvernement afin de mettre fin à cette forme de discrimination qui exclut un étudiant belge du tarif réduit étudiant de la STIB alors qu'il reste domicilié dans la capitale.

Welke mogelijkheden ziet u om die discriminatie van in Brussel wonende studenten die aan een buitenlandse school studeren, weg te werken?

Des solutions sont-elles à l'étude afin de proposer d'autres formules à ces étudiants qui, bien que domiciliés à Bruxelles, poursuivent leurs études à l'étranger ? Quelles sont les options actuellement retenues ?

Is het niet logischer dat het statuut van student in plaats van de plek waar een Brusselaar studeert, recht geeft op een goedkoper MIVB-abonnement?

Le statut d'étudiant, plus important selon moi que le lieu où est effectuée la scolarité, ne devrait-il pas automatiquement donner droit à une réduction des tarifs de la STIB ?

Moeten studenten ouder dan 24 jaar die in een Belgische school zijn ingeschreven het volledige tarief betalen voor hun abonnement?

Qu'en est-il des étudiants âgés de plus de 24 ans et inscrits dans un établissement académique belge ? Doivent-ils payer un

abonnement au tarif plein, à savoir 49 euros pour un abonnement mensuel et 499 euros pour un abonnement annuel ?

3231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Premièrement, le tarif préférentiel pour les étudiants est valable pour tous les étudiants et pas seulement pour les étudiants bruxellois.

Deuxièmement, la STIB a récemment adapté les règles concernant ces titres de transport. Depuis octobre 2020, la STIB accepte également les attestations scolaires délivrées par des établissements scolaires situés dans l'Union européenne (UE), et donc plus uniquement les attestations provenant des établissements scolaires belges. Dès lors, plus aucune distinction n'est faite entre les étudiants sur la base du pays où ils étudient.

Actuellement, le tarif étudiant n'est pas étendu aux étudiants ayant 25 ans ou plus. Une révision du système tarifaire pour les jeunes dans son ensemble - et pour les étudiants en particulier - fait actuellement partie d'un débat au sein du gouvernement bruxellois, dans le cadre de l'exécution de ce qui est prévu dans l'accord de gouvernement et dans le cadre budgétaire. Dès que des décisions seront prises à ce niveau, nous vous mettrons au courant.

4259 **QUESTION ORALE DE MME ALEXIA BERTRAND**

4259 **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,**

4259 **concernant "le plan de réaménagement de la station Montgomery".**

4261 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Cette question me tient particulièrement à cœur car la station Montgomery est située en partie sur ma commune. Elle est à cheval sur les communes de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert et d'Etterbeek. Elle est un des cœurs battants de notre Région.

Son réaménagement est un monstre du Loch Ness qui resurgit par intermittence, sans jamais être concrétisé. À notre plus grand regret ! Ce sujet se retrouve dans chaque programme électoral, communal ou parfois régional. Le délabrement actuel de la station devient alarmant.

Le dernier plan de réaménagement nous avait été présenté en 2012, par Bruxelles Mobilité, pour un coût total de 20 millions d'euros. Ce projet avait été rejeté à l'unanimité par la commission de l'aménagement du territoire.

Il était beaucoup trop onéreux et n'abordait pas les problèmes de la ligne de tram 39 vers Ban-Eik et de la ligne 44 qui va jusqu'au bout de l'avenue de Tervuren. Ces deux lignes passent toujours par la rue Georges et Jacques Martin et la rue du Duc et créent des nuisances épouvantables pour les riverains de ces rues.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het verminderd tarief geldt voor alle studenten, dus niet alleen voor die van Brussel.*

De MIVB heeft de regels over die vervoersbewijzen onlangs aangepast. Sinds oktober 2020 aanvaardt de MIVB ook attesten van onderwijsinstellingen in de EU. Er wordt dus geen onderscheid meer gemaakt op grond van het land waar de student studeert.

Het verminderd tarief geldt niet voor studenten die 25 jaar of ouder zijn. De Brusselse regering overlegt momenteel over een aanpassing van de tarieven voor alle jongeren, met inbegrip van studenten, rekening houdend met het regeerakkoord en de begroting. Zodra daarover een beslissing valt, zullen we het u laten weten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND

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

betreffende "het plan voor de heraanleg van het station Montgomery".

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *De heraanleg van station Montgomery, een van de grootste stations van het netwerk, is als het monster van Loch Ness: het duikt af en toe op, maar er wordt nooit echt werk van gemaakt, terwijl het echt dringend aan renovatie toe is.*

Het recentste renovatieplan dat Brussel Mobiliteit voorstelde in 2012, zou 20 miljoen euro kosten. De commissie voor de Territoriale Ontwikkeling verwierp het unaniem omdat het veel te duur was en geen oplossing bood voor de problemen die veroorzaakt worden door tramlijn 39 naar Ban-Eik en tramlijn 44 tot op het einde van de Tervurenlaan. Beide lijnen gaan nog altijd door de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat, waar ze vreselijke hinder veroorzaken. Die 'tijdelijk definitieve' oplossing dateert van de jaren zeventig.

Een drietal weken geleden bezorgde een adviesbureau u een renovatieplan voor het station Montgomery dat 50 miljoen euro zou kosten, terwijl het vorige plan van 20 miljoen euro al werd verworpen omdat het te duur was!

C'était une solution "temporairement définitive" choisie dans les années 70. S'agirait-il d'une spécialité bruxelloise ? Ce n'est pas le seul endroit où les solutions stagnent depuis plus de cinquante ans !

Un plan vous est parvenu, il y a trois semaines environ, pour le réaménagement de la station Montgomery. Le réaménagement prévu par le bureau d'études qui a conçu ce plan serait évalué à 50 millions d'euros. C'est un coût faramineux ! Le plan précédent qui avait été rejeté était évalué à 20 millions d'euros...

Nous serons d'accord sur un point : la station Montgomery nécessite un réaménagement. Cette station est l'une des plus importantes du réseau de la STIB. La fréquentation, les échanges de voyageurs et le nombre de connexions en font un nœud de mobilité où plusieurs lignes se recourent.

⁴²⁶³ L'intégrité de l'œuvre d'art de Folon a suscité des inquiétudes, vu l'état de délabrement de l'endroit. Quant à la signalisation sur les trémies, censée faire rentrer les trams 39 et 44 par l'avenue de Tervuren le soir et les week-ends, elle est pour le moins boiteuse. C'est d'ailleurs le terminus des trams 39 et 44 qui pose le plus de questions.

Plusieurs options existent pour remédier à la situation actuelle. L'une d'elles serait de placer le terminus sur l'avenue de Broqueville en surface et une autre serait d'utiliser l'espace entre le métro et la surface. Ces options seraient largement préférables à la situation actuelle, qui est un véritable enfer pour les riverains de la rue Georges et Jacques Martin et de la rue du Duc.

Combien a coûté l'étude que vous avez réceptionnée il y a trois semaines pour le réaménagement de la station Montgomery ? Pourquoi cette étude a-t-elle mis huit ans à voir le jour ?

Confirmez-vous le prix de 50 millions d'euros pour le projet de réaménagement de la station Montgomery ? Si oui, cette option a-t-elle été envisagée et budgétisée par Bruxelles Mobilité ou par votre administration ?

Que prévoit le plan reçu il y a quelques semaines pour le réaménagement de la station Montgomery ? Quelle est l'option envisagée pour le terminus des trams 39 et 44 ?

Le projet de réaménagement de la station Montgomery est-il une nouvelle fois enterré avant même d'être sérieusement envisagé ?

⁴²⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - L'étude de faisabilité de la rénovation de la station Montgomery et du terminus du tram 39 et du tram 44 a eu pour but de rendre ces espaces accessibles à tous et de supprimer les nuisances dans la rue Georges et Jacques Martin, ainsi que dans la rue du Duc.

Le plan directeur, basé sur les précédents plans refusés par l'urbanisme, répond maintenant aux diverses attentes de la STIB au niveau de l'exploitation des différentes lignes de tram, de métro, de prémétro et même de bus, et corrige les points négatifs relevés en 2012. Celui-ci a été fait en interne par la direction

Door de toestand van het station dreigt het kunstwerk van Foulon in het gedrang te komen. De signalisatie aan de tunnel die tram 39 en 44 's avonds en tijdens het weekend via de Tervurenlaan nemen, is op z'n zachts gezegd ontoereikend. De eindhalte van beide tramlijnen is trouwens het grootste probleem.

Er zijn meerdere oplossingen mogelijk, zoals een bovengrondse eindhalte op de de Broquevillelaan of het gebruik van de ruimte tussen de metro en de bovengrond.

Hoeveel kostte de recente studie voor de heraanleg van station Montgomery? Waarom duurde het acht jaar voor ze er was? Klopt het dat de renovatie 50 miljoen euro zal kosten? Heeft uw administratie of Brussel Mobiliteit dit bedrag opgenomen in de begroting? Wat houdt het renovatieplan precies in? Hoe wordt de eindhalte van tramlijnen 39 en 44 aangepakt?

Wordt het renovatieplan andermaal begraven voor het zelfs overwogen wordt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het haalbaarheidsonderzoek voor de renovatie van station Montgomery en de eindhalte van tram 39 en 44 heeft tot doel de ruimtes voor het publiek toegankelijk te maken en af te rekenen met de hinder in de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat.*

Het richtplan beantwoordt aan de verwachtingen van de MIVB en biedt een oplossing voor de negatieve aspecten die in 2012 aan het licht kwamen. De directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Brussel Mobiliteit liet het plan

de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité. Le coût de cette étude est donc repris dans les coûts de fonctionnement généraux de l'administration.

Au sujet du calendrier, la station Montgomery a fait l'objet d'un concours architectural fin 2005, après sa mise en service plusieurs années avant cette date pour la partie métro. Le concours ne portait que sur la rénovation et la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) de la station, sans tenir compte du terminus des lignes 39 et 44.

Le bureau d'études a introduit fin 2010 une demande de permis d'urbanisme, qui a reçu en 2012 un avis défavorable. S'en sont alors suivies plusieurs années de discussions afin de permettre aux différentes parties prenantes - le bureau d'études lauréat du concours, les communes, la STIB, la Région et le service de l'urbanisme - de trouver un accord sur un concept acceptable par tous.

Cette nouvelle configuration permettait, d'une part, de corriger tous les points relevés lors du refus de permis de 2012 et, d'autre part, d'apporter une solution au terminus du tram. Ce dernier point avait comme double avantage de répondre au problème de la STIB - qui ne pourra plus exploiter cette antenne lorsque les trams de type PCC, c'est-à-dire ceux de l'ancienne génération qui circulent actuellement sur ces lignes, seront en fin de vie - et de supprimer les nuisances pour les riverains des rues Georges et Jacques Martin et du Duc.

Tous ces changements ont conduit à des modifications substantielles du projet de base tel que publié en 2005. Afin d'être en accord avec les règles des marchés publics, Bruxelles Mobilité a été obligée de rompre le contrat avec le bureau d'études initial et de relancer une nouvelle procédure pour le nouveau projet global.

Le coût du projet global de la rénovation est estimé comme suit. La rénovation dans son ensemble comprend, d'une part, la rénovation et la mise en accessibilité aux PMR de la station - le gros œuvre et les parachèvements, les ascenseurs, le renouvellement de la toiture de la station etc. - et, d'autre part, la rénovation du terminus des trams 39 et 44, qui comprend elle-même plusieurs éléments.

⁴²⁶⁷ Le budget s'élève au total à plus de 58 millions d'euros, TVA comprise. C'est un budget conséquent, mais cette rénovation est importante et nous devons faire en sorte d'avancer.

Les objectifs de la rénovation sont les suivants. Pour la station de métro :

- amélioration de l'accès à la station des personnes malvoyantes et à mobilité réduite (PMR) ;
- installation des ascenseurs ;

intern opmaken, wat betekent dat de kostprijs van het onderzoek onder de algemene werkingskosten valt.

Eind 2005 liep er een architectuurwedstrijd om station Montgomery te renoveren en toegankelijk te maken voor minder mobiele personen. De eindhalte van lijnen 39 en 44 maakte echter geen deel uit van de wedstrijdopdracht.

Het adviesbureau vroeg eind 2010 een stedenbouwkundige vergunning aan, waarop in 2012 een negatief advies volgde. De volgende jaren voerden de betrokken partijen uitvoerige besprekingen om tot een algemeen aanvaard concept te komen.

Met de nieuwe plannen worden de gronden voor de vergunningsweigering uit 2012 weggewerkt en komt er een oplossing voor de eindhalte van de tramlijnen. Dat laatste biedt het voordeel dat de MIVB ook nieuwe trams zal kunnen inzetten en dat de hinder in de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat verdwijnt.

Het basisproject uit 2005 is daardoor grondig gewijzigd. Om in overeenstemming te zijn met de regels van de overheidsopdrachten moest Brussel Mobiliteit het contract met het oorspronkelijke adviesbureau verbreken en een nieuwe procedure voor een nieuw totaalproject te starten.

De kosten van de volledige renovatie, met inbegrip van het toegankelijk maken voor minder mobiele personen, de ruwbouw, de afwerking, de liften, de vernieuwing van het dak van het station, de renovatie van de eindhalte van de tramlijnen worden als volgt begroot.

Het totaalbudget bedraagt meer dan 58 miljoen euro, btw inbegrepen. Dat is veel geld, maar het gaat om een belangrijke renovatie.

Het metrostation wordt toegankelijker gemaakt voor wie slechtziend en minder mobiel is door de plaatsing van liften. Het krijgt een nieuwe inrichting om een gevoel van gezelligheid, netheid en veiligheid te creëren. Bovendien wordt het aangepast aan de geldende normen en regels. De toegang tot de metro- en premetroperrons en de overstapmogelijkheden worden verbeterd en het station wordt overzichtelijker en comfortabeler gemaakt.

- amélioration des espaces afin de créer une ambiance générale de convivialité, de propreté et de sécurité ;

- mise en conformité de la station aux normes et réglementations en vigueur ;

- accès facilité aux quais du métro et du prémétro et amélioration de l'intermodalité ;

- amélioration de la lisibilité de l'espace, de l'orientation et du confort des usagers.

Pour le terminus des trams :

- fermeture de la trémie de la rue du Duc et enlèvement des rails de trams en voirie. Pour permettre la fermeture de la trémie tout en exploitant le terminus des trams, la création d'une deuxième trémie dans l'avenue de Tervuren est nécessaire ;

- réaménagement des quais des trams permettant la transition vers le matériel roulant remplaçant les trams PCC, qui ne pourront plus être exploités dans quelques années et ne sont pas accessibles aux PMR. L'objectif est d'atteindre avec le T3000 une fréquence de 24 passages par heure, soit une augmentation de 60 % de la capacité de transport ;

- amélioration de l'accès des personnes malvoyantes et des PMR, avec notamment un ascenseur ;

- nouvelles sorties de secours ;

- mise en conformité de la station aux normes et réglementations en vigueur ;

- création d'une zone de rebroussement et remisage du tram en arrière-gare ;

- amélioration de la lisibilité de l'espace, du confort d'orientation et de la sécurité des usagers ;

- facilitation de l'entretien et prévention du vandalisme ;

- aménagement de locaux confortables pour les pauses du personnel de la STIB.

⁴²⁶⁹ Par ailleurs, le nouveau plan directeur relatif à la rénovation globale de la station de terminus est enfin terminé. Il a été validé par la gouvernance interne, le comité stratégique de la STIB et Bruxelles Mobilité. Je suis sûre que nous serons encore amenés à parler de ce projet.

⁴²⁷¹ **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Vous avez parlé d'une validation interne au niveau de la STIB. Le projet est-il également validé au niveau du gouvernement bruxellois ? Un calendrier est-il prévu en la matière ? Le projet s'inscrit-il dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) évoqué par le ministre-président ?

De eindhalte van de tramlijnen krijgt een tweede tunnelmond in de Tervurenlaan ter vervanging van die in de Hertogstraat, waar ook de tramsporen worden weggehaald.

Ze krijgt nieuwe tramperrons, waardoor de MIVB nieuwe, toegankelijker trams kan inzetten. Het is de bedoeling om het aanbod met 60% uit te breiden tot 24 passages per uur met de T3000. De eindhalte wordt toegankelijker gemaakt voor wie slechtziend of minder mobiel is, onder meer door de installatie van liften, en krijgt nieuwe nooduitgangen. Ze wordt aangepast aan de geldende normen en regels, krijgt een keer-en remisezone, wordt overzichtelijker, comfortabeler en veiliger gemaakt, wordt onderhoudsvriendelijk en vandalismebestendig gemaakt en krijgt comfortabele lokalen waar het MIVB-personeel de pauze kan doorbrengen.

Het richtplan voor de totaalrenovatie van de eindhalte is eindelijk klaar. Het werd goedgekeurd door het intern bestuur, het strategische comité van de MIVB en Brussel Mobiliteit. Het is vast niet de laatste keer dat we het erover hebben.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *De MIVB heeft het project goedgekeurd, maar geldt dat ook voor de Brusselse regering? Maakt het deel uit van het meerjareninvesteringsplan?*

Vous avez également rappelé l'importance de l'accessibilité pour les PMR. Il convient en effet de revoir les sorties et issues de secours, car la sécurité constitue l'un des problèmes de cette station. La configuration actuelle des sorties ne crée pas un sentiment de sécurité pour les voyageurs qui rentrent à des heures tardives. C'est un point essentiel et je suis heureuse que ce projet ait pour ambition d'améliorer les choses à ce niveau.

Quant au montant de 58 millions d'euros annoncé aujourd'hui, il est bien plus élevé que celui de 20 millions d'euros évoqué par le passé. Quelle est la principale différence entre le premier projet et le deuxième, qui explique cet écart ?

Enfin, ai-je bien compris qu'en ce qui concerne les trams 39 et 44, les trémies actuelles dans la rue Georges et Jacques Martin et la rue du Duc - qui sont à l'origine de toutes les nuisances - seront déplacées et qu'une nouvelle trémie sera créée sur l'avenue de Tervueren, à côté de celle déjà existante ? Quelles sont les conséquences pour le passage des voitures sur cette bande latérale de l'avenue de Tervueren ?

Cette bande fait déjà l'objet de discussions dans le cadre du réaménagement de l'avenue de Tervueren. En effet, il est envisagé de créer une piste cyclable entre le square Léopold et le rond-point Montgomery, mais votre cabinet n'a pas encore approuvé ce projet. Comment envisagez-vous les choses ? Qu'advierait-il alors de la bande de trafic automobile existant aujourd'hui ?

⁴²⁷³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Voici quelques précisions sur la composition du budget.

Le budget global du projet s'élève à un peu plus de 34 millions d'euros pour la rénovation et la mise en conformité pour les PMR, à savoir : le gros œuvre et les parachèvements, les équipements basse tension et très basse tension, les ascenseurs, les escalators et les volets de fermeture de la station et le renouvellement de l'étanchéité de la dalle de toiture de la station.

Pour la rénovation du terminus, le budget est estimé à un peu plus de 23 millions d'euros et comprend le génie civil et les parachèvements, les équipements basse tension et très basse tension, les ascenseurs, les escalators et les volets de fermeture, les équipements du nouveau tunnel, le réaménagement des voiries dans le cadre de la fermeture de la trémie rue du Duc.

L'objectif est bien de procéder à cette rénovation et celle-ci sera inscrite au budget pluriannuel, même si ce ne sera pas pour 2021. Je ne peux pas encore vous communiquer le calendrier exact, car il est encore en discussion.

⁴²⁷⁵ Quant à l'impact sur le trafic automobile de l'avenue de Tervueren, vous n'êtes pas sans savoir que cette voirie fait également l'objet d'un projet de réaménagement, dont le renouvellement des voies de tram et plusieurs aménagements en surface. Bruxelles Mobilité veillera bien entendu à la bonne coordination de l'ensemble. L'impact sera limité en surface.

U hebt gewezen op het belang van de toegankelijkheid. Het verheugt me dat de MIVB inziet dat de in- en uitgangen en de nooduitgangen dringend moeten worden aangepakt, want ze vormen een veiligheidsprobleem. Bovendien roepen de in- en uitgangen in de avonduren een gevoel van onbehagen op.

Het budget van 58 miljoen euro ligt ver boven de aangekondigde 20 miljoen euro. Hoe valt het grote verschil te verklaren?

Komt er een nieuwe tunnelmond in de Tervurenlaan? naast de huidige? Wat zijn de gevolgen voor het autoverkeer? Er zijn immers plannen voor een fietspad tussen de Prins Leopoldsquare en het Maarschalk Montgomeryplein, maar uw kabinet heeft die nog niet goedgekeurd. Wat gebeurt er in dat geval met de rijbaan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het totaalbudget van het project bedraagt iets meer dan 34 miljoen euro voor de renovatie en de verbetering van de toegankelijkheid van het metrostation*

De renovatie van de eindhalte van de tramlijnen wordt op iets meer dan 23 miljoen euro geraamd.

De renovatie wordt opgenomen in de meerjarenbegroting, al zal ze nog niet voor 2021 zijn. Ik kan u nog geen precieze planning geven, want de besprekingen lopen nog.

De plannen voor de heraanleg van de Tervurenlaan omvatten onder meer de vernieuwing van de tramsporen en meerdere bovengrondse ingrepen. Brussel Mobiliteit coördineert het geheel. De bovengrondse impact blijft binnen de perken.

4277 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Je retiens que le projet de réaménagement de la station Montgomery sera initié sous cette législature et inscrit dans le budget pluriannuel - mais pas en 2021.

Une solution existe donc pour la rue Georges et Jacques Martin et la rue du Duc, mais il va falloir la concilier avec les projets actuels de réaménagement de l'avenue de Tervueren et de création d'une piste cyclable. Il est possible que la bande latérale disparaisse partiellement ou soit revue au profit du tram, ce qui nécessiterait de repenser son accès à la circulation automobile et cycliste.

Le coût estimé de ce projet est de 58 millions d'euros : ce montant important s'explique par la mise en conformité visant à assurer l'accessibilité aux PMR (ascenseurs, etc.). J'entends bien que vous assumerez ce montant dans un budget pluriannuel, pour autant que vous parveniez à convaincre vos partenaires de la majorité de réaliser un tel investissement. Mais vous avez bien l'intention de concrétiser ce projet.

4277 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est mon intention, mais je ne puis l'inscrire dans un calendrier précis, car il s'agit de travaux de très grande ampleur et d'un projet ambitieux. Je ne peux vous assurer que celui-ci sera finalisé sous cette législature.

Nous sommes néanmoins satisfaits de disposer d'une étude qui convienne à tout le monde. Nous espérons à présent avancer dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

5105 **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

5105 **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,**

5105 **concernant "l'aménagement des pôles d'échanges".**

5105 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

5105 **concernant "MaaS et l'application MoveBrussels".**

5107 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Début septembre, le nord et le sud du pays passaient la deuxième vitesse dans leur transition vers une mobilité plus intégrée et plus connectée. Ainsi, la Flandre a attribué 100 millions d'euros au développement de plates-formes multimodales sous cette législature tandis que la Wallonie lançait la mise en place d'un mobipoint à Wavre.

L'importance d'investir dans des pôles multimodaux n'est plus à prouver. Indispensables à la transition vers une mobilité moins axée sur l'autosolisme, ces espaces de rencontre entre modes de

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *De renovatie van het station Montgomery gaat dus nog deze regeerperiode van start, maar wordt pas na 2021 in de meerjarenbegroting opgenomen.*

Er komt een oplossing voor de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat, maar die vergt afstemming op de plannen voor de heraanleg van de Tervurenlaan en de aanleg van een fietspad.

De kostprijs wordt op 58 miljoen euro geraamd. U kunt dit bedrag pas opnemen in een meerjarenbegroting als uw regeringspartners daarmee instemmen, maar u bent vast van plan om het project uit te voeren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Inderdaad, al kan ik nog geen precieze planning geven. Het gaat immers om omvangrijke werken. Ik ben niettemin tevreden dat er geen weerstand is tegen deze studie, zodat we nu vooruitgang kunnen boeken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de inrichting van de uitwisselingspolen".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

betreffende "MaaS en de MoveBrussels-applicatie".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Begin september schakelden Vlaanderen en Wallonië een versnelling hoger in hun overgang naar een beter geïntegreerde mobiliteit. Vlaanderen trok 100 miljoen euro uit voor de ontwikkeling van multimodale knooppunten en Wallonië richtte een zogenaamd mobipoint op in Waver.*

Het belang van multimodale hubs moet niet meer worden aangetoond. Ze bevorderen het gebruik van het openbaar vervoer en de zachte vervoersmodi.

transports font la part belle aux transports en commun et à la mobilité douce.

Notre Région n'est pas en reste puisqu'elle a affirmé, dans le plan Good Move, son intention de développer une gare routière internationale, en plus du réaménagement des gares et pôles d'échanges déjà présents.

Good Move prévoit la mise en place d'un référentiel commun d'aménagement des pôles d'échanges. Quel est-il ? Quels seront les critères de définition de ces pôles ?

Prévoyez-vous de développer de nouveaux pôles ? Si oui, quel est le calendrier envisagé ?

Good Move prévoit qu'un pôle d'échanges sera réaménagé en 2020. De quel pôle s'agit-il ? Quel est le budget alloué à ce réaménagement ? Quelles modifications ont-elles été apportées au pôle concerné ?

Quels sont les pôles qui devraient être rénovés aux horizons 2025 et 2030 ? Quelles modifications seront-elles apportées à ces pôles ?

Où en est le projet d'installation d'une gare routière internationale ?

5109
5111 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *L'application de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) MoveBrussels est en phase de test. Ce planificateur d'itinéraires, qui propose à l'utilisateur diverses possibilités en fonction des solutions de mobilité présentes dans la Région, doit satisfaire à au moins deux conditions pour se distinguer des autres.*

Premièrement, l'application doit permettre à l'utilisateur d'acheter facilement et rapidement un titre de transport. Un certain degré d'intégration tarifaire entre les quatre compagnies de transports publics, mais aussi les opérateurs privés, me semble donc indispensable. L'utilisateur doit pouvoir passer d'un mode de transport à l'autre sans se soucier de savoir s'il possède l'abonnement approprié.

À Anvers, il est possible, grâce à l'application Whim, d'acheter un abonnement mensuel ou annuel permettant d'utiliser différents moyens de transport. Il peut s'agir, par exemple, d'un accès illimité aux transports en commun et aux vélos partagés complété par des tarifs plus avantageux pour les courses en taxi et les voitures de location. L'utilisateur pourra acheter un billet dans MoveBrussels, mais l'application serait bien sûr plus intéressante si elle proposait aussi des formules d'abonnement.

Deuxièmement, il me semble nécessaire d'examiner la possibilité d'intégrer l'offre privée dans l'application - je pense aux opérateurs de trottinettes, de voitures et de vélos partagés. Il faut éviter à la fois que l'application devienne une coquille

Het Brussels Gewest blijft niet achter, want in het plan Good Move kondigt het de ontwikkeling aan van een internationaal busstation, bovenop de reeds bestaande stations en multimodale knooppunten.

Volgens Good Move moeten de multimodale knooppunten ook volgens een vast schema ontwikkeld worden. Wat houdt dat schema in?

Komen er nieuwe knooppunten? Hoe ziet de planning eruit?

Een van de multimodale knooppunten wordt volgens Good Move heringericht in 2020. Welke is dat en welk budget gaat ermee gepaard? Om welke wijzigingen gaat het?

Welke knooppunten moeten gerenoveerd worden tegen 2025 en 2030 en welke wijzigingen gaan daarmee gepaard?

Hoever staat het internationale busstation?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De MaaS-applicatie, MoveBrussels, is een eerste testfase ingegaan. De applicatie is een soort van routeplanner die alle mobiliteitsoplossingen in het gewest in kaart brengt en vervolgens diverse mogelijkheden aan de gebruiker aanbiedt. Wil MoveBrussels zich onderscheiden van de "gewone" routeplanners, dan moet volgens mij aan minstens twee voorwaarden voldaan worden.

Ten eerste moet de applicatie toelaten dat gebruikers snel en gemakkelijk tickets kunnen aanschaffen. Een zekere mate van tariefintegratie, niet alleen met de vier openbare vervoersmaatschappijen maar ook met de privéoperatoren, lijkt mij onontbeerlijk. De gebruiker moet immers zo eenvoudig mogelijk gebruik kunnen maken van de diverse mobiliteitsoplossingen. De gebruiker moet dus kunnen wisselen tussen diverse vervoersmogelijkheden, zonder zich zorgen te moeten maken over of hij of zij wel over het juiste abonnement beschikt.

Een tijdje geleden werd in Antwerpen reeds gestart met een MaaS-applicatie, genaamd Whim. Deze wordt ook in andere steden over de hele wereld gebruikt en laat toe om een abonnement aan te kopen waarmee men, aan een vast maandelijks of jaarlijks tarief, kan gebruikmaken van verschillende transportmiddelen. Het gaat dan bijvoorbeeld over een onbeperkte toegang tot het openbaar vervoer en deelfietsen, aangevuld met voordeligere tarieven voor taxiriten en huurauto's. Ik zag dat de MoveBrussels-applicatie zal toelaten om in de app zelf tickets aan te schaffen. Dit lijkt me noodzakelijk, want het komt de gebruiksvriendelijkheid ten

vide et qu'elle crée des conditions de concurrence déloyale en proposant certains opérateurs et pas d'autres.

goede. De applicatie wordt natuurlijk aantrekkelijker als ze ook abonnementsformules zou aanbieden.

Ten tweede lijkt het mij noodzakelijk na te gaan hoe het private aanbod kan worden opgenomen in de MoveBrussels-applicatie. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de aanbieders van deelsteps, deelfietsen en carsharing in het gewest. Enerzijds moeten we vermijden dat de applicatie een lege doos zou zijn, anderzijds moeten we erop toezien dat er geen oneerlijke concurrentie ontstaat als de applicatie bepaalde operatoren wel en andere niet aanbiedt.

⁵¹¹³ *Est-il possible d'acheter dans l'application, outre des billets à la pièce, un abonnement combinant les transports publics aux vélos partagés et aux solutions de mobilité offertes par des opérateurs privés ? La version pilote comprend-elle déjà cette fonction ? Des négociations ont-elles été menées avec des opérateurs privés en ce sens ? À quels critères doivent-ils répondre ? Quand seront-ils rendus publics ? Quelle offre sera reprise dans l'application ?*

De MoveBrussels-app is nog voor verbetering vatbaar. Kun je met de applicatie, naast losse kaartjes, ook een abonnement kopen waarin het gebruik van het openbaar vervoer wordt gecombineerd met deelfietsen en private mobiliteitsoplossingen? Zit die functionaliteit al in de testversie? Zijn er al onderhandelingen met privépartners om abonnementsformules aan te bieden? Aan welke criteria moet een privépartner voldoen? Wanneer worden die bekendgemaakt? Welk aanbod wordt in de MoveBrussels-applicatie opgenomen?

⁵¹¹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le référentiel commun d'aménagement des pôles d'échanges, le plan régional de mobilité Good Move envisage en effet de renforcer les possibilités de déplacements intermodaux par la requalification des pôles d'échanges en veillant à la qualité des services, à l'accessibilité universelle, au niveau de confort et à la lisibilité des cheminements. Ces lieux doivent être mieux intégrés dans le tissu urbain, particulièrement aux gares du réseau S ainsi que dans le cadre de plans d'aménagement directeurs (PAD). L'action relative à l'aménagement des pôles d'échanges mentionne aussi la nécessité d'accompagner le développement de l'offre de cars moyenne et longue distances, en proposant un site d'accueil confortable et attractif pour les opérateurs et les voyageurs.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Good Move is inderdaad bedoeld om de combinatie van meerdere verplaatsingsmethoden te bevorderen door multimodale knooppunten volgens een vast schema uit te werken, zodat alles duidelijk is voor de gebruikers. Daarbij moeten de kwaliteit van de dienstverlening, de toegankelijkheid en het comfort natuurlijk gegarandeerd zijn. De knooppunten moeten beter geïntegreerd worden in het stedelijke weefsel en er moeten aantrekkelijke locaties gecreëerd worden voor langeafstandsbussen en autocars.*

Een werkgroep met vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, de MIVB, Beliris en een externe consultant werkt nu aan het algemene schema voor de multimodale knooppunten en de metrostations. Het schema moet ervoor zorgen dat:

- de stations aansluiten bij de stedelijke ontwikkeling van de wijken;

- de gebruikers zich er thuis voelen;

- de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert;

- het Brusselse openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk wordt;

- mensen zich vaker verplaatsen met verschillende vervoersmiddelen;

- de stations al voorzien zijn op toekomstige evoluties van het openbaar vervoer;

- de psychologische drempel tussen ondergronds en bovengronds vervoer wordt weggenomen;

Un référentiel d'aménagement des pôles d'échanges, ainsi que des stations de métro, est en cours de réalisation. Dénommé "Directives relatives à la conception des stations de métro et prémétro de Bruxelles : nouvelles stations / projets de rénovation", ce référentiel est élaboré par un comité de travail composé des représentants de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de Beliris ainsi que d'un conseil externe en matière d'accessibilité universelle. Il a comme objectif d'assurer une conception universelle qui permette de :

- s'inscrire dans un développement urbain des quartiers ;

- favoriser son appropriation ;

- améliorer la qualité de l'espace public, ce qui contribue au confort des habitants de la Région dans sa globalité ;

- assurer l'accessibilité universelle des transports publics bruxellois ;

- favoriser le déplacement multimodal ;
- anticiper les évolutions du transport public (automatisation, micromobilité, augmentation de la fréquentation, etc.) ;
- réduire fortement la barrière psychologique qu'entretient le souterrain avec la surface ;
- assurer la cohérence interdisciplinaire entre les différentes techniques.

Ce référentiel de qualité de l'espace public des stations de métro prend comme postulat de base l'utilisateur. C'est un document fondamental qui articule tous les autres référentiels qui abordent des sujets spécifiques et techniques.

⁵¹⁹ Le processus de son élaboration se trouve actuellement en fin de la phase de prévalidation. Il a été présenté pour avis devant la section des modes actifs - y compris personnes à mobilité réduite (PMR) - de la Commission régionale de la mobilité (CRM) en date du 20 octobre et à la réunion plénière de la CRM du 26 octobre.

Parallèlement, un avis sera demandé à la SNCB et à Infrabel. Une fois tous les avis reçus, des réunions complémentaires du comité de travail avec les acteurs concernés sont évidemment prévues, ce qui permettra les derniers alignements. À la fin de ce processus, le référentiel sera transmis aux directions de Bruxelles Mobilité et de la STIB pour validation et mise en œuvre. Le suivi et le retour d'expérience sont également prévus ensuite.

Au sujet des pôles, le pôle d'échanges réaménagé en 2020 est celui de la station De Brouckère. Le projet de rénovation et transformation de ce pôle est constitué de deux parties : la partie nord-sud (prémétro) et la partie est-ouest. Le projet nord-sud, terminé en 2019, porte sur différents aménagements : le nouvel accès avec l'auvent, face au Passage du Nord, qui permet une meilleure intégration dans le projet de réaménagement des boulevards du centre et facilite l'accès à la station tant pour les cyclistes que pour les usagers, la réalisation de nouveaux garde-corps et totems aux trémies d'accès à la station, des parkings à vélos semi-sécurisés à l'abri et sécurisés avec un point vélo ainsi que des sanitaires publics.

Pour le projet de la partie est-ouest qui doit être terminé pour la fin 2020, plusieurs réaménagements sont prévus, comme l'optimisation de la sécurité contre les incendies dans la station, l'agrandissement de la station, l'amélioration de l'accessibilité universelle en lien avec les centres The Mint Brussels et Anspach Shopping ainsi que l'objectif de rendre la station plus accueillante et en lien avec son environnement.

En ce qui concerne les modifications, il existe un programme prévisionnel de renforcement, de développement et de rénovation des pôles d'échanges d'ici 2025 à 2030. Il existe un calendrier avec des budgets prévus station par station.

- de interdisciplinaire samenhang verzekerd is.

Het uitgangspunt is de gebruiker. In het schema voor de metrostations worden de andere richtdocumenten verwerkt die betrekking hebben op specifieke en technische kwesties.

Op 20 en 26 oktober boog de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) zich over de eerste versie van het schema. Ook de NMBS en Infrabel zullen een advies geven. Op basis van die adviezen zal de werkgroep dan het ontwerp aanpassen. Uiteindelijk moet het bekrachtigd en uitgevoerd worden door de directies van Brussel Mobiliteit en de MIVB. Nadien zal het schema ook worden geëvalueerd.

In 2020 wordt het station De Brouckère aangepakt. De renovatie en transformatie daarvan verloopt in twee fasen. In 2019 werd het noord-zuidproject afgewerkt: een nieuwe ingang die het station toegankelijker maakt voor fietsers en het beter doet passen in het project voor de heraanleg van de centrale lanen, veiligere toegangshellingen, halfbeveiligde en beveiligde fietsparkings en openbare toiletten.

Het oost-westproject moet tegen eind 2020 klaar zijn. Het betreft een betere brandbeveiliging, een uitbreiding van het station en een betere toegankelijkheid via The Mint Brussels en Anspach Shopping. In het algemeen is het de bedoeling dat De Brouckère een aangenamer station wordt.

Er bestaat wel degelijk een planning en budgetten voor de renovatie van de metrostations tegen 2025 of 2030.

5121 Pour les autres stations de transport public qui sont les principaux pôles d'échanges aménagés et développés par la Région, des améliorations sont en cours dans les gares nationales. Des travaux sont actuellement réalisés à la gare du Nord et d'autres sont programmés dans diverses haltes ferroviaires par la SNCB et Infrabel.

En outre, le plan régional de mobilité envisage également le développement de la plate-forme de mobilité qui regrouperait en un seul point visible sur l'espace public, ou au sein de projets urbanistiques, divers services de mobilité partagée. Ces réflexions sont en cours.

Au sujet de la gare routière internationale, je vous ai informés récemment sur l'état des lieux de l'étude en cours. Les discussions avec la commune d'Anderlecht - puisque le projet est prévu dans cette commune - ont été entamées lors de la précédente législature et doivent reprendre sur la base d'une nouvelle analyse des besoins, et ce en raison de la crise du Covid-19 qui a aussi touché le secteur des bus internationaux.

5123 (poursuivant en néerlandais)

MoveBrussels est évidemment un projet pilote. Pour l'instant, il ne propose aucune formule d'abonnement combinant les transports publics et l'offre de sociétés privées, mais cette possibilité devrait voir le jour, vu les avantages importants qu'elle présente.

Les fournisseurs de services de mobilité (FSP) sont sélectionnés sur la base de divers critères : services, impact environnemental, couverture géographique, disposition à coopérer, soutien bilingue et adhésion au principe STOP.

Pour ce projet pilote, qui durera jusqu'en avril 2021, un appel d'offres est en cours. Cette procédure de négociation ne prévoit pas de mise en concurrence préalable.

Nous visons, dans un premier temps, au moins un opérateur par mode de transport. Nous avons déjà attiré un opérateur de trottinettes partagées, deux opérateurs de vélos partagés et une société d'autopartage.

Presque tous les FSP actifs à Bruxelles cherchent à faire intégrer leurs solutions de mobilité dans MoveBrussels. D'autres opérateurs seront ajoutés prochainement à ceux que je viens d'énumérer. Le but est de réunir le plus possible d'opérateurs répondant aux critères afin d'offrir aux clients un large éventail de possibilités.

Ce projet pilote est mis en œuvre par la STIB pour le compte de la Région, qui souhaite créer un cadre juridique pour rendre possibles plusieurs applis et renforcer ainsi la multimodalité, un des objectifs du plan Good Move.

Er zijn ook verbeteringswerken aan de gang in de nationale spoorwegstations. Momenteel wordt er gewerkt in het Noordstation en er zijn ook plannen voor andere stations.

Het Gewestelijke Mobiliteitsplan (GMP) voorziet ook in een mobiliteitsplatform dat verschillende diensten voor deelmobiliteit verenigt op één zichtbaar punt in de openbare ruimte. Daar wordt nu over nagedacht.

De gesprekken met de gemeente Anderlecht over het internationale busstation zijn tijdens de vorige regeerperiode begonnen. Ik zal ze hervatten op basis van een nieuwe behoeftenanalyse, aangezien de coronacrisis ook de sector van de internationale bussen zwaar getroffen heeft.

(verder in het Nederlands)

MaaS is uiteraard een proefproject. Momenteel zijn er geen formules die een abonnement op het openbaar vervoer combineren met het aanbod van privébedrijven. Het is wel de bedoeling dat die er komen, want op lange termijn valt er veel winst mee te boeken.

De Mobility Service Providers (MSP's) worden geselecteerd op basis van een aantal criteria: service, impact op het milieu, geografische dekking, bereidheid tot samenwerking, tweetalige ondersteuning en aansluiting bij het gewestelijke visie van het STOP-principe.

Voor het MaaS-proefproject loopt in deze fase een procedure met offerteaanvraag die een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande oproep tot mededinging is. Er is dus geen open marktbevraging naar aanleiding van het proefproject.

Voor dit proefproject, dat tot april 2021 loopt, wordt in eerste instantie gemikt op minimaal één operator per vervoerswijze. Het proefproject is van start gegaan met een beperkt aantal aanbieders om het behapbaar te houden. Momenteel zijn er een operator van deelsteps die in Brussel actief is, twee operatoren van deelfietsen (station-based en free floating) en een autodeelbedrijf (station-based) bij betrokken.

Vrijwel alle in Brussel actieve MSP's zijn enthousiast om hun mobiliteitsoplossingen in MoveBrussels te laten opnemen. In de nabije toekomst wordt een tweede deelstepoperator, een autodeeloplossing (free floating), Taxis Verts, Collecto en twee operatoren van deelmotorfietsen toegevoegd.

In de loop van het proefproject worden mogelijk nog andere operatoren geïntegreerd. De doelstelling is om op lange termijn zo veel mogelijk operatoren die aan de selectiecriteria voldoen,

5127 **M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Par pôle d'échanges, vous entendez principalement les stations de métro et les gares ferroviaires ?

5127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pas exclusivement. Il y a aussi les gares routières internationales, mais les gares de la SNCB et les stations de la STIB représentent en effet les plus importants pôles.

5131 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais)**.- *J'espère que les abonnements ne se feront pas trop attendre.*

Le projet Villo dure jusqu'en avril 2021, mais je vous invite à le prolonger. Nous avons besoin de la multimodalité.

5131 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais)**.- *Le projet pilote aurait déjà dû être achevé, mais il a été prolongé à cause du premier confinement. Un nouveau projet est en cours. L'action du gouvernement sera à nouveau perturbée au cours des prochains mois. Je ne me prononcerai donc pas sur les délais, mais notre intention est d'en avoir terminé l'année prochaine.*

5131 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais)**.- *J'entends bien, mais il ne faudrait pas que cela s'éternise.*

- Les incidents sont clos.

5139 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

5139 **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,**

5139 **concernant "les suites données à la demande officielle de la commune d'Anderlecht d'élaborer un projet alternatif pour l'aménagement du boulevard Sylvain Dupuis".**

5141 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Nous assistons à un nouveau rebondissement dans le dossier du réaménagement du boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht, puisque le collègue de

op te nemen om zo de klantenervaring te verrijken door een grote waaier van mobiliteitsoplossingen voor te stellen.

Tot zover de app. Het gaat om een proefproject dat de MIVB voor rekening van het gewest uitvoert. Het gewest wil een juridisch kader creëren om eventueel meerdere apps mogelijk te maken en zo de multimodaliteit verhogen, want dat is een van de doelstellingen van Good Move.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *U ziet vooral de metro- en treinstations als multimodale knooppunten?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik reken daar ook de internationale busstations bij, maar de metro- en treinstations zijn inderdaad de voornaamste knooppunten.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U sprak over abonnementen op middellange en lange termijn. Ik hoop dat die termijn niet te lang zal zijn.

De criteria die u vermeldde, zoals de dekking en de tweetaligheid, lijken mij logisch en kan ik enkel ondersteunen.

Het Villo-project loopt tot april 2021. Die multimodaliteit moeten we omarmen. We mogen een voortzetting van Villo niet op de lange baan schuiven. Ik heb daar alle vertrouwen in en moedig u aan op de ingeslagen weg verder te gaan.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het proefproject had eigenlijk al afgelopen moeten zijn, maar door de eerste lockdown is dat uitgesteld. Nu loopt er een nieuw project. Ook de komende weken en maanden zal de werking van de regering weer wat verstoord worden. Ik spreek mij dus niet uit over precieze termijnen, maar het blijft de bedoeling om dit in het komende werkjaar af te ronden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat begrijp ik, maar laten we het toch niet hebben over de lange termijn.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het gevolg gegeven aan de officiële vraag van de gemeente Anderlecht voor een alternatief traject voor de aanleg van de Sylvain Dupuislaan".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De gemeente Anderlecht heeft het gewest officieel gevraagd om het lopende project voor de heraanleg van de Sylvain Dupuislaan*

la commune a officiellement demandé à la Région d'abandonner le projet actuel, source de désagréments considérables et de dangerosité accrue, tant pour les automobilistes que pour les piétons et cyclistes voulant accéder au Westland Shopping Center.

Alors que ces aménagements avaient pour objectif de sécuriser et de faciliter la circulation des cyclistes pendant la période suivant le confinement, ces derniers, ne se sentant pas rassurés par le nouveau dispositif, continuent en effet d'utiliser les aménagements antérieurs et pas les nouvelles pistes cyclables réalisées sans vision d'ensemble.

Après quatre mois de tergiversations, la commune s'est donc désolidarisée du projet et vous demande de lui soumettre une autre proposition. Votre cabinet a déclaré qu'elle transmettrait un nouveau projet pour le 29 septembre.

Pourriez-vous nous donner plus d'informations sur le nouveau plan proposé à la commune ? Comment la concertation, qui faisait largement défaut lors du premier aménagement, va-t-elle cette fois s'organiser, et selon quelle méthode ?

Est-il prévu de réellement consulter la STIB, la zone de police Midi, les riverains, les commerçants - singulièrement ceux du Westland Shopping Center - et les autorités communales avant de mettre en œuvre les nouvelles formules alternatives tant attendues ?

Par ailleurs, s'il s'avère qu'une large concertation est bien à l'ordre du jour pour l'avenir du boulevard, qu'est-il prévu à court terme pour tenter d'apaiser la situation actuelle, qui reste chaotique à plusieurs égards ?

Si personne ne nie que les aménagements du boulevard pouvaient faire l'objet d'améliorations et d'ajustements, la manière dont ce dossier a été traité a eu un effet tout à fait contre-productif, comme l'indiquent l'ensemble des acteurs impliqués. J'espère donc que votre nouvelle proposition présentera une vision réellement concertée et informée afin d'éviter un nouveau rétropédalage et une série de conséquences dont nous nous passerions fort bien.

⁵¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai déjà expliqué devant cette commission à plusieurs reprises, le principe stratégique des aménagements est de tester, surveiller et améliorer. Il s'agit d'aménagements provisoires et de tests à améliorer. Nous avons mis en œuvre plus de quinze projets pilotes ou provisoires. Certains de ces projets ont posé quelques soucis, et des remarques des riverains, des commerçants ou des communes nous sont parvenues. Nous avons alors procédé rapidement à des ajustements.

C'est l'avantage de ces tests qui peuvent être améliorés assez facilement. Dans la plupart des projets, les réactions aux tests sont globalement positives, il est donc moins nécessaire d'organiser des concertations supplémentaires dans ce cas. C'est pourquoi une évaluation a lieu pour chaque aménagement.

op te geven, omdat het te veel problemen veroorzaakt voor de automobilisten, fietsers en voetgangers die naar het Westland Shopping Center willen.

Het doel van de heraanleg was net om de omgeving veiliger te maken voor fietsers, maar die hebben geen vertrouwen in de tijdelijke fietspaden die tijdens de lockdown werden ingericht en blijven de oude infrastructuur gebruiken.

Uw kabinet meldde dat het tegen 29 september een nieuw project zou voorstellen. Kunt u daar meer over vertellen? Over het eerste project werd er nauwelijks overleg gepleegd. Zult u de MIVB, de politiezone Zuid, de buurtbewoners, de handelaars en de gemeente raadplegen over het nieuwe project?

Wat zult u op korte termijn ondernemen om de huidige chaotische situatie op te lossen? Niemand betwist dat een heraanleg nodig is, maar de huidige aanpak heeft een contraproductief effect. Hopelijk vergaat het uw nieuwe project beter.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het strategische principe achter een tijdelijke inrichting is: testen, evalueren en verbeteren. Er lopen momenteel meer dan vijftien tijdelijke projecten. Over sommige projecten heb ik verschillende opmerkingen gekregen en die heb ik dan ook aangepast. Bij andere waren de reacties vooral positief.*

Over de Sylvain Dupuislaan heb ik meermaals overlegd met de gemeente en met andere betrokken partijen. Op basis daarvan zijn er al enkele wijzigingen doorgevoerd. Brussel Mobiliteit heeft regelmatig contact gehad met de gemeentelijke diensten en de politiezone. Mijn kabinet en ik hebben gesproken met de burgemeester en de schepenen. Er vond ook uitgebreid overleg plaats met het Westland Shopping Center en met de MIVB.

L'évaluation comprend trois volets, comme je l'ai expliqué à M. Loewenstein, le 29 septembre dernier.

L'exemple du boulevard Sylvain Dupuis est pertinent. Il a donné lieu à plusieurs moments de concertation avec la commune et les différentes parties prenantes. Plusieurs adaptations ont été discutées avec ces dernières ; des modifications ont ainsi déjà été effectuées.

Nous avons élaboré une vision conjointe avec la commune, qui a été présentée aux riverains le mercredi 21 octobre. Nous proposons de conserver une piste cyclable bidirectionnelle protégée et séparée des piétons dans le nord du boulevard afin de créer une liaison correcte avec la piste venant de la Région flamande.

Bruxelles Mobilité a eu de nombreux contacts avec les services de la commune et la police de la zone qui la conseille. Mon cabinet et moi-même avons eu des contacts réguliers tant avec les échevins compétents qu'avec le bourgmestre. Il y a également eu plusieurs réunions avec le Westland Shopping Center sur le projet modifié mais aussi sur les mesures à mettre en œuvre pour régler les problèmes de circulation dus au chantier. Les contacts entre Bruxelles Mobilité et la STIB sont réglés entre les techniciens.

En conclusion, le plan a été présenté aux riverains et nous travaillons actuellement au calendrier de mise en œuvre.

⁵¹⁴⁹ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'ai pris connaissance de votre communication parue dans la presse à la fin de la semaine dernière, qui a naturellement influencé la question que j'avais introduite auparavant. Les riverains et usagers du boulevard Sylvain Dupuis, mais aussi les habitants des rues avoisinantes, sont très préoccupés par le calendrier des futurs aménagements censés remplacer les propositions initiales.

Au regard de la situation actuelle, quand pouvons-nous attendre un changement significatif en la matière ? Pouvez-vous nous donner une perspective temporelle pour la réalisation de cette nouvelle mouture du boulevard ? Celle-ci devrait être de nature à régler les problèmes pointés à maintes reprises. N'oublions pas que les aménagements réalisés jusqu'alors sur le boulevard ont été présentés comme des tests et réalisés en un week-end.

⁵¹⁵¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous souhaitons évidemment présenter d'abord le projet à la population, ce qui a été fait la semaine dernière. Le projet est actuellement mis en œuvre et j'espère qu'il sera achevé dans les semaines à venir. Sauf problème technique, nous souhaitons avancer le plus vite possible. Il ne s'agit pas de changements mineurs : un arrêt doit être déplacé et l'impact des travaux mesuré.

- *L'incident est clos.*

⁵¹⁵⁵ **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

Ik heb met de gemeente een gezamenlijke visie uitgewerkt en die op 21 oktober aan de bevolking voorgesteld. Het plan is om een tweerichtingsfietspad, gescheiden van het voetpad, te behouden aan de noordzijde van de laan, om te zorgen voor een goede aansluiting op het fietspad dat vanuit het Vlaams Gewest komt. Een tijdschema is in de maak.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Uw persmededeling van vorige week heeft natuurlijk mijn vraag beïnvloed. De omwonenden en gebruikers van de Sylvain Dupuislaan maken zich zorgen over het tijdschema voor de heraanleg.*

Wanneer zal de situatie daadwerkelijk veranderen? Wanneer zal de heraanleg klaar zijn? Die moet de vele hiaten van de huidige situatie wegwerken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik wilde het project natuurlijk eerst aan de bevolking voorstellen. Dat is nu gebeurd en ik hoop dat het de komende weken kan worden afgewerkt. Ik wil in elk geval zo snel mogelijk te werk gaan, maar het gaat hier niet om kleine ingrepen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

5155 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,

5155 concernant "la réutilisation des panneaux de limitation de vitesse rendus obsolètes par la mise en place de la zone 30 généralisée".

5155 Mme la présidente.- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège de la présidence.

5159 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Au 1er janvier 2021, la circulation dans l'ensemble de la Région bruxelloise sera limitée à 30 km/h. À partir de cette date, moins de panneaux seront nécessaires, étant donné que cette mesure sera généralisée. En revanche, des panneaux resteront nécessaires pour les autres zones, comme les zones 50 ou zones 70.

Depuis le 1er septembre, la vitesse sur le ring de Bruxelles est limitée, sauf pour les portions se situant en Région wallonne, à 100 km/h. Ces changements de vitesse impliquent nécessairement certains aménagements de voirie, notamment au niveau de la signalétique.

Au vu des circonstances économiques difficiles que nous connaissons et de notre volonté de nous inscrire dans une économie circulaire en assurant le recyclage, il me semble que les deniers publics doivent être dépensés avec la plus grande diligence. Les impératifs écologiques impliquent également la plus grande réutilisation possible des matériaux à notre disposition.

Où en est le déploiement de l'application eSign, qui répertoriera l'ensemble des panneaux de signalisation dans la capitale ? L'ensemble des communes sont-elles aujourd'hui parties prenantes au projet ? Pour rendre cette application la plus efficace possible, il est important que tous jouent le jeu en temps réel. Quels sont les principaux freins rencontrés dans sa mise en œuvre ?

D'autres partenaires, tels que la STIB et parking.brussels, l'agence du stationnement, sont-ils associés à ce stade ? Si tel n'est pas le cas, pourquoi ? D'autres partenariats sont-ils prévus ? Quand cette application permettra-t-elle de donner une vision d'ensemble des informations sur panneaux concernant la mobilité dans notre Région ?

5161 Par ailleurs, disposez-vous aujourd'hui d'une cartographie de tous les panneaux de signalisation présents sur les voiries régionales ? Combien de panneaux comptabilisez-vous ? Appartiennent-ils tous à Bruxelles Mobilité ? Si non, à qui et dans quelle proportion ?

Combien de panneaux de limitation de vitesse trouve-t-on sur le territoire régional ? Combien devez-vous en enlever ou en ajouter dans le cadre de la nouvelle réglementation liée à la

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

betreffende "het hergebruik van snelheidsbeperkingverkeersborden die overbodig geworden zijn na de algemene invoering van de zone 30".

Mevrouw de voorzitter.- Ik kom tussen in mijn eigen naam vanaf de voorzitterszetel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Op 1 januari 2021 wordt de maximumsnelheid in het hele gewest beperkt tot 30 km/u. Daardoor zullen er heel wat minder verkeersborden nodig zijn. Anderzijds is de maximumsnelheid op de Ring sinds 1 september beperkt tot 100 km/u. Daar zijn dus net meer borden nodig om dat aan te geven. De mogelijkheid van een hergebruik van borden, wat economisch en ecologisch interessant is, dient zich aan.

Hoever staat de app eSign, die een overzicht moet bieden van alle verkeersborden in het gewest? Nemen alle gemeenten deel aan dat project? Wat zijn de voornaamste hinderpalen?

Zijn er andere partners bij het project betrokken, zoals de MIVB of parking.brussels? Zo niet, waarom niet? Wanneer zal de app volledig functioneel zijn?

Beschikt u over een overzicht van alle signalisatieborden op de gewestwegen? Hoeveel zijn dat er? Zijn ze allemaal eigendom van Brussel Mobiliteit? Zo niet, van wie dan wel?

Hoeveel borden staan er in het gewest die een beperking van de maximumsnelheid aangeven? Hoeveel moeten er verdwijnen of bijkomen in het kader van de zone 30? Hoeveel borden voor een zone 20 zijn er in 2020 geplaatst en hoeveel heeft dat gekost?

zone 30 ? Combien avez-vous implanté de panneaux zone 20 en 2020 ? Pour quel montant ?

Combien coûte un panneau de limitation de vitesse zone 30 à la pièce ? Quel est le budget annuel consacré à l'achat de panneaux de signalisation ? Quel budget a été débloqué cette année à cet effet pour mettre en place la zone 30 généralisée d'ici le 1er janvier ? De combien en avez-vous besoin pour 2021 ?

Comment allez-vous rationaliser l'usage des panneaux de limitation de vitesse à l'aune des changements de limitation prévus en Région bruxelloise et sur le ring de Bruxelles ?

Votre prédécesseur parlait déjà d'une nécessaire rationalisation, puisqu'il reconnaissait une pollution visuelle dans de nombreux espaces publics régionaux empêchant la lisibilité des informations les plus importantes, notamment en matière de sécurité routière. D'après lui, Bruxelles Mobilité réalisait une étude sur la rationalisation des panneaux de signalisation à Bruxelles. Quels sont les résultats de cette étude ? Quelles en sont les recommandations sur le plan de la collaboration avec les communes ?

Combien de panneaux sont-ils remplacés annuellement pour cause d'usure ou de dégradation ? Comment sont utilisés les panneaux rendus obsolètes ? Sont-ils réutilisables ? Si oui, comment sont-ils réutilisés, suivant quel processus ? Dans quelle proportion les panneaux obsolètes sont-ils actuellement réutilisés ? Que fait-on des autres ? Quels obstacles empêchent une réutilisation maximale, voire totale, de ces équipements ?

Une équipe, un atelier, du matériel sont-ils à disposition au sein de Bruxelles Mobilité pour peindre les anciens panneaux ou utiliser d'autres techniques ? Si non, pourquoi ? Bruxelles Mobilité est-elle dotée d'une ressourcerie ? Si non, pourquoi ? Comment organise-t-elle le recyclage de ce type de matériaux ? Cela se fait-il en partenariat avec les communes ?

Enfin, disposez-vous d'une centrale d'achats bruxelloise destinée aux départements mobilité des communes, permettant d'acheter des panneaux de limitation de vitesse ou autres ? Que recommandez-vous aux communes en vue d'une potentielle réutilisation de leur stock d'équipements devenus obsolètes ?

⁵¹⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'application eSign est en production depuis le 29 septembre 2020. Toutes les communes sont parties prenantes de ce projet. Néanmoins, certaines communes ne disposent pas encore d'un inventaire de la signalisation existante ou utilisent actuellement un autre programme pour gérer les panneaux de signalisation.

L'agence parking.brussels a déjà son accès. La demande d'accès de la STIB devrait suivre. Nous ne pouvons dès lors pas encore parler de vision globale, puisqu'il faut encore régler certains dysfonctionnements informatiques et peaufiner l'application.

Bruxelles Mobilité dispose d'une cartographie reprenant l'ensemble des panneaux de signalisation - environ 40.000 -

Hoeveel kost een bord voor een zone 30 per stuk? Wat is het jaarlijkse budget voor de verkeersborden? Welke middelen hebt u vrijgemaakt voor de invoering van de zone 30 en hoeveel zullen er nodig zijn in 2021?

Hoe zult u het gebruik van de borden rationaliseren in het kader van de veranderde snelheidsregelingen in het gewest en op de Ring?

Uw voorganger was daar al voorstander van, omdat hij inzag dat er te veel borden staan in de openbare ruimte, wat leidt tot onduidelijkheid en visuele overdaad. Hij zei dat Brussel Mobiliteit een studie uitvoerde over een rationalisering. Wat zijn de resultaten daarvan? Wat zijn de aanbevelingen inzake samenwerking met de gemeenten?

Hoeveel borden worden er jaarlijks vervangen omdat ze versleten zijn? Zijn deze borden herbruikbaar? Zo ja, hoe worden ze dan hergebruikt? Welk deel van de afgevoerde borden wordt daadwerkelijk hergebruikt? Wat gebeurt er met de rest? Wat zijn de hinderpalen voor een volledig hergebruik?

Beschikt Brussel Mobiliteit over mensen en materiaal om oude borden te overschilderen of op een andere manier te verwerken? Zo niet, waarom niet? Hoe organiseert het de recyclage van dat soort materiaal? Werkt het daarvoor samen met de gemeenten?

Bestaat er een Brusselse aankoopcentrale waar de gemeenten verkeersborden en dergelijke kunnen kopen? Wat beveelt u de gemeenten aan op het vlak van hergebruik?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De app eSign is in productie sinds 29 september 2020. Alle gemeenten werken mee, maar sommige hebben nog geen inventaris van de bestaande signalisatie of gebruiken momenteel nog een ander programma voor het beheer ervan.*

Het agentschap parking.brussels heeft al toegang tot de app en de MIVB zal die ook aanvragen. Voorlopig is er nog geen algemeen overzicht, omdat er nog wat technische problemen moeten worden verholpen.

placés par ses équipes, dont quelque 300 panneaux de limitation de vitesse sur les voiries régionales.

En vue de la mise en place de la ville 30, il a été estimé qu'environ 1.350 nouveaux panneaux de limitation à 50 km/h devraient être placés sur les voiries régionales dans les prochaines semaines et qu'environ 6.000 panneaux de limitation à 30 km/h devraient être enlevés sur tout le territoire de la Région, voiries régionales et communales confondues.

Le prix par panneau - poteau et montage - oscille entre 500 et 550 euros TVA comprise, en fonction de la hauteur exacte, du type de sol, etc. Le budget annuel de Bruxelles Mobilité pour la signalisation est de 2,4 millions d'euros par an pour l'ensemble de la signalisation. Le budget débloqué pour mettre en place la ville 30 est de 600.000 euros pour 2020. Le même montant est prévu pour 2021.

Il n'y a pas de panneaux de téléalonnement prévus dans le cadre de la ville 30 et aucun panneau zone 20 n'a été placé cette année sur les voiries régionales.

⁵¹⁶⁵ Le marché relatif à l'étude de la rationalisation des panneaux vient juste d'être attribué. Son exécution commencera une fois la mise en place de la signalisation dédiée à la ville 30 terminée.

Bruxelles Mobilité ne tient pas d'inventaire des panneaux remplacés. Quand les panneaux peuvent être réutilisés, ils le sont soit tels quels, soit en apposant un nouveau film avec une nouvelle signalisation. Les panneaux qui ne sont pas réutilisables sont revendus à des ferrailleurs. Ces travaux sont réalisés par les équipes de la régie des routes de Bruxelles Mobilité. Nous récupérons également des poteaux de signalisation si nécessaire. Nos poteaux et panneaux sont actuellement en aluminium, mais Bruxelles Mobilité passera bientôt à l'installation de panneaux en acier, plus résistants et moins chers.

Enfin, pour l'instant, la Région ne dispose pas de centrale d'achats pour l'acquisition de signalisation, mais c'est une piste qui pourrait être creusée. Chaque commune met potentiellement des types de signalisation différents et il serait intéressant d'uniformiser l'ensemble, même s'il faut garder une signalisation spécifique pour les voiries régionales.

⁵¹⁶⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous remercie de ces réponses qui nous instruisent quant à ce qui nous attend pour la fin de l'année 2020, mais aussi pour 2021. J'ai été surprise par le chiffre de 300 panneaux sur la Région bruxelloise, mais je vais consulter les données que vous nous avez fournies.

Vous comptez faire enlever ces 6.000 panneaux, et cela pose évidemment plusieurs questions : qu'allez-vous en faire ? Envisagez-vous une procédure de recyclage ou de revente des matériaux aux autres Régions ? En tout état de cause, il serait intéressant d'assurer le suivi de ces panneaux.

Ma question portait essentiellement sur deux points que vous avez mentionnés à la fin de votre intervention. La centrale

Brussel Mobiliteit heeft een overzicht van alle verkeersborden (ongeveer 40.000) die het geplaatst heeft, waaronder zo'n 300 borden met snelheidsbeperkingen die op gewestwegen staan.

In het kader van de zone 30 moeten er naar schatting 1.350 nieuwe borden met een beperking van 50 km/u geplaatst worden op de gewestwegen. Tegelijk moeten er ongeveer 6.000 borden met een beperking tot 30 km/u worden weggenomen op zowel gewest- als gemeentewegen.

Een bord kost, plaatsing inbegrepen, tussen de 500 en 550 euro, btw inbegrepen, afhankelijk van de hoogte, het bodemtype enzovoort. Het jaarbudget van Brussel Mobiliteit voor de volledige signalisatie bedraagt 2,4 miljoen euro. Voor de invoering van de zone 30 wordt 600.000 uitgetrokken in 2020 en nog eens evenveel in 2021.

In het kader van de zone 30 zijn geen telebegeleidingsborden gepland en in 2020 zijn er ook geen borden voor een zone 20 geplaatst op gewestwegen.

De opdracht voor de studie in verband met de rationalisering van de borden werd net toegewezen. Ze gaat van start wanneer de plaatsing van de borden voor de zone 30 is afgerond.

Brussel Mobiliteit houdt geen inventaris bij van borden die vervangen worden. Als ze hergebruikt kunnen worden, gebeurt dat in de staat waarin ze zich bevinden, of met een nieuw laagje erover met daarop de nieuwe signalisatie. Borden die niet kunnen worden hergebruikt, worden verkocht aan schroothandelaars. Ook de palen worden gerecupereerd. Momenteel bestaan de palen en borden uit aluminium, maar Brussel Mobiliteit schakelt binnenkort over op staal, dat sterker en goedkoper is.

Momenteel is er ook geen aankoopcentrale voor verkeersborden, maar dat is een interessante mogelijkheid, die meteen ook zou zorgen voor wat meer uniformiteit tussen de gemeenten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik zal de cijfers die u aanhaalt aandachtig nalezen.*

Wat zal er precies gebeuren met de 6.000 borden die worden weggehaald? Worden die hergebruikt of doorverkocht aan de andere gewesten?

Voorts zou een aankoopcentrale zeer nuttig zijn, want momenteel werken de mobiliteitsdiensten van de gemeenten elk op hun eigen manier. Er kan nog veel meer worden gedaan om de bewegwijzering en de mobiliteitsinformatie in het gewest eenvormiger te maken. Het verheugt me dan ook dat u blijkbaar ook tot die conclusie komt.

d'achats tombe, en effet, sous le sens. Je me suis adressée aux services de la mobilité de deux communes bruxelloises qui m'ont répondu qu'il n'y avait pas de centrale d'achats, qu'ils fonctionnaient chacun à leur rythme, à la petite semaine et sans chercher à uniformiser les panneaux utilisés. On pourrait faire nettement mieux en matière d'uniformisation de la signalisation et de l'information concernant la mobilité. Je suis ravie que vous l'avez évoqué dans votre conclusion.

Enfin, il y a sans doute trop de panneaux dans l'espace public, en particulier dans les noyaux commerciaux, les zones dangereuses ou le centre-ville. Cette surabondance de panneaux compromet la lisibilité des informations les plus importantes au sein de l'espace public. Je vous demande dès lors de réfléchir aux moyens de faire cesser cette pollution visuelle, afin de mettre en évidence les messages les plus utiles pour chaque usager de la route. Les piétons, cyclistes ou automobilistes doivent pouvoir se concentrer sur l'essentiel.

- *L'incident est clos.*

5171 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME LATIFA AÏT BAALA**

5171 **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,**

5171 **concernant "la plus faible proportion de femmes cyclistes".**

5173 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- S'il y a bien un grand vainqueur dans cette pandémie, c'est le vélo. Il est réellement devenu la petite reine de Bruxelles puisque notre capitale enregistre pas moins de 44 % de cyclistes supplémentaires aux heures de pointe.

Cependant un constat persiste : le déséquilibre entre hommes et femmes dans l'utilisation du vélo. En effet, les femmes représentent aujourd'hui à peine un tiers des cyclistes à Bruxelles.

J'apporterai quelques précisions historiques. En 1998, date des premiers comptages effectués dans notre Région, les femmes ne représentaient que 23,8 % des cyclistes. Si ce pourcentage a augmenté au cours des années, il a cependant eu tendance à ralentir pour se stabiliser aujourd'hui à 34 % selon les comptages de Pro Velo. Cette tendance des femmes à moins utiliser le vélo est confirmée par l'asbl féministe zij-kant.

Depuis quelques années, des chercheurs et Bruxelles Mobilité tentent de comprendre cette différence genrée dans les pratiques en lien avec la mobilité. Mme la ministre, depuis votre arrivée au gouvernement, une étude officielle et approfondie sur cette différence de pratique a-t-elle été réalisée par Bruxelles Mobilité auprès des Bruxelloises ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en communiquer les résultats et nous éclairer sur les raisons précises qui dissuadent les habitantes de la capitale de se déplacer en vélo ?

Ten slotte zijn er op sommige plekken inderdaad te veel verkeersborden, reclameborden, mededelingsborden en noem maar, waardoor die op den duur niet meer bekeken worden. Ik hoop dat u een manier vindt om die visuele vervuiling tegen te gaan om uiteindelijk alleen de boodschappen over te houden die werkelijk nuttig zijn voor de verschillende weggebruikers.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA

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

betreffende "het geringer aantal vrouwelijke fietsers".

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) *(in het Frans).*- *Door de pandemie is het aantal fietsers in het Brussels Gewest flink gestegen. Dat heeft echter niets veranderd aan het onevenwicht op basis van geslacht. Momenteel vertegenwoordigen vrouwen immers slechts 34% van het aantal fietsers in het Brussels Gewest.*

De voorbije jaren proberen zowel onderzoekers als Brussel Mobiliteit de oorzaken te achterhalen van dat genderverschil op het vlak van mobiliteit.

Heeft Brussel Mobiliteit sinds uw aantreden officieel onderzoek verricht naar de mobiliteitskeuzes van de Brusselse vrouwen? Zo ja, welke resultaten heeft dat opgeleverd? Wat weerhoudt de Brusselse vrouwen ervan om zich met de fiets te verplaatsen?

Volgens het regeerakkoord streeft de Brusselse regering ernaar om het modale aandeel van de fiets binnen vijf jaar te verdubbelen, met name door bijkomende fietspaden aan te leggen.

Il est rappelé dans l'accord de majorité que l'objectif du gouvernement bruxellois est de doubler la part modale du vélo en cinq ans, notamment en réalisant des pistes cyclables supplémentaires.

5175 **Qu'en est-il des femmes à vélo ? Quelles démarches avez-vous entreprises dans le but de promouvoir leur pratique ?**

Les raisons de la non-pratique sont nombreuses. Quelles initiatives avez-vous prises quant à la sécurité, au transport des enfants - l'infrastructure étant parfois manquante sur les trajets menant aux crèches, aux lieux de travail ou aux magasins - et au harcèlement de rue, phénomène qui peut également avoir un impact sur l'usage du vélo ? Si la modification des infrastructures est importante, l'évolution des mentalités l'est tout autant.

5177 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).** - *J'aimerais avoir une vue d'ensemble de la manière dont les femmes se déplacent à Bruxelles, que ce soit à vélo, en voiture ou en transports en commun. Disposez-vous de données à ce sujet ? De quelle manière pouvons-nous y répondre ?*

5179 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - Selon une étude de Pro Velo sur les raisons qui dissuadent les femmes d'utiliser le vélo, les femmes qui n'utilisent pas ce moyen de transport citent comme raisons principales le danger, l'insécurité routière, le manque d'aménagement et le manque d'aisance. Pour les mettre en selle, il faut donc les rassurer sur la sécurité de leur trajet, ce qui passe bien entendu par de meilleurs aménagements.

Dans le jargon des aménagistes d'espaces publics et des mouvements cyclistes, on parle de cyclistes lièvres et de cyclistes tortues, les lièvres étant des casse-cou qui roulent vite et passent partout, les tortues étant lentes car prudentes et à la recherche d'aménagements confortables et sécurisés. Les aménagements pour cyclistes tortues présentent comme principal avantage d'être favorables à l'ensemble des cyclistes.

Pour celles qui utilisent déjà le vélo, les facteurs dissuasifs sont le relief, la distance, le transport d'enfants ou de charges, la tenue et la météo. En ce qui concerne le relief et la distance, le vélo électrique permet d'apporter une solution à ceux qui ont les moyens d'en acheter un et surtout de le garer en sécurité. S'agissant du second obstacle - le transport de charges et d'enfants -, il faut faire le lien avec un problème plus large qui dépasse le vélo, à savoir la répartition toujours très inégale de certaines tâches ménagères entre les hommes et les femmes.

Même si les femmes travaillent généralement plus près de leur domicile que les hommes et font des trajets plus courts, elles ne privilégient pas le vélo pour autant. Ce phénomène peut s'expliquer par le fait qu'elles endossent davantage de responsabilités et d'activités ménagères, ce qui nécessite des trajets souvent plus complexes que ceux des hommes pour assurer le ramassage scolaire, les courses, etc.

Wat hebt u gedaan om het gebruik van de fiets bij vrouwen aan te moedigen? Hebt u bijvoorbeeld specifieke maatregelen getroffen voor de veiligheid of voor het vervoer van kinderen?

Ten slotte is een aangepaste infrastructuur belangrijk, maar is een mentaliteitswijziging dat evenzeer.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA). - Ik zou graag meer zicht hebben op de manier waarop vrouwen zich in de stad verplaatsen. Hebt u daar gegevens over? Ik heb het niet uitsluitend over de fiets. Zijn gebruikers van de auto of van het openbaar vervoer voornamelijk man of vrouw? Hoe kan daarop worden ingespeeld?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - *Uit een studie van Pro Velo komen een gebrek aan verkeersveiligheid en aan gepaste infrastructuur naar voren als voornaamste redenen waarom vrouwen zich niet met de fiets verplaatsen. Om vrouwen op de fiets te krijgen, moeten we dus in de eerste plaats zorgen voor een betere inrichting van de weg.*

Het jargon onderscheidt verschillende fietsersprofielen: hazen fietsen snel en overal doorheen, terwijl schildpadden trager rijden omdat ze voorzichtig willen zijn. Die laatsten hebben nood aan comfortabele en veilige fietsinfrastructuur en het voordeel daarvan is dat een dergelijke infrastructuur alle fietsersprofielen ten goede komt.

Vrouwen die zich wel al met de fiets verplaatsen, vermelden het reliëf, de afstand, het vervoer van kinderen of goederen en het weer als ontradende factoren. Voor het reliëf en de afstand kan een elektrische fiets soelaas bieden als de vrouw in kwestie zich dat kan veroorloven. Het vervoer van de kinderen is dan weer een gevolg van de nog steeds zeer ongelijke verdeling van bepaalde huishoudelijke taken tussen mannen en vrouwen.

Vrouwen werken doorgaans dichterbij huis dan mannen en toch gebruiken ze niet vaker de fiets. Dat komt onder meer doordat hun huishoudelijke taken ingewikkeldere trajecten met meerdere stops vereisen. Die problematiek reikt dan ook veel verder dan de inrichting van de weg en uw bevoegdheden.

Cette étude de Pro Velo se focalise donc sur les problèmes actuels et les solutions à y apporter concrètement, ce qui est évidemment très utile, mais elle n'investigue pas les changements sociétaux nécessaires à une autre répartition des tâches. Une vision prospective du renforcement de l'égalité entre les hommes et les femmes nécessite une réflexion structurelle sur la diminution de la charge domestique des femmes et l'aide que peut leur apporter la collectivité, par exemple dans le transport scolaire et la redéfinition des modèles familiaux. Je comprends néanmoins que cela dépasse vos compétences.

⁵¹⁸¹ Pro Velo recommande notamment de fournir des infrastructures de qualité, d'améliorer la visibilité du vélo dans l'espace public et d'être attentif aux facteurs renforçant la sécurité, y compris la sécurité des stationnements des charges transportées entre deux destinations.

Avez-vous pris connaissance de ces recommandations ? Les services de Bruxelles Mobilité leur ont-ils accordé une attention spécifique ?

Les trajets comportant plusieurs arrêts sont plus compliqués pour les parents s'ils veulent passer de la voiture au vélo. Avez-vous pris des initiatives pour leur faciliter l'usage du vélo pour ces trajets à plusieurs étapes ? Il serait utile de prévoir, par exemple, des emplacements de parking, pour les vélos adaptés au transport des enfants et des charges, qui soient sécurisés aux différents pôles d'attraction, à savoir les écoles ou les centres commerciaux.

⁵¹⁸³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En 2019, une étude a été confiée à Pro Velo, qui vient d'en publier les résultats sur son site web. Trois constats issus des enquêtes et comptages de cyclistes précédemment réalisés dans le cadre de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale ont été à l'origine du choix de cette thématique d'enquête.

Le premier constat révèle une différence notable du nombre de cyclistes dans les rues de Bruxelles en fonction du genre : en 2019, 63,9 % des cyclistes observés lors des comptages étaient des hommes, contre seulement 36,1 % de femmes. À titre de comparaison, en 2000, il n'y avait que 19,9 % de femmes cyclistes. L'écart se réduit d'année en année, mais le déséquilibre reste important.

Le deuxième constat montre que les risques liés à la circulation routière constituent un frein plus important à la pratique du vélo chez les femmes que chez les hommes.

Enfin, le troisième constat suggère qu'il existe une différence entre les itinéraires cyclistes suivis par les femmes et ceux empruntés par les hommes : comparativement aux hommes, les femmes auraient tendance à emprunter davantage des voiries locales leur garantissant une mise à l'écart du trafic. Ce point est probablement aussi lié au deuxième constat, qui montre que l'insécurité routière constitue un obstacle plus important pour les femmes.

Dat neemt niet weg dat Pro Velo een hele reeks aanbevelingen heeft gedaan op domeinen waarvoor u wel bevoegd bent.

Hebben u en Brussel Mobiliteit kennisgenomen van die aanbevelingen?

Hebt u bijvoorbeeld initiatieven genomen om de trajecten te vergemakkelijken waarbij fietsers op meerdere plaatsen moeten stoppen? Zo zou het nuttig zijn om bijvoorbeeld bij scholen en winkelcentra te voorzien in beveiligde parkeergelegenheid voor fietsen waarmee kinderen en goederen worden vervoerd, zoals bakfietsen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Pro Velo heeft de resultaten van haar studie onlangs gepubliceerd op haar website. Het thema van dat onderzoek was ingegeven door drie vaststellingen die bij eerdere tellingen en onderzoeken naar voren waren gekomen.*

De eerste vaststelling is dat er in Brussel nog steeds veel minder vrouwelijke fietsers zijn dan mannelijke, ook al stijgt het aandeel vrouwen elk jaar een beetje.

De tweede vaststelling is dat verkeersrisico's voor fietsers vrouwen meer afschrikken dan mannen.

De derde vaststelling is dat vrouwen vaker kiezen voor trajecten via lokale wegen om het overige wegverkeer te mijden. Dat hangt allicht samen met de tweede vaststelling.

Uit onderzoek blijkt nochtans dat vrouwen er meer bij te winnen hebben als meer mensen zich verplaatsen met de fiets. Als kinderen en ouderen vaker de fiets nemen, levert dat immers meer tijdsinstroom op voor vrouwen, want dan moeten zij hen niet langer met de auto vervoeren. Er is inderdaad nog werk aan de winkel wat de verdeling van huishoudelijke taken betreft.

Pourtant, des études montrent que les femmes bénéficient davantage d'une pratique du vélo plus élevée. Par exemple, comme elles continuent encore à s'occuper de la plupart des déplacements des enfants et des personnes âgées au sein des familles, elles récupèrent plus de temps libre lorsque les enfants et les personnes âgées sont plus autonomes et n'ont pas systématiquement besoin d'un covoiturage. En 2020, la répartition des tâches au sein des familles a encore du chemin à faire.

⁵¹⁸⁵ L'impact sur les femmes réfugiées, par exemple, est également important. Les cours de cyclisme pour réfugiés ont été une réussite dans plusieurs autres pays de l'Union européenne, notamment en Suède, en Allemagne, aux Pays-Bas ou en Finlande. À Bruxelles, il existe des initiatives qui donnent aux réfugiés, et en particulier aux femmes, la possibilité de participer plus activement à la société en accédant plus facilement aux services appropriés.

Nous constatons également que plus le nombre total de cyclistes augmente, plus la proportion de femmes cyclistes croît. Cette tendance apparaît dans les chiffres à Bruxelles, mais également dans des villes comme Copenhague ou Amsterdam. À Copenhague, les femmes font même un peu plus de vélo que les hommes. Donc, plus le nombre de cyclistes est élevé, plus l'écart entre hommes et femmes se réduit.

Le rapport de Pro Velo met en lumière quatre facteurs qui influencent le choix modal des femmes :

- les représentations sociales : le vélo est traditionnellement considéré comme une activité masculine ;
- le partage inégal des tâches familiales et ménagères ;
- l'insécurité routière et le sentiment d'insécurité ;
- le rapport avec l'environnement et la notion du "care", soit le fait que les femmes sont plus enclines à adopter des comportements plus sains tant pour leur santé que pour l'environnement.

Des actions sont nécessaires pour agir sur chacun de ces facteurs. Tout d'abord, encourager la pratique du vélo chez les femmes nécessite l'amélioration des infrastructures et des conditions de cyclabilité des rues bruxelloises. L'insécurité routière, même si elle est perçue de la même façon par les hommes et par les femmes, dissuade plus ces dernières de prendre le vélo. Les 40 km de pistes cyclables, la ville 30 ou encore les zones de rencontre mises en place ce printemps contribueront à lutter contre l'insécurité routière perçue et réelle. L'étude montre que ces mesures peuvent être étendues au stationnement des vélos, aspect sur lequel nous faisons également beaucoup d'efforts, même s'il reste beaucoup à accomplir, comme nous l'avons évoqué lors de la réunion du 13 octobre de notre commission.

⁵¹⁸⁷ La Région investit aussi dans des actions de formation, notamment en collaboration avec Pro Velo et le Groupe de

Net als in andere Europese steden bestaan er in Brussel overigens ook fietslessen voor vluchtelingen en vrouwelijke vluchtelingen in het bijzonder.

Daarnaast stellen we ook vast dat naarmate het totale aantal fietsers toeneemt, ook het aandeel vrouwen stijgt. Dat is niet alleen zo in Brussel, maar ook in steden zoals Kopenhagen en Amsterdam.

In haar rapport identificeert Pro Velo vier factoren die een invloed hebben op het vervoermiddel waarvoor vrouwen kiezen:

- maatschappelijke beeldvorming: fietsen wordt veeleer gezien als een mannenactiviteit;

- de ongelijke verdeling van huishoudelijke taken;

- verkeersonveiligheid en het onveiligheidsgevoel;

- het milieu: vrouwen zijn doorgaans meer geneigd om te kiezen voor gedrag dat goed is voor hun gezondheid en het milieu.

Als we meer vrouwen aan het fietsen willen krijgen, moeten we op elk van die factoren inspelen. In de eerste plaats moeten we zorgen voor veiligere en comfortabelere fietsinfrastructuur. De onlangs aangelegde 40 km extra fietspaden, de stad 30 en de woonerven dragen daar alvast aan bij. Daarnaast leveren we ook veel inspanningen op het vlak van fietsparkeergelegenheid.

Het gewest investeert ook in opleidingen, onder meer in samenwerking met Pro Velo, de Groupe de recherche et d'action

recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), ou par le biais d'actions locales comme la Kidical Mass, un tour en vélo encadré incluant des enfants à Schaerbeek et à Molenbeek-Saint-Jean.

Chaque année, Pro Velo propose des cycles de formations pour des associations bruxelloises dont les membres souhaitent apprendre à rouler à vélo et à se déplacer à vélo en ville en toute sécurité. Son programme Via Velo s'adresse aussi bien à des personnes qui n'ont jamais appris à rouler à vélo qu'à des personnes qui le peuvent mais ne sont pas sûres d'elles dans la circulation.

En 2019, 95 % des participants du programme Via Velo étaient des femmes. Via Velo a accompagné un total de 210 personnes, dont 200 femmes. Les participantes ont ainsi pu surmonter plusieurs obstacles fondamentaux à la pratique du vélo : l'incapacité physique de faire du vélo ainsi que le manque de connaissances et l'absence d'assurance pour pratiquer cette activité dans un environnement urbain.

En outre, certaines actions spécifiques sont menées pour accompagner les femmes et les mamans souhaitant essayer le vélo. Ainsi, lors de la campagne #touresemble en 2019, un euro par participant était versé pour soutenir un projet de mise en selle de jeunes mamans.

Enfin, Bruxelles Mobilité vise à représenter dans ses communications et actions de promotion une diversité de personnes pour sortir de la seule image classique du jeune homme sportif à vélo. À cet égard, je vous invite à regarder les dernières communications de Bike for Brussels.

⁵¹⁸⁹ (poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, les hommes et les femmes ne se déplacent, en effet, pas de la même manière en ville. Le trajet des femmes est plus souvent entrecoupé d'arrêts : à l'école, chez les parents, au magasin, etc. En outre, elles circulent en général plus souvent dans les voiries de quartier et leurs trajets sont plus courts.

Autant de différences dont il faut être conscient au moment d'élaborer une politique cyclable, mais les femmes jouent un rôle dans tous les aspects de la politique de mobilité. Par exemple, le déneigement des routes n'est a priori pas une activité genrée. Pourtant, si vous déblayez d'abord les trottoirs et les petites rues avant les grandes artères, votre politique est genrée.

Nous devons étudier quand et où est utilisé chaque véhicule. Les différences entre les genres sont considérables.

⁵¹⁹¹ **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Je suis satisfaite de la prise de conscience du problème lié au genre dans le cadre de l'usage du vélo. Vous en connaissez manifestement les causes puisque vous nous avez notamment exposé l'étude menée par Pro Velo.

des cyclistes quotidiens (Gracq) en lokale initiatieven zoals Kidical Mass.

Elk jaar organiseert Pro Velo fietslessen voor Brusselse verenigingen. Dat initiatief heet Via Velo en is zowel bestemd voor mensen die willen leren fietsen, als voor personen die wel kunnen fietsen, maar zich niet veilig voelen met de fiets in het stadsverkeer.

In 2019 was 95% van de deelnemers aan Via Velo vrouw. Zo konden tweehonderd vrouwen vorig jaar dankzij Via Velo de voornaamste obstakels overwinnen die hen ervan weerhielden zich met de fiets te verplaatsen.

Voorts werd er in het kader van de campagne #touresemble in 2019 een euro per deelnemer gedoneerd aan een project dat er specifiek op gericht is om jonge moeders aan het fietsen te krijgen.

Ten slotte waakt Brussel Mobiliteit erover om in zijn communicatiecampagnes een divers beeld te geven van fietsers en dus niet altijd jonge, sportieve mannen op een fiets af te beelden.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, mannen en vrouwen vertonen inderdaad een ander verplaatsingsgedrag. Vrouwen volgen vaker geknipte trajecten. Dat betekent dat ze onderweg naar hun bestemming vaker tussenstops doen: ze gaan langs op school, bezoeken hun moeder, gaan winkelen enzovoort. Bovendien nemen ze in het algemeen wat vaker wijkwegen en zijn hun trajecten vaak korter.

We moeten ons bewust zijn van deze verschillen als we het fietsbeleid uittekenen, maar in alle aspecten van het mobiliteitsbeleid spelen ze een rol. In de Commissie voor Gelijke Kansen heb ik al het voorbeeld van sneeuwruimen aangehaald. Sneeuwruimen lijkt uiterst genderneutraal, maar wanneer we kleine wegen en voetpaden eerst sneeuwvrij maken, en dan pas de grote assen, dan voeren we eigenlijk een genderbewust beleid.

Voor elk voertuig moeten we bestuderen wanneer en waar het gebruikt wordt. Er zijn aanzienlijke genderverschillen.

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) (in het Frans).- *Het verheugt me dat u beseft dat vrouwen de fiets anders gebruiken dan mannen, en dat u de oorzaken daarvan kent. Ik kan de bewustmakingscampagnes en de opleidingen ter zake alleen*

Je me réjouis également de voir qu'il existe des programmes de sensibilisation et de formation.

Par ailleurs, vous avez rappelé - comme l'a dit le ministre-président vendredi dernier dans le cadre de la déclaration de politique générale (DPG) lorsqu'il a abordé la question de l'égalité des chances et des droits des femmes - que le gouvernement entendait agir dans ces domaines, en particulier en tenant compte de la dimension de crise. Espérons que cela sera effectivement le cas.

Je souhaite rappeler qu'en mai 2020, comme vous l'avez soulevé dans votre intervention, il a été décidé d'ajouter 40 kilomètres de pistes cyclables tracées dans la Région afin de désengorger le réseau des transports en commun. Toutefois, à quoi bon ajouter des pistes cyclables si celles-ci ne devaient pas bénéficier aux femmes ?

Je tiens dès lors à répéter qu'une modification des infrastructures doit impérativement être prise en considération compte tenu des différents facteurs que vous avez évoqués. En effet, il est fondamental de passer toutes les politiques publiques au filtre du genre et d'apporter les ajustements nécessaires en cas de besoin. À ce titre, je ne manquerai pas de revenir vers vous, en fonction de l'évolution de la situation.

⁵¹⁹³ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je remercie Mme la ministre pour sa réponse exhaustive. Ainsi que l'a souligné Mme Aït Baala, l'étude réalisée par Pro Velo a effectivement été très utile, et j'espère que tous les services de Bruxelles Mobilité en ont pris connaissance. Une vision genrée des aménagements cyclables, des parkings vélos, etc., devra être au centre de l'attention de ceux qui en sont chargés.

En outre, les aménagements tels que les pistes cyclables sécurisées sont utiles pour tout le monde : même les cyclistes chevronnés peuvent en ressentir le besoin lorsqu'ils sont accompagnés de plus jeunes. L'infrastructure de base doit donc être adaptée afin que les cyclistes se sentent en sécurité partout.

⁵¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cette étude sera bien évidemment transmise aux services de Bruxelles Mobilité. Comme le disait Mme Aït Baala, il est pertinent de mener une politique genrée dans tous les domaines. De même, il est primordial de disposer de statistiques en la matière, car il est utile de savoir quand et où les femmes se déplacent, et de connaître les obstacles qu'elles rencontrent. Cette attention fait partie intégrante de toutes les politiques que nous menons.

J'ajouterai à ce propos que cet été, dans le cadre du programme "Bruxelles en vacances", les riverains ont pu proposer des réaménagements de l'espace public de leur quartier. Le but était de faire en sorte qu'il y ait davantage d'espaces publics accessibles pour répondre aux besoins ressentis lors de la crise sanitaire et pouvoir organiser des petits événements disséminés dans la ville en lieu et place des événements de grande ampleur.

maar toejuichen, net als het feit dat de regering van plan is er iets aan te willen doen.

In mei 2020 werd beslist om 40 km extra fietspaden aan te leggen in het Brussels Gewest. Dat is echter maar nuttig als ook vrouwen ervan gebruikmaken.

Daarom blijf ik erop hameren dat er bij de aanleg of herinrichting van infrastructuur rekening gehouden wordt met de obstakels die vrouwen ervan weerhouden zich met de fiets te verplaatsen. Alle beleidsdomeinen moeten overigens de gendertoets doorstaan.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Alle Brusselse diensten die belast zijn met de aanleg van fietsinfrastructuur moeten rekening houden met de genderdimensie. Veilige fietsinfrastructuur komt overigens alle fietsers ten goede.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Uiteraard zullen de bevoegde diensten van Brussel Mobiliteit de resultaten van de studie van Pro Velo ontvangen. Het klopt ook dat de genderdimensie voor alle beleidsdomeinen relevant is.*

Afgelopen zomer was er een projectoproep 'Brussel op vakantie', waarbij burgers voorstellen konden doen in verband met de herinrichting van de openbare ruimte. Doel was om tijdens de gezondheidscrisis meer openbare ruimte vrij te maken. De insteek van het project was niet gendergerelateerd, maar het resultaat was wel dat meer vrouwen zich in de openbare ruimte durfden te begeven. Het is dus zeker altijd nuttig om rekening te houden met de genderdimensie bij de de uitwerking van projecten.

- Het incident is gesloten.

Cette initiative n'a pas été perçue comme une action genrée mais elle a eu un impact positif sur la participation des femmes dans l'espace public. En effet, nous avons constaté que ces projets ont permis aux femmes d'oser sortir davantage. Cela montre que le problème du genre doit toujours être pris en compte lors de l'élaboration des projets : une ville agréable pour les femmes est aussi une ville agréable pour les hommes.

- *L'incident est clos.*

5201 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

5201 **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,**

5201 **concernant "les données de fréquentation du réseau de la STIB".**

5203 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- La STIB invite ses voyageurs à consulter son application mobile afin d'être informés des horaires et perturbations éventuelles et ainsi pouvoir planifier au mieux leurs voyages sur ses lignes. Un nouveau service permettant d'avoir une indication sur l'affluence estimée sur une ligne ou à un arrêt du réseau est également aujourd'hui disponible sur le site internet de la STIB. Les informations sont actuellement mises à disposition, sous forme de tableaux statiques, sur la page du site intitulée "La STIB vous indique les meilleures heures pour voyager en toute sécurité !"

Depuis la mi-septembre, des informations sur la fréquentation des lignes et des stations sont également disponibles par le biais de l'application mobile de la STIB. La fréquentation prévisionnelle est basée sur un croisement entre les données des semaines précédentes et l'historique saisonnier. Les données récoltées sont issues des systèmes de détection de passage installés au niveau des portillons dans les stations et des portes des véhicules pour les bus et trams. Aucune information à caractère personnel n'est récoltée dans ce cadre et les données sont totalement anonymes. Il est en quelque sorte question du comptage d'un volume de passagers.

La STIB précise en outre que les données sont représentatives de la situation moyenne sur la ligne et qu'il est possible de rencontrer des taux d'affluence qui divergent de la moyenne calculée sur l'ensemble du trajet et des véhicules sur le tronçon emprunté. Toutes les lignes du réseau ne sont pas desservies par des véhicules équipés de ces capteurs de passage. Actuellement, 40 % du parc des bus et trams sont équipés de capteurs de passage, qui permettent de mesurer le nombre de personnes à bord des véhicules. La STIB a pour ambition de progressivement équiper l'ensemble de ses bus et trams avec ce type de capteurs d'ici 2025. Les correspondances et certaines stations ne sont pas prises en considération.

En résumé, les données sont donc informatives et destinées aux usagers qui auront la responsabilité de planifier leurs trajets, sur

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de gegevens over het gebruik van het MIVB-net".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *De MIVB raadt haar klanten aan om de mobiele app te raadplegen voor de uurregelingen en problemen op het net. De MIVB voerde bovendien een nieuwe functie aan de website toe waarmee reizigers de te verwachten drukte op een lijn of aan een halte kunnen nagaan. Sinds midden september is die informatie ook beschikbaar op de app.*

De te verwachten drukte is gebaseerd op een kruising van de gegevens van de voorbije weken en de seizoensgegevens. De informatie wordt verzameld door de doorgangssensoren aan de toegangspoortjes in de stations en aan de deuren van de bussen en trams. Er worden geen persoonsgegevens verzameld. De gegevens zijn volledig anoniem. Alleen het aantal passagiers wordt geteld.

De MIVB preciseert dat de gegevens een weerspiegeling zijn van de gemiddelde situatie op de lijn. Het is dus mogelijk dat het op sommige ogenblikken drukker is dan verwacht.

Op dit ogenblik heeft nog maar 40% van de bussen en trams doorgangssensoren, maar de MIVB zal daar geleidelijk alle bussen en trams mee uitrusten tegen 2025.

Ik stelde u al vragen over de app Smart Mobility Planner (SMOP). Die heeft tot doel de gegevens van alle mobiliteitsoperatoren in real time ter beschikking te stellen, zodat de reiziger op elk ogenblik het beste traject met het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit (stappen en fietsen) kan berekenen.

la base de couleurs, d'autant que depuis le lundi 4 mai, la capacité des bus, trams et métros n'est plus limitée. Nous verrons pour combien de temps.

Je vous ai déjà interrogée au sujet du développement d'outils tels que l'application Smart Mobility Planner (SMOP). Rappelons que le SMOP vise à intégrer l'ensemble des données en temps réel des différents opérateurs de mobilité, et ce pour permettre à l'utilisateur de calculer à tout moment le meilleur itinéraire en transport en commun et mobilité douce - vélo et marche.

5207 D'où ces nouvelles questions que je voudrais vous poser. Où en est-on désormais dans ce projet ? La nouvelle fonctionnalité est-elle comprise dans le SMOP et a-t-elle été développée en partenariat avec le SMOP dans un esprit de mutualisation pour éviter de faire double emploi ?

Si la fréquentation prévisionnelle peut se comprendre s'agissant de la planification de trajets, qu'en est-il des informations en temps réel ? Sont-elles disponibles, selon la politique d'ouverture des données (open data) ?

Les prévisions sont-elles actualisées et à quelle fréquence ? Même si le taux de Bruxellois et Bruxelloises équipés de connexion internet et de smartphone est important, quels sont les moyens d'information alternatifs mis à disposition des usagers ne disposant pas d'un smartphone ou d'un accès facile à internet ?

Quelle est la technologie utilisée pour les capteurs de passage ? Utilisent-ils par exemple une technologie wi-fi ou bluetooth ? Les capteurs sont-ils identiques dans les véhicules et dans les stations ?

5209 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet Smart Mobility Planner (SMOP) se poursuit : d'une part, la version pilote développée est en train d'être transférée vers une infrastructure informatique gérée en commun par les quatre opérateurs belges de transport en commun, à travers le consortium Belgian Mobility Card (BMC) ; d'autre part, les quatre opérateurs rassemblent actuellement leurs besoins pour la version industrialisée du SMOP, afin de converger vers une liste de fonctionnalités prioritaires communes à développer ainsi qu'un calendrier.

L'information sur la fréquentation des lignes et des stations est mise à disposition dans l'application, à travers l'infrastructure de la STIB, et elle est uniquement disponible dans les outils de cette dernière. Néanmoins, les données sont structurées de façon à être exploitées dans n'importe quel système et elles pourraient donc être intégrées dans le SMOP.

Pour être utile aux clients, l'information sur la fréquentation en temps réel doit être fournie pour chaque véhicule, et les données traitées par un algorithme permettant de calculer l'occupation prévisionnelle d'un véhicule à un arrêt spécifique, sur la base de son occupation actuelle. Ce système complexe nécessite de récupérer une grande quantité de données brutes et de les traiter en temps réel, avant de les diffuser. Pour l'heure, la STIB explore

Hoever staat dat project? Zal de nieuwe functie over de te verwachten drukte op het net in de app worden opgenomen?

Hoe zit het met de informatie in real time? Is die beschikbaar dankzij het opendatabeleid?

Worden de verwachtingen bijgesteld? Met welke frequentie?

Hoe worden Brusselaars die niet beschikken over een smartphone of een internetverbinding geïnformeerd?

Welke technologie wordt er gebruikt voor de doorgangssensoren? Worden in de stations en de voertuigen dezelfde sensoren gebruikt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het project Smart Mobility Planner (SMOP) wordt voortgezet. Een proefversie zal worden getest op een informaticaplatform dat door de vier Belgische openbaarvervoermaatschappijen wordt beheerd in het consortium Belgian Mobility Card (BMC). Tegelijkertijd lijsten de vier operatoren hun noden op, zodat er een gemeenschappelijke prioriteitenlijst en een tijdschema kan worden opgesteld voor de commerciële versie van de SMOP.*

Voorlopig is de informatie over de drukte op de lijnen en in de stations enkel beschikbaar bij de MIVB, maar de gegevens kunnen door om het even welk systeem worden gebruikt en later in de SMOP worden opgenomen.

Om nuttig te zijn voor de klanten, moet de informatie in real time beschikbaar zijn voor elk voertuig en moet er een algoritme worden gebruikt om de verwachte bezetting van een voertuig aan een specifieke halte te berekenen. Momenteel onderzoekt de MIVB de mogelijkheden van een dergelijk systeem en de manier waarop de geproduceerde informatie kan worden meegedeeld via open data.

De MIVB zal de gegevens die nodig zijn voor de berekening van de bezettingsgraad regelmatig actualiseren. Het is de bedoeling

les possibilités de construire un tel système, ainsi que les canaux par lesquels l'information ainsi produite pourrait être rendue disponible, notamment les données ouvertes.

La STIB prévoit d'actualiser les données permettant le calcul des taux d'occupation régulièrement, à une fréquence adaptée en fonction de la situation du réseau, quand celle-ci évolue de manière significative pour des raisons prévisibles, comme les vacances scolaires, ou imprévisibles, comme la crise du coronavirus. À terme, il est prévu d'automatiser ce processus afin de pouvoir proposer une information actualisée quotidiennement.

Les voyageurs sans smartphone et sans ordinateur peuvent téléphoner au service client de la STIB afin d'obtenir l'information, mais à ce jour, elle n'a reçu aucun appel pour obtenir cette information. La STIB travaille par ailleurs à donner l'information dans les stations et dans les véhicules, grâce à l'affichage et aux annonces vocales.

5211 Les capteurs de passage au niveau des portillons et des véhicules utilisent une technologie à infrarouge indépendante de toute technologie dont disposerait le voyageur, telle que le bluetooth ou le wi-fi.

Les données brutes sont récoltées au niveau des portillons et des véhicules proprement dits avant d'être envoyées sur les serveurs de la STIB afin d'être validées. La technologie est identique pour les stations et pour les véhicules, même si l'équipement à infrarouge diffère.

5213 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'entends qu'il est possible d'intégrer les données de fréquentation dans le système SMOP, mais cette intégration est-elle prévue ? Si l'information statique disponible à ce stade constitue une bonne source d'information, est-il prévu dans un futur proche de fournir une information dynamique sur l'état du réseau ?

Cette crise sanitaire offre des possibilités d'innovation, comme en témoigne la gestion dynamique adoptée par certains centres commerciaux ou magasins de sport, qui affichent leur taux de remplissage à l'entrée. Une fois que ces données de fréquentation sont générées, je suppose qu'elles peuvent être aisément transférées sur un serveur. L'adoption de cette information dynamique est-elle prévue dans un futur proche ? Par ailleurs, quelle est votre position sur la politique d'ouverture des données ?

5213 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous sommes favorables à la politique d'ouverture des données. Le but est d'intégrer les données de fréquentation dans une infrastructure gérée en commun par les quatre opérateurs belges de transports en commun. Actuellement, nous accordons la priorité aux fonctionnalités communes à élaborer et nous établissons un calendrier.

Je partage votre position sur cette possibilité de voir le taux d'occupation en temps réel, mais l'élaboration et la mise en œuvre

om de actualisering op termijn te automatiseren, zodat een dagelijkse update mogelijk wordt.

Reizigers die geen smartphone of computer hebben, kunnen naar de klantendienst van de MIVB bellen om de informatie te verkrijgen, maar tot nu toe heeft nog niemand dat gedaan. De MIVB zal de informatie ook in de stations en de voertuigen meedelen via affiches en omgeroepen mededelingen.

De doorgangssensoren werken met infraroodtechnologie. De brutogegevens worden naar de MIVB-servers verstuurd. Voor de stations en de voertuigen wordt dezelfde technologie gebruikt, ook al gaat het om een andere infrarooduitrusting.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De bezettingsgegevens kunnen in de SMOP-app worden geïntegreerd, maar is die integratie gepland?*

Momenteel is er enkel statische informatie beschikbaar. De gezondheidscrisis heeft tot vernieuwingen geleid. Zo hebben winkels en winkelcentra een dynamisch systeem geïnstalleerd om het bezoekersaantal te beheren. Komt er ook een dynamisch systeem bij de MIVB? Hoe staat u tegenover het opendatabeleid?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De regering is voorstander van een opendatabeleid. Doel is om de bezettingsgegevens op te nemen in een platform dat gezamenlijk door de vier Belgische openbaarvervoermaatschappijen wordt beheerd. Op dit ogenblik geven we evenwel voorrang aan de gemeenschappelijke functies en het tijdschema.*

Het is interessant om over real time informatie te beschikken, maar de invoering van die technologie vraagt tijd. Het project

de cette technologie prennent du temps. Si je peux donc vous confirmer que le projet est à l'ordre du jour, je ne suis pas en mesure de vous communiquer un délai précis à cet égard.

- *L'incident est clos.*

5219 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

5219 **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,**

5219 **concernant "l'augmentation par la STIB du tarif des tickets jetables".**

5221 **M. David Weytsman (MR).**- Le 11 octobre 2020, la STIB a augmenté le prix du ticket jetable de 50 centimes. Il nous a été expliqué que cette décision se justifiait par le coût du titre de transport utilisable par parcours. Chacun jugera de l'opportunité de pratiquer une telle majoration de prix alors qu'aucune amélioration n'est offerte en contrepartie aux clients du réseau.

Selon moi, il s'agit purement et simplement d'une augmentation appliquée sur un titre de transport jugé coûteux, ce qui sanctionne d'une certaine manière l'utilisateur de ce type de ticket. La STIB avance qu'elle met à la disposition du client d'autres possibilités de s'acquitter du prix du transport, à savoir soit la carte Mobib, soit le système Europay Mastercard Visa (EMV).

La STIB a-t-elle communiqué au public ce changement pratiqué dès le 11 octobre 2020 ? Il semble effectivement que cette augmentation ait été maintenue assez discrète. Cette absence de communication risque d'être mal perçue par l'utilisateur. Il est défendable d'appliquer des décisions qui vont dans le sens des attentes de la clientèle fréquentant les transports en commun, mais l'application d'une majoration de tarif sur certains titres n'est pas de nature à renforcer l'attractivité des transports publics, surtout en pleine crise du Covid-19.

L'utilisateur ne dégage aucun avantage de cette opération, si ce n'est que le parcours effectué le 9 octobre est exactement le même que celui effectué le 11 octobre, mais avec une augmentation de 50 centimes. Est-ce la voie la plus appropriée pour rendre le transport public plus attractif ? Certes, il est possible de recourir à d'autres formules pour s'acquitter du coût du parcours mais l'information n'a pas été diffusée de façon assez large que pour éviter une réaction négative de la part des utilisateurs du titre de transport.

Est-il réaliste de revoir la politique de paiement d'un titre de transport en excluant de façon définitive le paiement dans les véhicules, ce qui sera de nature à augmenter la sécurité à bord des véhicules et à encourager la clientèle à se munir d'un titre de transport valable avant même de prendre place dans un bus ou un tram ?

staat op de agenda, maar ik kan u nog geen precieze termijn meedelen.

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "de verhoging door de MIVB van de prijs van de biljetten voor eenmalig gebruik".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Op 11 oktober 2020 verhoogde de MIVB de prijs van een papieren wegwerpticket met 50 cent. Als argument werd de kostprijs van een dergelijk ticket aangevoerd. De prijsstijging is slecht nieuws voor de gebruikers van wegwerptickets, maar de MIVB voert aan dat de reizigers hun ticket op andere manieren kunnen betalen, via de Mobibkaart of het systeem Europay Mastercard Visa (EMV).*

Ik heb de indruk dat de prijsstijging vrij discreet werd doorgevoerd. Een dergelijk gebrek aan communicatie kan tot negatieve reacties bij de reizigers leiden. Prijsstijgingen maken het openbaar vervoer bovendien niet aantrekkelijker, zeker als daar niets tegenover staat voor de reizigers.

Het is inderdaad mogelijk om de rit op een andere manier te betalen, maar de informatie werd niet ruim genoeg verspreid om een negatieve reactie van de gebruikers te voorkomen.

Hoe heeft de MIVB haar klanten en het grote publiek geïnformeerd over de prijsstijging die op 11 oktober is ingegaan? Wat heeft die informatiecampagne gekost?

Hoeveel heeft de verkoop van papieren wegwerptickets in 2019 opgebracht?

Waarom behoudt de MIVB de mogelijkheid om een rit aan boord van de bussen en trams te betalen? Als die mogelijkheid verdwijnt, zou dat de veiligheid aan boord verhogen en de reizigers ertoe aanzetten om een geldig plaatsbewijs aan te schaffen voordat ze opstappen.

La STIB a-t-elle bien informé sa clientèle et le public en général de l'application d'une augmentation tarifaire à partir du 11 octobre ? Dans l'affirmative, pouvons-nous disposer d'un détail de cette information et de son coût ?

Quelles ont été les recettes engendrées en 2019 par la vente de tickets jetables valables pour un déplacement ? Pourquoi la STIB maintient-elle la possibilité de paiement d'un déplacement à bord des bus et trams ?

5225 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La question que nous évoquons aujourd'hui n'est pas neuve, contrairement à ce que dit M. Weytsman, puisque nous l'avons déjà évoquée en janvier. J'avais eu l'occasion de vous interroger en séance plénière sur cette augmentation annoncée du ticket papier pour un voyage unique.

Si je comprends bien la motivation environnementale et le problème du temps perdu par les chauffeurs pour vendre ces tickets, cette augmentation pose problème parce qu'elle risque de toucher, d'une part, les publics les plus précarisés, comme les sans-papiers, pour lesquels l'usage des moyens de paiement électronique et de la carte Mobib n'est pas particulièrement aisé et habituel, et, d'autre part, les personnes victimes de la fracture numérique.

On sait que les personnes précarisées vivent au jour le jour et n'achètent un ticket qu'à titre occasionnel. Il est peu probable qu'elles soient équipées d'une carte Mobib et d'une carte bancaire sans contact. Le paiement sans contact est effectivement très utile pour les utilisateurs occasionnels, mais qu'en est-il de ces publics précarisés ou des personnes moins bien armées face aux progrès technologiques ?

Existe-t-il une analyse du public qui achète aujourd'hui ces tickets papier ? Dans l'affirmative, quel est ce public ? La STIB a-t-elle consulté les associations qui s'occupent des Bruxellois les plus précarisés et des sans-papiers pour évaluer l'impact de cette mesure ?

Une distribution de cartes Mobib à ce public cible précarisé a-t-elle eu lieu et sera-t-elle reproduite régulièrement, par exemple, pour les sans-papiers, qui constituent un public assez mouvant ?

En janvier, vous nous aviez annoncé une campagne de communication sur les tarifs préférentiels des différentes formules d'abonnement : 8,20 euros par mois, 85 euros par an et gratuité pour les bénéficiaires du revenu d'intégration sociale (RIS) ou d'une aide du CPAS. Cette campagne a-t-elle eu lieu ?

Concernant le paiement sans contact, il m'est revenu qu'une personne âgée s'est vu facturer plusieurs tickets uniques alors qu'elle disposait d'un abonnement, car celui-ci était dans son portefeuille avec sa carte bancaire, et qu'en entrant dans un véhicule, il lui arrivait de se tromper de terminal. La fonction sans contact de sa carte bancaire étant activée, cette personne

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik interpelleerde u in januari al over de aangekondigde prijsstijging van de papieren eenrittenkaart.*

Ik begrijp het argument dat papieren wegwerptickets belastend zijn voor het milieu en dat de chauffeurs tijd verliezen wanneer ze die tickets moeten verkopen, maar de prijsstijging treft vooral de meest kwetsbare personen, zoals mensen zonder papieren, en personen die minder goed mee zijn met de technologische vooruitgang of door hun precare toestand eerder van dag tot dag leven.

Is er onderzocht welk publiek de papieren tickets koopt? Over welke categorieën gaat het? Heeft de MIVB de verenigingen die zich over de meest kwetsbare personen en mensen zonder papieren ontfermen, over de impact van de maatregel geraadpleegd?

Zijn er Mobibkaarten aan de kwetsbare doelgroepen uitgedeeld? Zal die operatie regelmatig worden herhaald, in het bijzonder voor mensen zonder papieren?

In januari kondigde u een communicatiecampagne aan over de voorkeurtarieven voor de verschillende abonnementsformules. Heeft die campagne al plaatsgehad?

Het systeem van contactloos betalen brengt een aantal problemen met zich mee. Zo werden bij een bejaarde persoon meerdere eenrittenkaarten gefactureerd terwijl hij over een abonnement beschikte omdat hij in het voertuig zijn portefeuille voor de verkeerde lezer had gehouden.

était chaque fois débitée du coût d'un ticket alors qu'elle possédait un abonnement.

5227 D'autres échos vous sont-ils parvenus concernant des cas de ce genre ? Un remboursement est-il prévu ? Ce problème s'inscrit dans le cadre de cette précarité liée aux nouvelles technologies et illustre bien les ennuis qui les accompagnent.

5229 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je partage l'inquiétude de ma collègue Mme Parmentier concernant ces publics spécifiques. En effet, les réfugiés et les sans-papiers sont souvent aidés par des associations qui leur distribuent des tickets.

Évidemment, pour ceux qui ont moins de 25 ans ou plus de 65 ans, le problème devrait se régler prochainement, mais des solutions plus structurelles sont-elles apportées ? À tout le moins, des concertations sont-elles prévues avec ces associations ?

Une distribution de cartes Mobib plutôt que de tickets jetables est-elle envisagée pour ces publics spécifiques ? Quoi qu'il arrive, il faut bien évidemment trouver une solution pour ces publics.

5231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai déjà indiqué, le paiement sans contact n'a pas pour objectif de remplacer la carte Mobib Basic ou les abonnements ou d'être utilisé par le même nombre de voyageurs que ceux qui utilisent la carte Mobib. Il s'agit d'un service complémentaire devant faciliter la vie des voyageurs occasionnels, des touristes ou des personnes qui auraient oublié leur carte Mobib, des voyageurs qui auparavant devaient acheter un ticket sans contact.

Cette adaptation tarifaire n'a pas pour but de générer des recettes supplémentaires. L'objectif est au contraire de décourager l'utilisation de titres jetables, dont le coût de production est très élevé et qui ne sont pas recyclables. La STIB suppose que les voyageurs abandonneront progressivement le ticket papier jetable - plus onéreux - au profit du paiement sans contact ou qu'ils auront recours à la carte Mobib, qui est réutilisable.

Cette modalité n'est en rien liée à la nécessité d'engendrer de nouvelles recettes, à la suite de la crise sanitaire. Elle était discutée bien avant celle-ci, dans le but de favoriser l'utilisation des titres de transport réutilisables et de nouvelles méthodes de paiement sans contact, à savoir les cartes Mobib et les cartes bancaires.

Des cartes Mobib sont distribuées gratuitement au secteur social afin d'accompagner les personnes fragilisées qui ne disposent pas toujours de carte Mobib ou de carte bancaire, et ce pour leur permettre de bénéficier de tarifs inchangés sur le réseau de la STIB. Ce sont les associations du secteur social qui distribuent les cartes à leur public cible, dont font également partie les personnes en fracture numérique.

L'ensemble des stations de métro et des véhicules de la STIB ont été équipés. Chaque ligne de perception dispose aujourd'hui au

Zijn u nog andere incidenten ter ore gekomen? Worden de reizigers in geval van zulke problemen terugbetaald? Dit voorbeeld bewijst nogmaals dat niet iedereen even goed met de nieuwe technologieën vertrouwd is.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik deel de bekommernissen van mevrouw Parmentier. Vluchtelingen en mensen zonder papieren worden vaak geholpen door verenigingen die hun tickets geven. Wordt er overwogen om Mobibkaarten aan die kwetsbare groepen uit te delen in plaats van papieren tickets? Wordt er daarnaast aan meer structurele oplossingen gewerkt? Zal er op zijn minst overleg met de verenigingen plaatsvinden?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De mogelijkheid om contactloos een ticket te kopen is niet bedoeld om de Mobib Basic-kaart of abonnementen te vervangen. Het is net zomin de bedoeling dat die mogelijkheid even populair wordt als de Mobibkaart. Het is gewoon een bijkomende service voor mensen die soms eens het openbaar vervoer nemen, of toeristen, of personen die hun Mobibkaart niet bij zich hebben.*

De aanpassing van de tarieven is niet bedoeld om extra inkomsten op te leveren, maar om het gebruik van wegwerptickets te ontmoedigen. Het kost immers veel om ze te maken en ze kunnen niet worden gerecycled. Het is de bedoeling dat reizigers geleidelijk aan overstappen op contactloos betalen of herbruikbare Mobibkaarten.

De maatregel staat ook los van de gezondheids crisis: de beslissing werd al veel eerder genomen.

Er worden gratis Mobibkaarten uitgedeeld in de sociale sector via de verenigingen. Die zijn bestemd voor kansarmen die nog geen Mobibkaart of bankkaart hebben. Zo vermijden we ongewenste neveneffecten.

Alle metrostations en voertuigen van de MIVB zijn uitgerust met nieuwe apparatuur. Tegenwoordig kan je je kaart overal scannen bij de ingang of de uitgang. Voor personen met een beperkte mobiliteit zijn er ingangen met een sluisstelsel. Geleidelijk aan worden alle poortjes uitgerust met het nieuwe systeem.

moins d'une borne de validation en entrée, une borne en sortie ainsi qu'une borne dans le sas pour les personnes à mobilité réduite (PMR). L'installation sur la totalité des portillons est en cours.

Nous devons être attentifs aux différentes questions relatives aux publics précarisés. Des cartes Mobib étant distribuées par les associations, nous éviterons ainsi les effets inattendus de la mesure.

5235 **M. David Weytsman (MR).**- Je voudrais revenir sur deux points, le premier étant l'information. Je consulte en effet les annales parlementaires et je me renseigne sur les échanges que nous avons eus, mais il y a peu de chance que les clients de la STIB fassent de même.

La STIB a-t-elle bien communiqué au sujet de cette augmentation ? En ce qui me concerne, je n'ai rien vu. Pourtant, cela me paraît assez important, d'autant qu'une partie des clients de la STIB sont captifs. En d'autres termes, j'aimerais savoir quelle frange de la population est captive de ce type de ticket.

De manière plus générale, était-il vraiment nécessaire de prendre ces mesures maintenant ? Nous invitons les citoyens à faire confiance à la STIB, à privilégier les transports en commun par rapport à d'autres modes de transport et, dans le même temps, on augmente le prix de ces tickets. Or, cette augmentation aura une incidence en particulier sur les citoyens qui, faute de moyens, n'ont pas d'autre choix que les transports en commun.

En fin de compte, à moins qu'un élément ne m'échappe, la situation me semble assez floue pour ce qui est du principe, de la méthode et de la diffusion de l'information.

5241 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Vous nous avez répondu que des cartes Mobib ont été distribuées via le secteur social. Je serais rassurée de savoir qui sont les utilisateurs actuels de ces tickets papier et d'avoir la certitude qu'une partie du public n'est pas passée à travers les mailles du filet.

Par exemple, le public sans papiers est-il bien en contact avec le secteur social ? Je ne connais pas suffisamment le secteur pour le savoir, mais le risque est quand même grand que l'ensemble des usagers ne soient pas touchés et que certains d'entre eux passent à côté des aides mises en place. J'imagine que la communication sur les abonnements à tarif préférentiel pour le secteur précarisé a été faite parallèlement à la distribution des cartes Mobib.

5241 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Il est en effet indispensable que nous puissions disposer d'une vue très affinée du public concerné par cette question. Je souhaite également entendre la ministre sur ce point.

5245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour répondre à vos dernières remarques, Mme Parmentier et M. Uyttendaele, il s'agit effectivement de freins réels. C'est pour cette raison que la STIB a consulté la plate-forme Bruss'help, de façon à prendre connaissance des besoins supplémentaires des publics

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Informatie is van groot belang. Ik lees de verslaggeving van het parlement wel na, maar het lijkt me onwaarschijnlijk dat de klanten van de MIVB dat ook doen.*

Heeft de MIVB goed gecommuniceerd over de prijsverhoging? Ik heb geen informatie gezien. Dat lijkt me toch behoorlijk belangrijk, want de maatregel heeft gevolgen voor een deel van de klanten van de MIVB. Welk deel van de bevolking gebruikt losse tickets?

Was deze maatregel werkelijk op dit moment nodig? De overheid wil dat burgers zich bij voorkeur met het openbaar vervoer verplaatsen, maar verhoogt tegelijkertijd de prijzen van de tickets. Dat heeft gevolgen voor mensen die op het openbaar vervoer zijn aangewezen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *U zei dat er via de sociale sector Mobikkaarten worden uitgedeeld. Ik zou ook graag weten welke doelgroep momenteel wegwerptickets gebruikt. Het kan niet de bedoeling zijn dat sommige mensen uit de boot vallen.*

Hoe zit het bijvoorbeeld met mensen zonder papieren? Komen zij wel in contact met de welzijnssector? Het risico is reëel dat zij niet worden bereikt. Ik neem ook aan dat er niet alleen Mobikkaarten werden uitgedeeld, maar dat er ook informatie werd verspreid over goedkope abonnementen voor kansarmen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *We moeten inderdaad een duidelijk beeld krijgen van het publiek dat de gevolgen draagt van de maatregel.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U hebt een punt. We hebben dan ook contact gelegd met Bruss'help om ons te informeren over de behoeften van kansarmen. We*

précarisés. Des mesures ont été prises, mais nous souhaitons que la STIB trouve des solutions afin de répondre à ces besoins supplémentaires.

Par ailleurs, il est important de rappeler que le but n'est pas de gagner de l'argent mais de décourager l'utilisation des tickets jetables. Ce projet en cours - qui consiste en une amélioration de l'infrastructure - n'est pas nouveau, il a été planifié il y a longtemps et mis en œuvre voici quelques mois. Il s'agit maintenant de l'évaluer et d'examiner son incidence. À Bruxelles, comme dans d'autres grandes villes telles que Londres, ce système est beaucoup plus facile à utiliser par les voyageurs occasionnels que le ticket jetable.

5247 **M. David Weytsman (MR).**- Comment a-t-on informé les clients de la STIB de cette augmentation ? Si j'ai eu l'occasion de lire quelques articles dans la presse qui y font référence, je n'ai pas vu de communication de la STIB. J'espère par ailleurs que la ville de Londres ne vous sert pas de modèle de tarification.

5247 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons déjà débattu des tarifs par le passé. La STIB essaye d'appliquer des tarifs préférentiels, et vous n'avez dès lors pas à craindre de gros changements tarifaires.

Le but ici est de mutualiser une technologie plus adaptée pour les usagers, accessible au moyen de leur carte bancaire, à titre occasionnel. Le système de carte Mobib et d'abonnement perdure. Le système Europay Mastercard Visa (EMV) s'adresse en effet aux usagers occasionnels et aux touristes, que nous espérons accueillir à nouveau prochainement à Bruxelles. Cette option est non seulement beaucoup plus pratique pour les utilisateurs, mais elle permet également de réduire la pollution liée aux tickets, à savoir le papier et, surtout, la bande magnétique.

- *L'incident est clos.*

5247

hebben al maatregelen voor hen genomen, maar willen dat de MIVB nog meer oplossingen voor hen vindt.

De prijs van wegwerptickets is niet verhoogd om meer winst te maken, maar om het gebruik ervan te ontmoedigen. De maatregel werd lang voor de coronacrisis gepland. Hij moet nu worden geëvalueerd. In Brussel en andere wereldsteden, zoals Londen, is contactloos betalen veel eenvoudiger voor occasionele gebruikers dan de aanschaf van een wegwerpticket.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Hoe werden de klanten van de MIVB geïnformeerd over de prijsverhoging? Ik heb er enkele artikels over gelezen, maar voor zover ik weet heeft de MIVB niet zelf over de kwestie gecommuniceerd. Ik hoop trouwens dat u de tarieven van het Londense openbaar vervoer niet als een goed voorbeeld beschouwt.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We hebben het in het verleden al over tarieven gehad. De MIVB hanteert voorkeurtarieven voor bepaalde doelgroepen. Bijgevolg hoeft u zich geen zorgen te maken over ingrijpende verhogingen van de tarieven.*

Het is vooral de bedoeling om occasionele reizigers en toeristen contactloos te laten betalen. Het Mobibstelsysteem en de abonnementen blijven bestaan. Met het systeem van contactloos betalen kunnen we ook het afval van wegwerptickets beperken.

- *Het incident is gesloten.*