



**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 8 DÉCEMBRE 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 8 DECEMBER 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

Question orale de Mme Leila Agic 1

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

concernant "les toilettes publiques accessibles aux femmes".

Question orale jointe de Mme Nicole Bomele Nketo, 1

concernant "la question des toilettes publiques en Région bruxelloise".

Question orale jointe de Mme Margaux De Ré, 1

concernant "la prise en compte du genre dans l'aménagement de toilettes publiques".

Question orale de Mme Leila Agic 10

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

concernant "le subterfuge consistant à faire croire à un chargement ou déchargement en cas de stationnement illégal".

Question orale de Mme Leila Agic 11

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

concernant "l'attractivité des Villo électriques".

Demande d'explications de Mme Leila Agic 14

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 1

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

betreffende "de voor vrouwen toegankelijke openbare toiletten". 1

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Nicole Bomele Nketo,

betreffende "het probleem van de openbare toiletten in het Brussels Gewest".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Margaux De Ré, 1

betreffende "het rekening houden met het gender bij de inrichting van openbare toiletten".

Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 10

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

betreffende "het foefje van het veinzen van het laden en lossen in geval van onwettig parkeren".

Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 11

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

betreffende "de aantrekkelijkheid van de elektrische Villo".

Vraag om uitleg van mevrouw Leila Agic 14

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

concernant "l'adaptation des procédures et le respect des mesures sanitaires par les centres de contrôle technique en conséquence de la crise du Covid-19".

Discussion – Orateurs :

Mme Leila Agic (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 18

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

concernant "les résultats du programme Avanti".

Discussion – Orateurs :

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer 28

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

concernant "les capacités et la reconversion possible des parkings P+R".

Discussion – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Cielkje Van Achter (N-VA)

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

betreffende "de aanpassing van de procedures en de naleving van de gezondheidsmaatregelen door de centra voor technische controle als gevolg van de Covid-19-crisis".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 18

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

betreffende "de resultaten van het programma Avanti".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer 28

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

betreffende "de capaciteit en de mogelijke verbouwing van de P+R- parkeerplaatsen".

Bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Jamal Ikazban	41	Vraag om uitleg van de heer Jamal Ikazban	41
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 recours à des huissiers de justice par parking.brussels pour récupérer des amendes datant du confinement".		betreffende "de inzet van deurwaarders door parking.brussels om boetes te vorderen uit de lockdownperiode".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele	46	Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele	46
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 collecte et l'exploitation des données via le mobilier urbain numérique".		betreffende "de verzameling en de exploitatie van gegevens via digitaal stadsmeubilair".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de Mme Alexia Bertrand	49	Vraag om uitleg van mevrouw Alexia Bertrand	49
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 possibilité de mettre en place des services de mobilité à la demande pour		betreffende "de mogelijkheid om vervoersdiensten op aanvraag in te voeren	

les fonctions essentielles dans le cadre du
couvre-feu".

Discussion – Orateurs :

Mme Alexia Bertrand (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

voor de essentiële functies in het kader van de
avondklok".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Alexia Bertrand (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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

1105 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**
1105 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,

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1105 concernant "les toilettes publiques accessibles aux femmes".

betreffende "de voor vrouwen toegankelijke openbare
toiletten".

1105 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME NICOLE**
BOMELE NKETO,
1105 concernant "la question des toilettes publiques en Région
bruxelloise".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN
MEVROUW NICOLE BOMELE NKETO,
betreffende "het probleem van de openbare toiletten in het
Brussels Gewest".

1105 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME MARGAUX DE**
RÉ,
1105 concernant "la prise en compte du genre dans
l'aménagement de toilettes publiques".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN
MEVROUW MARGAUX DE RÉ,
betreffende "het rekening houden met het gender bij de
inrichting van openbare toiletten".

1111 **Mme Leila Agic (PS).**- En Région bruxelloise, seuls 30 % des
sanitaires publics sont destinés aux femmes. Ce nombre est
très faible et loin d'être suffisant par rapport aux besoins du
terrain. De plus, on compte seulement seize toilettes publiques
accessibles aux femmes. Des chercheurs de l'Université de Gand
ont d'ailleurs démontré qu'il existe toujours 20 à 30 % de toilettes
supplémentaires destinées aux hommes dans l'espace public,
étant donné que les urinoirs prennent moins de place. De plus,
malgré le nombre déjà réduit de toilettes publiques destinées
aux femmes mises à disposition à Bruxelles, toutes ne sont pas
propres, facilement accessibles et sécurisées.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Vrouwentoiletten zijn
slechts goed voor 30% van de openbare sanitaire voorzieningen
in het Brussels Gewest. Bovendien zijn er maar zestien openbare
toiletten die toegankelijk zijn voor vrouwen en die zijn niet
allemaal schoon, vlot toegankelijk en veilig.*

*Door hun lichaamsbouw brengen vrouwen twee- tot driemaal
zoveel tijd door op het toilet als mannen. Daardoor moeten ze
gemiddeld vijf minuten wachten voor het toilet, terwijl dat bij
mannen slechts enkele seconden duurt. Daaruit blijkt eens te
meer hoe vrouwen het slachtoffer zijn van genderongelijkheid.*

*Als we willen dat vrouwen zich de openbare ruimte toe-eigenen,
moeten we werk maken van inclusieve ruimtelijke ordening.*

*Brussel is voor en door mannen gebouwd. Bestaat er een lijst
met openbare toiletten in het Brussels Gewest met vermelding of
ze toegankelijk zijn voor vrouwen of mannen?*

*Maakt iemand werk van het in kaart brengen van de behoeften?
Wordt dan rekening gehouden met gegevens als het aantal
dakloze vrouwen, de langere tijd die vrouwen op het toilet
doorbrengen enzovoort?*

*Maken de Brusselse gemeenten aanspraak op gewestelijke
subsidies voor de bouw van openbare toiletten? Wordt ook
nagegaan of die subsidies daartoe worden gebruikt?*

En outre, la physiologie spécifique des femmes fait qu'elles
passent environ deux à trois fois plus de temps que les hommes
aux toilettes. Du fait de ces inégalités, le temps d'attente devant
les toilettes des femmes est en moyenne de plus de cinq minutes,
contre seulement quelques secondes pour les hommes. Cela
démontre une fois de plus les inégalités de genre dont sont
victimes les femmes.

Dans une optique d'appropriation de l'espace public par
les femmes, il est essentiel de travailler sur une politique
d'aménagement du territoire inclusive.

Dans son livre "Femmes invisibles", Caroline Criado Perez
partage cette réflexion : "En général, les villes fonctionnent
mieux pour les hommes hétérosexuels cisgenres que pour les
femmes, les filles, les minorités sexuelles et de genre, ainsi que
les personnes handicapées".

Notre ville a également été construite par des hommes pour
des hommes. Existe-t-il à ce jour un inventaire des toilettes
publiques au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, en fonction

des toilettes accessibles aux femmes ou aux hommes ? Dans la négative, pourquoi pas ?

Un travail est-il fait afin de déterminer les nécessités du terrain ? Les différents aspects de la réalité tels que le nombre de femmes sans abri, le temps supérieur que les femmes passent aux toilettes, etc. sont-ils pris en compte ?

Existe-t-il des subventions régionales destinées aux communes bruxelloises afin de construire des toilettes publiques ? Dans l'affirmative, l'utilisation effective de ces subventions dans ce but est-elle contrôlée et justifiée ?

Dans le cadre de la promotion de l'image de Bruxelles, il est essentiel de garantir une Région propre.

¹¹¹³ Des initiatives spécifiquement destinées aux besoins des femmes sont-elles amorcées ?

Dans différents pays, il existe le concept de toilettes neutres, c'est-à-dire qu'elles sont mixtes et accessibles aussi bien aux femmes qu'aux hommes. Ce concept réduirait le temps d'attente pour les femmes de 63 % en moyenne. Une telle initiative est-elle réalisable en Région bruxelloise ? Allez-vous travailler en ce sens ?

¹¹¹⁵ **Mme Nicole Bomele Nketo (DéFI).**- Un article paru dans la presse soulignait récemment l'aspect genré de l'aménagement du territoire en Région bruxelloise. En effet, nous pouvons constater une inégalité entre les femmes et les hommes en matière d'accès aux toilettes publiques. La Région bruxelloise compte 16 toilettes publiques pour les dames et 37 pour les messieurs. Cette inégalité est observable dans le fait que les files d'attente pour accéder aux toilettes des femmes sont généralement plus longues que celles qui donnent accès aux toilettes des hommes.

Outre l'inégalité d'accès aux toilettes publiques pour les femmes et l'inconfort que cela engendre, cette question révèle l'importance de repenser notre paysage urbain en y intégrant des considérations de genre. Plusieurs éléments d'urbanisme et d'aménagement du territoire sont révélateurs d'un manque de prise en considération des besoins spécifiques des femmes.

Pour mettre cela en lumière, des mécanismes tels que des relevés et constatations de situation sur le terrain ont été mis en place. Ainsi, l'on peut constater que les femmes développent, consciemment et parfois inconsciemment, des comportements d'évitement dus à certains aménagements dans l'espace public, qu'elles considèrent comme pouvant les desservir.

Après avoir consulté plusieurs femmes, l'asbl Garance a relevé divers éléments qui pouvaient les mener à un malaise dans l'espace public. Pour n'en citer qu'un exemple, la question de l'éclairage public est une question sensible pour beaucoup de femmes.

Avez-vous connaissance de cette disparité et qu'avez-vous fait pour y remédier ? Pouvez-vous dresser une cartographie plus

Worden er vrouwgerichte initiatieven genomen?

In meerdere landen zijn er genderneutrale toiletten, wat betekent dat ze toegankelijk zijn voor vrouwen en mannen. Daardoor zou de wachttijd voor vrouwen met gemiddeld 63% dalen. Lijkt zoiets haalbaar in het Brussels Gewest?

Mevrouw Nicole Bomele Nketo (DéFI) (in het Frans).- *Onlangs verscheen er een artikel over het genderspect van de ruimtelijke ordening in het Brussels Gewest. Het Brussels Gewest telt 16 openbare toiletten voor dames en 37 voor heren. De ongelijkheid blijkt ook uit het feit dat de wachtrijen bij de damestoiletten meestal langer zijn dan bij de herentoiletten.*

Dit voorbeeld toont aan dat er bij ruimtelijke ordening te weinig rekening wordt gehouden met de specifieke noden van vrouwen, waardoor sommigen van hen bepaalde delen van de openbare ruimte bewust of onbewust mijden.

Uit navraag door vzw Garance is bijvoorbeeld gebleken dat veel vrouwen groot belang hechten aan openbare verlichting.

Hoeveel openbare toiletten voor vrouwen en mannen zijn er in de Brusselse gemeenten?

Hoe komt het genderspect nu en in de toekomst aan bod in territoriale ontwikkelingsplannen? Hebt u al voorbeelden van projecten waarin ernstig rekening werd gehouden met het genderspect?

précise de cette répartition entre toilettes publiques accessibles aux femmes et urinoirs, selon les différentes communes de Bruxelles ?

Qu'avez-vous mis en place pour intégrer la dimension de genre dans les futurs projets d'aménagement du territoire ?

Enfin, quelle place est aujourd'hui accordée à l'approche intégrée de la dimension de genre dans les projets d'aménagement de l'espace public ? Avez-vous un exemple de projet dans lequel la dimension de genre a été prise au sérieux ? Si oui, lequel et de quelle manière ? Si non, je pense qu'il serait primordial d'accorder une place toute particulière à cette question.

¹¹¹⁷ **Mme Margaux De Ré (Ecolo).**- Une exposition de photographies a récemment attiré mon regard sur un aménagement qui, à première vue, semble anodin mais qui, en fin de compte, présente une forte connotation politique, puisqu'il traite de la question des toilettes publiques.

Clara Greed a un jour déclaré que "si vous voulez connaître la véritable position des femmes dans la société, regardez la file d'attente pour les toilettes". Je pense que cette citation introduit assez bien les questions que mes collègues viennent de poser.

D'un point de vue historique, les premiers urinoirs publics ont vu le jour à Bruxelles aux alentours de 1835 et étaient, par définition, utilisés exclusivement par les hommes. On peut dès lors se demander comment faisaient les femmes qui fréquentaient les rues de Bruxelles lorsqu'elles devaient aller aux toilettes.

En réalité, elles ne faisaient rien car, au XIX^e siècle, les femmes étaient davantage cantonnées chez elles et n'étaient pas souvent autorisées à fréquenter les rues de la ville. Les femmes présentes dans les rues étaient considérées comme des passantes furtives, en quelque sorte "en transit", en vue de faire des courses ou de conduire les enfants quelque part.

Il est légitime de se demander si, en 2020, les femmes et les hommes sont davantage égaux face à la question des toilettes publiques à Bruxelles. Je vais répondre en évoquant quatre chiffres. Premièrement, ainsi que mes collègues l'ont rappelé, seulement 30 % des sanitaires publics sont aujourd'hui accessible aux femmes. Il y a, en effet, 16 toilettes publiques pour 37 urinoirs en Région bruxelloise.

Par ailleurs, le temps d'attente moyen aux toilettes pour les femmes est de cinq minutes, soit 2,3 fois plus que pour les hommes.

Enfin, les femmes sont davantage sujettes au harcèlement sexuel lorsqu'elles sont privées de sanitaires publics, car cela les oblige à se réfugier entre deux voitures ou derrière un buisson pour assouvir leur besoin. Le manque d'infrastructure est donc synonyme d'insécurité et de risque pour les femmes.

Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo) (in het Frans).- *De eerste Brusselse openbare urinoirs werden rond 1835 in gebruik genomen. Vrouwen bleven destijds veelal thuis.*

Je kunt je afvragen of vrouwen en mannen in 2020 een grotere gelijkheid genieten. Slechts 30% van het openbare sanitair is vandaag toegankelijk voor vrouwen. De wachttijd voor vrouwen bedraagt gemiddeld vijf minuten, dat is 2,3 keer zo lang als voor mannen.

Als vrouwen niet in openbare toiletten terechtkunnen, zijn ze verplicht om hun behoefte tussen twee auto's of achter een struik te doen, waardoor ze vaker met seksuele intimidatie te maken krijgen. Het gebrek aan voorzieningen verhoogt daardoor het onveiligheidsgevoel en het risico.

¹¹¹⁹ Enfin, je voudrais aborder la question des protections périodiques. L'accès à des sanitaires pour pouvoir en changer est désormais considéré comme une question de santé publique. Une carence en la matière peut avoir des conséquences sur la santé.

Rendre l'espace public plus inclusif consiste à permettre à chacun et chacune d'y trouver davantage sa place, en toute sécurité. Plus encore, il s'agit de travailler à ce que l'espace public devienne le lieu de toutes les activités : loisirs, vie sociale, travail et culture. C'est vraiment un changement important de la ville du XXI^e siècle. Si nos rues ne doivent plus être considérées exclusivement comme des lieux de transit, elles doivent être repensées en fonction des besoins des hommes, des femmes et des enfants qui les occupent au quotidien. Il s'agit d'éviter à tout prix qu'elles reproduisent les inégalités sociales et de genre, souvent largement héritées du passé.

À cet égard, les engagements du gouvernement dans le cadre du plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes vont dans le bon sens.

Cependant, j'ai quelques questions qui, initialement, étaient adressées à l'un de vos collègues avant d'être réorientées vers la commission de la mobilité.

Qu'avez-vous entrepris pour que tout le monde ait, de manière juste, équitable et gratuite, accès à des sanitaires dans l'espace public ? Quelle concertation éventuelle entretenez-vous avec vos collègues qui ont des compétences en la matière ?

Que pensez-vous de l'objectif d'augmenter, de manière planifiée et réfléchi, la mise à disposition de toilettes mixtes, qui pourraient inclure toutes les identités de genre, comme il en existe à Londres ?

Apolline Vranken, architecte et fondatrice de la plate-forme L'architecture qui dégenre, suggère, comme piste de solution, de se pencher sur les infrastructures existantes. Par exemple, on pourrait rendre les toilettes des restaurants et cinémas accessibles sans condition à toutes les personnes, même si elles ne sont pas clientes. Vos collègues ont-ils ou vous-même avez-vous déjà entamé une réflexion en la matière ?

Dans certains pays, des urinoirs féminins durables ont été imaginés. Pensez-vous qu'une telle solution soit envisageable à court terme, en complémentarité avec d'autres mesures, afin de résoudre notre problème de "petit coin" bruxellois ?

¹¹²¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Certaines questions s'adressent à moi et à mes collègues, M. Clerfayt et Mme Ben Hamou, qui m'ont transmis leurs réponses. Je vais prendre le temps de vous livrer tous ces éléments pour que vous disposiez de l'ensemble de l'information en une fois.

La question des toilettes publiques est importante pour améliorer le confort et la sensation d'accueil dans l'espace public. Elle touche particulièrement les plus fragiles d'entre nous pendant cette période de confinement où les cafés et restaurants sont

De beschikbaarheid van openbare toiletten om een maandverband te vervangen, wordt voortaan trouwens beschouwd als van essentieel belang voor de volksgezondheid.

Een inclusieve openbare ruimte betekent dat iedereen zich er veilig kan voelen. Meer nog, de openbare ruimte moet de plek worden die beantwoordt aan de noden van mannen, vrouwen en kinderen die er dagelijks geruik van maken. Er is geen plaats meer voor de sociale verschillen en genderongelijkheid uit het verleden.

In die zin is de verbintenis van de Brusselse regering in de strijd tegen geweld jegens vrouwen een stap in de goede richting.

Hoe zorgt u ervoor dat iedereen gratis gebruik kan maken van de openbare toiletten?

Hoe staat u tegenover de plaatsing van gemengde toiletten?

Overweegt u de mogelijkheid om toiletten van restaurants en bioscopen ook voor niet-klanten toegankelijk te maken?

In sommige landen bestaan er urinoirs voor vrouwen. Zouden die misschien een onderdeel kunnen zijn van een kortetermijnoplossing?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Openbare toiletten zijn belangrijk voor het comfort en het welbehagen in de openbare ruimte. Het genderaspect valt niet te ontkennen.*

Ik heb net als u gelezen dat er in het Brussels Gewest 16 openbare toiletten zijn, tegenover 37 openbare urinoirs. Misschien komen die cijfers van de stad Brussel, want er bestaat geen gewestelijke lijst met de openbare toiletten. Ik heb mijn administratie

fermés. Les alternatives sanitaires sont alors difficiles à trouver. Les toilettes publiques doivent, sans aucun doute, faire partie de l'offre de service public.

La question du genre dans les toilettes publiques est tout aussi importante. Celles d'entre nous qui ont fréquenté des événements de masse en devant faire, à un moment donné, faire de longues files d'attente devant les toilettes des femmes savent que les hommes peuvent y aller presque immédiatement. Et celles qui ont déjà été enceintes savent que se retenir jusqu'à la prochaine gare peut être une torture.

Comme vous, j'ai lu dans la presse la proportion de 16 toilettes publiques pour 37 urinoirs en Région bruxelloise. Mon cabinet ne dispose pas de ces chiffres. Il est possible qu'ils émanent de la Ville de Bruxelles, qui liste sur son site internet 13 toilettes et 27 urinoirs, mais pas à ceux de la Région. Il n'existe effectivement pas d'inventaire bruxellois complet des toilettes accessibles au public dans les différents réseaux. J'ai donc demandé à mon administration de dresser la liste des sanitaires disponibles sur le réseau de la STIB, dans les communes, dans les gares ou autre. Cela nous permettrait d'avoir une base pour entamer ce débat.

Pour ce qui est des toilettes publiques dépendant de la Région, toutes les toilettes mises à la disposition du public par la STIB et parking.brussels sont mixtes ou paritaires.

En ce qui concerne les toilettes publiques situées sur le réseau de surface de la STIB, vingt terminus sont équipés de sanitaires de marque MDO : Hunderenveld, Gare de Schaerbeek, Grand-Bigard, Hof Ten Berg, Viaduc E40, Moortebeek, Machtens, Maes, Ambiorix, Uccle-Stalle, Legrand, Péage, Van Haelen, Lekaerts, Forest National, Eurocontrol, Ceria, Hôpital militaire, Saint-Vincent et De Wand.

¹¹²³ Quatorze terminus sont équipés de sanitaires de la marque Decaux. Il s'agit de Vivier d'oise, Héros, Cimetière d'Ixelles, Westland Shopping, Drogenbos Château, Heiligenborre, Wiener, Saint-Anne, Tervuren Station, Dieweg, Montgomery, Stockel, Heembeek et Churchill.

Ces quatorze sanitaires Decaux vont tous être remplacés dans les trois prochaines années par de nouveaux sanitaires automatiques, accessibles également aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Deux terminus sont équipés de sanitaires de la marque Sagelec. Il s'agit de Marius Renard et Berchem-Sainte-Agathe. Le terminus Stade le sera prochainement.

Au total, 36 terminus sont donc équipés de sanitaires automatiques et toutes les toilettes existantes sont mixtes.

En 2021, la STIB va installer des sanitaires automatiques accessibles aux PMR aux lieux suivants : Dansaert, Jacqmain, Argonne, Albert, Seigneurie, Forest National, Pléiade, Val Maria et Zen-Park. Ces neuf terminus s'ajoutent aux 36 existants, ce

gevraagd om een overzicht van de openbare toiletten op het MIVB-net, de gemeenten, de stations enzovoort samen te stellen

Alle openbare toiletten van het gewest, de MIVB en parking.brussels zijn toegankelijk voor zowel mannen als vrouwen.

Twintig MIVB-eindhalthes hebben sanitaire voorzieningen van het merk MDO: Hunderenveld, Schaarbeek Station, Groot-Bijgaarden, Hof ten Berg, Viaduct E40, Moortebeek, Machtens, Maes, Ambiorix, Ukkel-Stalle, Legrand, Tol, Van Haelen, Lekaerts, Vorst Nationaal, Eurocontrol, Coovi, Militair Hospitaal, Sint-Vincentius en De Wand.

Veertien eindhaltes zijn uitgerust met sanitaire voorzieningen van het merk Decaux: Disedelle, Helden, Begraafplaats van Elsene, Westland Shopping, Drogenbos Kasteel, Heiligenborre, Wiener, Sint-Anna, Tervuren Station, Dieweg, Montgomery, Stokkel, Heembeek en Churchill. Ze worden in de loop van de volgende drie jaar vervangen door nieuw, automatisch sanitair dat ook toegankelijk is voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM).

De eindhaltes Marius Renard en Sint-Agatha-Berchem zijn uitgerust met sanitaire voorzieningen van Sagelec. De eindhalte Stadion binnenkort ook.

In 2021 zal de MIVB automatische en volledig toegankelijke sanitaire voorzieningen plaatsen aan, onder meer, de haltes Dansaert, Jacqmain, Argonne, Albert, Vorst-Nationaal, Plejaden, Mariëndaal en Zen-Park, waardoor er dan 45 eindhaltes met sanitaire voorzieningen zullen zijn. In 2022 en 2023 volgen nog een tiental andere. Alles bij elkaar is dat goed voor 56 automatische toiletten die voor 50 cent toegankelijk zijn voor mannen en vrouwen. 35 daarvan zijn ook geschikt

qui représentera 45 terminus équipés de sanitaires automatiques. Une dizaine d'autres suivront encore en 2022 et 2023.

Au total, si l'on tient compte des sanitaires existants, le réseau de surface disposera, au terme du contrat-cadre, de 56 sanitaires automatiques mixtes, tous accessibles au public moyennant une contribution de 50 centimes. Parmi ceux-ci, 35 seront aussi accessibles aux PMR. Le modèle du sanitaire a été établi en collaboration avec urban.brussels.

En ce qui concerne les toilettes publiques situées dans les stations de métro, la STIB compte actuellement sept toilettes mixtes dans ses stations de métro Merode, Bourse et De Brouckère. Deux toilettes supplémentaires vont bientôt être installées dans la station Roodebeek. La station Merode a été équipée par la STIB de deux sanitaires automatiques, dont un est accessible au public. Avec l'aide de la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP), la STIB a également ouvert de nouvelles toilettes publiques dans les stations récemment rénovées, là où il n'y en avait plus, à De Brouckère et Bourse.

¹¹²⁵ La station Roodebeek sera également bientôt équipée. Tout cela concerne la STIB.

En ce qui concerne le réseau de parking.brussels, il dispose de deux ensembles de toilettes dans le Park and Ride (P+R). Celui du Ceria comporte une toilette mixte et une toilette mixte pour les PMR. Le futur parking Stalle prévoit également des toilettes. Chez les hommes, il existe une toilette pour les PMR, une cabine, un urinoir et trois lavabos et, chez les femmes, une toilette pour les PMR, deux cabines et trois lavabos.

En ce qui concerne l'approche intégrée de la dimension de genre, nous en avons discuté mais il reste encore beaucoup à faire. La STIB intègre la dimension de genre dans la mise en œuvre de son contrat de service public. À son article 34, elle s'engage à la prendre en considération dans ses services, sa politique de sécurité, la conception de ses infrastructures et la gestion de ses ressources humaines. Par exemple, lors de la rénovation des stations, l'entretien et l'aménagement des arrêts et des stations de métro, il est tenu compte de la perspective de l'utilisateur, y compris la différence d'utilisation entre hommes et femmes.

S'il reste beaucoup à faire pour augmenter le nombre de femmes à la STIB, celle-ci accorde depuis plusieurs années la priorité à une politique de recrutement du personnel féminin pour l'ensemble des métiers. Afin que ses collaboratrices se sentent bien au travail, la STIB a mis sur pied, depuis trois ans, un plan ambitieux d'installation d'équipements en faveur des femmes : toilettes destinées exclusivement au personnel féminin, rénovation ou ajout de sanitaires et de vestiaires réservés aux femmes, etc. La STIB y travaille encore mais propose toujours des emplois à pourvoir. N'hésitez donc pas à encourager les femmes à postuler, en particulier pour la fonction de chauffeur de bus où elles sont peu représentées.

Concernant le genre et l'approche intégrée de la dimension de genre dans la rénovation des projets, qui relèvent de la

voor PBM. Het toiletmodel werd bepaald in samenwerking met urban.brussels.

De MIVB beschikt momenteel over zeven gemengde toiletten in de stations Merode, Beurs en De Brouckère. Er komen binnenkort toiletten bij in het station Roodebeek. Aan het station Merode zijn er twee automatische toiletten, waarvan er een openbaar toegankelijk is. De MIVB heeft ook nieuwe openbare toiletten geplaatst in de gerenoveerde stations De Brouckère en Beurs.

Parking.brussels beschikt over twee toiletfaciliteiten op park-and-rides (P+R). Die van Coovi bestaat uit een gemengd toilet en een toilet voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). Ook in de toekomstige parking Stalle komen sanitaire voorzieningen. Voor mannen komt er een toilet voor PBM, een cabine, een urinoir en drie wastafels. Vrouwen zullen er eveneens beschikken over een toilet voor PBM, twee cabines en drie wastafels.

Wat het gendersaspect betreft, is er nog werk aan de winkel bij de MIVB. Het is wel opgenomen in artikel 34 van haar openbaardienstcontract. Bij renovaties en onderhoud van de metrohaltes en -stations wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met het gebruiksgemak dat verschilt voor mannen en vrouwen.

Bij de aanwerving van personeel geeft de MIVB al enkele jaren voorrang aan vrouwelijke kandidaten. Om hun werkcomfort te verbeteren, werden er toiletten en aparte vestiaires voor vrouwen geïnstalleerd. Toch zijn er nog altijd te weinig vrouwen aan de slag bij de MIVB, vooral als buschauffeur. Aarzel dus niet om vrouwen aan te moedigen om zich kandidaat te stellen.

Ook bij renovatieprojecten die onder de bevoegdheid van Brussel Mobiliteit vallen, wordt rekening gehouden met het gendersaspect, al moet er ook daar een extra inspanning worden geleverd.

Zo wordt bij projecten in de openbare ruimte bijvoorbeeld gekeken naar de verlichting, naar het wegwerken van afvoergeulen die hinderlijk kunnen zijn voor rolstoelen en personen met naaldhakken.

Bij stadsvernieuwingscontracten (SVC) zullen we telkens een genderwandeling organiseren, naar het voorbeeld van die langs de Havenlaan. We trachten onze eigen medewerkers een vorming te geven om deze tocht zelf te kunnen begeleiden.

compétence de Bruxelles Mobilité, il reste là aussi beaucoup à faire et il est important d'accélérer les processus.

L'ensemble des projets prennent en compte le genre dans l'espace public tant pour l'éclairage, par exemple, que pour des aménagements quotidiens comme la suppression des avaloirs, qui sont problématiques pour les roues des chaises roulantes et les chaussures à talons fins, ou celle des aiguillages sur les passages piétons. Dans le cadre des contrats de rénovation urbaine (CRU), nous reproduirons ce qui a été fait sur l'avenue du Port, c'est-à-dire une ballade genrée pour comprendre la perception de l'espace en fonction du genre. La réflexion se poursuit pour former nos agents à l'organisation de telles ballades sans devoir passer par un bureau spécialisé, car il s'agit d'une compétence inhérente à tous les agents de l'administration.

¹¹²⁷ Nous avons la chance de compter autant de chefs de projet que de cheffes de projet et des recrutements sont en cours. Cette mixité est importante car l'échange d'expériences permet de prendre en considération les différentes visions.

J'ai également reçu des informations de Mme Ben Hamou et de M. Clerfayt. La première m'a fourni des réponses relatives à l'accessibilité des toilettes pour les femmes. Le plan régional de lutte contre les violences faites aux femmes comprend d'ailleurs un volet en rapport avec le thème de l'action 12, c'est-à-dire la sensibilisation des agents régionaux de l'urbanisme aux aspects de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme favorables aux femmes. L'objectif consiste à former les équipes d'urban.brussels et du maître-architecte aux aspects favorables aux femmes. À cet égard, la coordination a été confiée à urban.brussels.

Par ailleurs, l'action 27 du plan précité consiste à veiller à ce que tout projet ayant une incidence majeure sur l'espace public fasse l'objet d'une discussion au sein d'une commission régionale des modes actifs avant l'introduction d'une demande de permis.

L'action 27 vise également à inclure des associations féministes dans la commission régionale des modes actifs afin qu'elles soient impliquées dans le processus consultatif lié aux projets ainsi que dans la matérialisation de ceux-ci. Ici aussi, les coordinateurs sont urban.brussels et le maître-architecte.

L'action 28 du plan consiste à assurer l'intégration d'une dimension de genre dans la procédure d'octroi des permis d'urbanisme. À cet effet, il y a lieu d'intégrer dans la rédaction des manuels relatifs aux espaces publics les aspects favorables aux femmes - tels que l'éclairage ou la propreté - ainsi que les remarques formulées par les associations féministes. La coordination à cet égard a été confiée à urban.brussels.

L'action 30 vise à accorder une attention à la question du genre en amont des projets au sein des administrations régionales et locales, au travers de contrats de quartier ou de contrats de rénovation urbaine. Il s'agit là, selon moi, d'un aspect essentiel. Les coordinateurs sont ici perspective.brussels, urban.brussels et Bruxelles Mobilité.

Gelukkig beschikken we over evenveel mannelijke als vrouwelijke projectleiders, waardoor verschillende visies mogelijk zijn.

Staatssecretaris Ben Hamou heeft me informatie bezorgd over de toegankelijkheid van toiletten voor vrouwen. Het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen bevat in actie 12 richtlijnen om stadsplanning vrouwvriendelijker te maken en medewerkers van de betreffende diensten hiervan bewust te maken. Urban.brussels coördineert dit.

Actie 27 van bovengenoemd plan stelt dat elk project dat een belangrijke impact heeft op de openbare ruimte, voor de toekenning van een vergunning voorgelegd moet worden aan de commissie Actieve Modi. Ook vrouwenorganisaties zullen hiervan deel uitmaken, onder coördinatie van urban.brussels en de bouwmeester.

Actie 28 ziet erop toe dat het genderaspect meespeelt bij het toekennen van bouwvergunningen. Het gaat over het opnemen in richtlijnen van vrouwvriendelijke aspecten zoals verlichting en netheid, en van de opmerkingen van vrouwenorganisaties.

Actie 30 wil gewestelijke en lokale administraties aansporen om aandacht te besteden aan het genderaspect in wijk- en stadsvernieuwingscontracten. Perspective.brussels, urban.brussels en Brussel Mobiliteit leiden dit samen in goede banen.

Actie 31 omvat een genderanalyse van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), onder leiding van perspective.brussels.

Actie 33 wil verenigingen die actief zijn rond de strijd tegen geweld op vrouwen stimuleren en ondersteunen om advies uit te brengen over ruimtelijke ordening en stadsplanning.

Actie 37 betreft het opnemen van het genderaspect in de beleidsvoering van de MIVB, wat het vervoersaanbod betreft. In het MaaS-plan wordt bovendien ook voorzien in de uitrusting

L'action 31 comporte une analyse du plan régional de développement durable (PRDD) selon une approche genrée. L'organe chargé de la coordination est perspective.brussels.

L'action 33 consiste à encourager et à soutenir les associations actives dans la lutte contre les violences faites aux femmes afin de formuler des avis consultatifs et des recommandations sur des projets régionaux en matière d'affectation du sol ou d'aménagement du territoire. Les coordinateurs de cette action sont, une nouvelle fois, perspective.brussels et urban.brussels.

Enfin, l'action 37 concerne la prise en compte, dans la politique interne de la STIB, de la dimension spécifique du genre dans l'offre de transport. Ajoutons à cela une action organisée dans le cadre du projet MaaS, qui vise à équiper l'ensemble des stations de toilettes destinées exclusivement au personnel féminin ainsi qu'à maximiser le placement de sanitaires automatiques.

¹¹²⁹ Chaque réaménagement de site prévoit la rénovation ou l'ajout de sanitaires ou vestiaires réservés aux femmes. Il s'agit de quelques-unes des actions reprises dans le plan régional de lutte contre les violences faites aux femmes, qui donne des réponses et énumère les actions devant encore être entreprises.

M. Clerfayt nous a également fourni une réponse à la question sur les pouvoirs locaux. À ce stade, il n'existe pas de subside dédié spécifiquement, au titre de la mission 10 des pouvoirs locaux, à la construction des toilettes publiques. Dans le cadre des dotations triennales d'investissements, les communes bruxelloises peuvent néanmoins prévoir de tels travaux dans leur plan triennal. Sous réserve, bien entendu, du respect de toutes les obligations liées à l'élaboration et la validation du plan triennal par le gouvernement régional, les communes bruxelloises pourraient donc bénéficier d'un subside régional pour la construction de toilettes publiques.

L'encadrement, par ordonnance, de ce type de subside prévoit un contrôle de l'utilisation du subside aux fins annoncées par la commune. À titre indicatif, les moyens mis à disposition par cette allocation budgétaire avoisinent les 17 millions d'euros par triennat et sont répartis selon la clé de dotation générale aux communes (DGC). Les communes restent évidemment libres de déterminer leurs priorités d'investissements et d'y intégrer ou non la construction de toilettes publiques supplémentaires. Je suis d'avis, personnellement, que nous avons tous intérêt à faire avancer la situation.

Cette thématique est importante et je sais que la commission de la mobilité y accorde un intérêt particulier. Je répète que quatre questions liées à cette thématique ont été posées précédemment et nous y avons déjà répondu. Il s'agit de la question posée par M. De Beukelaer sur les toilettes à Montgomery en septembre 2020 ; de la question de M. Weytsman sur le suivi des recommandations et le harcèlement sexiste, datant également de septembre dernier ; et des questions d'octobre 2020 de Mme Czekalski sur l'égalité des chances et la place des femmes dans

van alle stations met toiletten die exclusief voor vrouwelijke werknemers bestemd zijn, en met automatische toiletten.

Minister Clerfayt van zijn kant verschafte me informatie over de genderdimensie in het beleid van de plaatselijke besturen. Op dit moment is er door de plaatselijke besturen nog geen subsidie gepland voor de aanleg van openbare toiletten. De Brusselse gemeenten kunnen dit evenwel opnemen in hun driejaarlijkse planning. Indien dit wordt goedgekeurd door de gewestregering, krijgen ze daar dus wel een gewestelijke subsidie voor.

Hier is in totaal ongeveer 17 miljoen voor uitgetrokken per triënnale. Uiteraard staat het de gemeenten vrij om hun eigen investeringsprioriteiten te bepalen. Ik ben er zelf evenwel voor gewonnen om meer openbare toiletten te plaatsen.

Dit is een belangrijk thema. Ik beantwoordde in deze commissie recent al op vier andere vragen hieromtrent. In die antwoorden vindt u nog aanvullende informatie.

l'espace public. Vous y trouverez des détails supplémentaires et des éléments sur la thématique du genre dans l'espace public.

¹¹³¹ **Mme Leila Agic (PS)**.- Il sera intéressant de disposer de l'inventaire que vous avez demandé à votre équipe pour approfondir notre analyse.

En attendant, il y a de bonnes nouvelles, comme le remplacement de ces quatorze toilettes qui deviendront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Même si vous n'êtes pas la ministre chargée de ces questions, je soulignerai que la Région doit être proactive et encourager les communes à prévoir de telles installations dans leurs différentes politiques. Cela peut être difficile pour elles de décider de se charger de ce genre de projets, mais cela relève de la propreté publique, et tout le monde doit s'y mettre si nous voulons couvrir le territoire bruxellois. Cet accès essentiel à des sanitaires dans l'espace public est important pour toutes les Bruxelloises.

Enfin, nous entendons votre appel pour les femmes chauffeurs de bus. Nous y serons attentifs !

¹¹³³ **Mme Nicole Bomele Nketo (DéFI)**.- Je me réjouis d'entendre que vous allez procéder à un inventaire dans ce dossier qui a révélé toute son importance en cette période de crise sanitaire. J'imagine que, comme moi, de nombreuses femmes préfèrent se rendre dans les restaurants ou les cafés étant donné la propreté souvent douteuse des toilettes publiques.

¹¹³⁵ **Mme Margaux De Ré (Ecolo)**.- Les difficultés liées à cette question sont sans doute dues au fait qu'elle dépend de plusieurs compétences. J'en ai discuté avec des collègues écologistes chargés de ce domaine au niveau communal, et ils m'ont expliqué leur difficulté. Il importe donc de travailler ensemble sur ce sujet.

Nous devons aussi être attentifs à ces questions dans le traitement de grands projets en cours d'étude, dans les quartiers Schuman et Toison d'Or, par exemple, dont les permis ont déjà été déposés.

Il pourrait être intéressant d'ouvrir les données de l'inventaire que vous proposez de dresser afin que les applications de tourisme ou de mobilité puissent les intégrer. Les toilettes pourraient ainsi être trouvées plus facilement.

Enfin, je salue votre volonté de renforcer l'expertise des administrations de la Région en la matière. Cette approche permettrait de pérenniser les dynamiques en matière de genre sur le territoire bruxellois.

¹¹³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- En ce qui concerne la politique d'ouverture des données de l'inventaire, nous venons de demander à l'administration de procéder à ce dernier. J'attends de connaître les possibilités et les compétences concernées.

Je suis néanmoins favorable à ce type d'ouverture et, même si cela ne relève pas de ma compétence, à un débat sociétal portant sur l'accessibilité des toilettes des restaurants et des cafés.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Het overzicht dat u laat maken, zal ons helpen bij de analyse van de situatie.*

In afwachting daarvan is het al goed nieuws dat er veertien toiletten worden vervangen door exemplaren die ook geschikt zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM).

U bent weliswaar niet bevoegd, maar het gewest moet proactief optreden en de gemeenten aanmoedigen om dat soort van toiletten te installeren.

Mevrouw Nicole Bomele Nketo (DéFI) (in het Frans).- *Het verheugt me dat u werk maakt van een inventaris. Ik neem aan dat veel vrouwen, net als ik, liever naar een restaurant of café gaan dan zich in vaak allesbehalve schone openbare toiletten te wagen.*

Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo) (in het Frans).- *Het ligt wellicht zo moeilijk omdat er zo veel bevoegdheden mee gemoeid zijn. Daarom is samenwerking zo belangrijk.*

We mogen de kwestie ook niet uit het oog verliezen tijdens de onderzoeksfase van grote projecten, zoals bijvoorbeeld aan Schuman en op de Gulden Vlieslaan.

Het zou interessant zijn om de inventaris in toeristische of andere apps te laten opnemen, zodat mensen gemakkelijk een toilet kunnen vinden.

Het verheugt me dat u de expertise van de gewestelijke administraties op dit vlak wilt uitbreiden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb de administratie gevraagd om de inventaris beschikbaar te maken. Ik wacht af wat er mogelijk is.*

Zelf ben ik voorstander van het delen van die gegevens en van een maatschappelijk debat over de toegankelijkheid van toiletten in restaurants en cafés.

L'importance de l'accès aux toilettes pour tous est souvent sous-estimée. Les femmes, surtout quand elles sont enceintes, sont particulièrement concernées par cette problématique.

- *Les incidents sont clos.*

1139 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

1139 **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,**

1139 **concernant "le subterfuge consistant à faire croire à un chargement ou déchargement en cas de stationnement illégal".**

1141 **Mme Leila Agic (PS).**- Début octobre, les habitants de l'avenue Voltaire ont averti la police du phénomène des camionnettes stationnées avec les portes arrière ouvertes. Il s'agit d'une technique permettant d'éviter de payer les redevances de stationnement. En effet, les propriétaires de ces véhicules laissent ouverte la porte sur laquelle se trouvent la plaque d'immatriculation afin que les véhicules scanneurs considèrent qu'il s'agit d'une camionnette en train de charger ou de décharger et qu'ils ne les verbalisent pas.

Le phénomène est bien connu de l'agence du stationnement, qui a déclaré dans la presse que cette pratique était courante dans les dix communes relevant de sa compétence. Cependant, pour lutter contre elle, les préposés de l'agence du stationnement n'ont pas d'autre choix que de repasser plus tard et, dans le cas où ils constatent que ces véhicules sont restés en l'état, de le signaler à la police, qui vérifie alors s'il y a bien une opération de chargement ou de déchargement.

Ce subterfuge, qui permet notamment le stationnement en double file, a déjà été observé dans les rues commerçantes de différentes communes. Il nous semble cependant dommage que l'agence soit obligée de solliciter une patrouille de police pour remédier à de tels incidents.

Possédez-vous les chiffres sur le nombre de cas observés par les véhicules scanneurs ces deux dernières années ? Le phénomène se produit-il de plus en plus souvent ?

Hormis le recours à une patrouille de police, quelles sont les autres solutions dont nous disposons pour lutter contre cette pratique ?

Pourquoi les préposés de l'agence, souvent équipés d'appareils photo, ne peuvent-ils pas constater l'absence de mouvement du véhicule et l'état de son chargement ?

1143 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Parking.brussels ne dispose pas de statistiques relatives aux signalements des pratiques que vous évoquez. Les signalements à la police sont rares et plutôt le fait de riverains, notamment de commerçants.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het foefje van het veinzen van het laden en lossen in geval van onwettig parkeren".

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Begin oktober wezen bewoners van de Voltairelaan de politie op bestelwagens die met open achterdeuren stonden geparkeerd.*

Dat is een techniek om geen parkeerretributie te betalen. De eigenaars van de bestelwagens laten de deur waarop het kenteken is gemonteerd, openstaan zodat scanauto's ze als leveranciers beschouwen en ongemoeid laten.

Volgens parking.brussels is het een courante praktijk in de tien gemeenten die bij het agentschap zijn aangesloten. Het enige wat parkeewachters kunnen ondernemen, is de politie op de hoogte brengen.

Weet u hoe vaak die praktijk de voorbije twee jaar door scanauto's werd vastgesteld? Neemt het verschijnsel toe? Wat kunnen we eraan doen? Waarom mogen parkeewachters, die vaak een fototoestel bij zich hebben, niet vaststellen dat het niet om laden en lossen gaat?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Parking.brussels houdt geen gegevens bij over deze praktijk.*

L'Agence du stationnement dispose d'autres moyens d'action, que je vais vous décrire.

L'agence n'a pas noté d'augmentation significative de ce phénomène bien connu de ses services et constaté aussi bien en zone de livraison qu'en zone de stationnement tarifé. La presse en a parlé après qu'un média a relevé un message concernant le subterfuge dans un groupe Facebook, où il était présenté comme une nouveauté.

Pour ce qui est des solutions, la pratique la plus courante de l'Agence du stationnement est la suivante : étant donné que le contrôle par véhicules scanneurs ne permet pas de juger qu'un véhicule est effectivement en train d'être chargé ou déchargé, les zones de livraison sont contrôlées de façon traditionnelle par des stewards de parking.brussels. Ceux-ci ont pour tâche de vérifier qu'il y a bien du mouvement autour d'un véhicule stationné en zone de livraison. Si, au bout de plusieurs minutes, ils observent qu'il n'y a aucun mouvement aux abords du véhicule, ils sont autorisés à établir une redevance qu'ils accompagnent de plusieurs photos afin d'étayer le constat.

¹¹⁴⁵ Nombre de ces redevances sont contestées par les propriétaires des véhicules, et l'établissement de la preuve est souvent difficile pour parking.brussels.

En zone de stationnement tarifé, les stewards ont également pour consigne de rester sur place durant quelques minutes afin de vérifier que le véhicule est bien en situation de chargement ou de déchargement. Dans le cas contraire, ils sont habilités à délivrer une redevance de stationnement, photos à l'appui. Les véhicules scanneurs ne permettent pas ce double contrôle du stationnement.

Le respect des règles en vigueur en matière de stationnement à Bruxelles est crucial. Ces problèmes rencontrés dans les zones de chargement et de déchargement débordent sans doute également sur les zones avoisinant les bornes de recharge électrique. Il est donc important de veiller au respect des règles, tant via les contrôles et les sanctions que par la sensibilisation : suivre les règles facilite la vie de ceux et celles qui ont besoin de ces zones de livraison et de stationnement en voirie.

¹¹⁴⁷ **Mme Leila Agic (PS).** - Il faut bien constater aujourd'hui qu'il n'existe toujours pas de solution optimale contre ce phénomène qui perdure. L'article évoqué citait la commune de Schaerbeek, mais j'observe aussi cette pratique dans les quartiers très commerçants de Molenbeek, avec des véhicules dont le coffre reste ouvert toute la journée.

Parking.brussels doit rester vigilante à la question. Nous ne sommes pas encore au bout de nos peines.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁵¹ **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

Vaak zijn het omwonenden of winkeliers die de politie verwittigen.

Parking.brussels heeft geen weet van een toename. De media hebben het nieuws op Facebook opgepikt, waar het als een nieuwe praktijk wordt voorgesteld.

Parking.brussels zet stewards in om de laad- en loszones te controleren. Als er minutenlang niets rond de auto gebeurt, nemen ze foto's en is er retributie verschuldigd.

Veel eigenaars vechten dergelijke retributies aan en het is vaak moeilijk voor parking.brussels om bewijzen aan te voeren.

In parkeerzones gaan de stewards eveneens na of er sprake is van laden of lossen. Als dat niet het geval is, nemen ze foto's en krijgt de chauffeur een parkeerbon. Met scanauto's zijn zulke dubbele parkeercontroles niet mogelijk.

Het is van essentieel belang dat de parkeerregels worden nageleefd. De problemen bij laad- en loszones doen zich wellicht ook voor in de buurt van laadpalen. Ook daar moeten er inspanningen worden gedaan op het vlak van controle, sanctionering en bewustmaking.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans). - *Er is geen optimale oplossing voor dit aanhoudende probleem. In het artikel ging het over Schaerbeek, maar ik stel het zelfde vast in Sint-Jans-Molenbeek. Parking.brussels moet er de nodige aandacht aan blijven schenken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC

1151 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,

1151 concernant "l'attractivité des Villo électriques".

1153 Mme Leila Agic (PS).- En novembre 2019, l'offre de Villo a été enrichie par quelque 1.800 eVillo. Autrement dit, les Villo classiques ont reçu une assistance électrique portable. Cela signifie que la batterie appartient à l'utilisateur, qui la branche lui-même sur l'eVillo emprunté. Plus d'un tiers de l'offre de Villo est donc hybride. En effet, les utilisateurs peuvent conduire le Villo de manière classique ou décider d'y brancher la batterie, compacte et rechargeable.

Il est mentionné sur le site de Villo que le délai de livraison de la batterie amovible est de deux semaines. Je tiens à rappeler qu'en décembre dernier, ce délai n'a pas été respecté. Je me réfère à l'intervention de mon collègue Julien Uyttendaele qui, plus d'un mois après la commande, n'avait toujours pas été livré.

En janvier dernier, 1.000 batteries étaient louées, ce qui représente 12 % de la flotte de Villo et à peine plus de la moitié des eVillo déployés. Finalement, entre mai et juin 2020, JCDecaux proposait un abonnement gratuit de six mois pour les nouveaux usagers et usagères, qui avaient le choix entre un Villo classique ou un eVillo. Alors que l'offre d'eVillo a été lancée depuis un certain temps, il est interpellant que le nombre de contrats de location atteigne à peine la moitié du nombre de Villo mis en circulation. Par ailleurs, leur usage étant ponctuel, pour garantir un service optimal, le nombre de batteries sous contrat de location devrait être largement supérieur au nombre d'eVillo mis à disposition.

Quel devrait être le nombre optimal de clients abonnés à cette offre spécifique afin de garantir une exploitation rentable de ce matériel à motorisation électrique ? Pouvez-vous confirmer le nombre effectif de batteries en circulation aujourd'hui ? Est-ce que le délai de livraison des batteries de deux semaines qui avait été promis est à présent respecté ?

Le fait que la mise à disposition de ces eVillo a été négociée en contrepartie de panneaux publicitaires LED ventilés, particulièrement énergivores et fonctionnant 24 heures sur 24, a déjà fait l'objet de plusieurs questions au sein de cette commission et de la commission de l'environnement. L'usage effectif des eVillo et la diffusion des batteries étant très partiels, le déploiement de ces panneaux particulièrement lucratifs est-il pour autant lié au prorata du volume effectif de l'offre du nouveau service et de son attractivité ?

Il y a quelques mois, Villo proposait une offre gratuite afin d'encourager les usagers à utiliser ce service et désengorger la ville. Est-ce que cela a permis une augmentation du nombre d'abonnements à eVillo ? Quel a été le nombre d'abonnements privilégiés à cette occasion ? L'offre d'abonnements gratuits est à présent expirée. Est-ce que le nombre de nouveaux abonnements

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

betreffende "de aantrekkelijkheid van de elektrische Villo".

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- In november 2019 breidde Villo zijn aanbod uit met 1.800 e-bikes. Eigenlijk gaat het om de klassieke Villofietsen waarop een draagbare batterij door de gebruiker kan worden aangesloten. Meer dan een derde van het Villoaanbod is daardoor hybride, want de gebruikers kunnen kiezen of ze al dan niet fietsen met elektrische ondersteuning.

Hoewel Villo voor de draagbare batterij een leveringstermijn van twee weken vermeldt op de website, werd die termijn in december 2019 niet nageleefd.

In januari 2020 waren er 1.000 batterijen verhuurd, goed voor 12% van de Villovloot en voor amper meer dan de helft van de elektrische fietsen. Uiteindelijk bood JCDecaux van mei tot juni 2020 een gratis abonnement van zes maanden aan voor nieuwe gebruikers. Ze konden kiezen tussen een klassieke Villo en een eVillo. Dat er voor slechts de helft van de batterijen een huurcontract is, roept vragen op. Bovendien worden ze slechts kortstondig gebruikt. Om een optimale dienstverlening te garanderen, zijn dan ook veel meer abonnementen nodig.

Vanaf hoeveel abonnees zijn de eVillo's rendabel? Hoeveel batterijen zijn er vandaag in omloop? Leeft Villo de levertermijn van twee weken ondertussen wel na?

Het feit dat JCDecaux in ruil voor de eVillo's energievervlindende ledpanelen mocht plaatsen, deed in deze commissie en in de commissie voor het Leefmilieu al heel wat stof opwaaien. Is de uitrol van die bijzonder lucratieve panelen verbonden aan het aanbod van de nieuwe dienst en de aantrekkelijkheid ervan?

Nam het aantal abonnementen voor eVillo's toe door het gratis abonnement? Hoeveel abonnementen werden er uitgereikt? Is het aantal abonnementen en bestellingen van draagbare batterijen sinds het aanbod is afgelopen, gestegen of gedaald?

Voerde Brussel Mobiliteit een tevredenheidsonderzoek uit bij de gebruikers van de eVillo's?

et de commandes de batteries amovibles a évolué positivement ou négativement depuis lors ?

Enfin, est-ce que Bruxelles Mobilité a pu réaliser une enquête de satisfaction indépendante auprès des usagers de ces eVillos ?

¹¹⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Quelque 5.000 véhicules Villo sont actuellement en circulation, dont 1.800 eVillo. Le nombre d'abonnés s'élève, quant à lui, à 32.388 personnes, dont 8.737 utilisateurs de vélos électriques.

Avec 8.700 abonnés eVillo pour 1.800 véhicules électriques, le nombre de batteries est près de cinq fois supérieur au nombre de vélos, puisque chaque abonné dispose de sa propre batterie. Dans une situation idéale, un tiers des abonnés devraient être des abonnés eVillo. Le nombre de batteries correspond en effet au nombre d'abonnés eVillo.

Le délai annoncé de deux semaines pour la livraison des batteries est à présent respecté.

Le nombre de panneaux est déterminé par l'avenant 3 de la convention. Il est fixé à :

- maximum 200 panneaux de 2 m² ;
- maximum quinze panneaux de 8 m².

Il faut constater que cet avenant ne prévoit pas de lien entre le déploiement des panneaux et les performances du réseau Villo.

Actuellement, le nombre de panneaux installés est de :

- 150 panneaux de 2 m²;
- onze panneaux de 8 m².

La promotion a débuté le 18 mai 2020. La semaine précédant la promotion, on dénombrait 24.532 abonnements de longue durée. Ce chiffre s'élève à présent à 32.388, soit environ 8.000 abonnés supplémentaires. Il s'agit, pour une grande majorité, d'abonnements eVillo.

La période de promotion a pris fin début novembre. En temps normal, JCDecaux parvient à conserver 80 % des nouveaux abonnés. Les modalités proposées pour s'abonner et se désabonner faciliteront cependant le désengagement et JCDecaux espère pouvoir conserver environ deux tiers des clients abonnés depuis la promotion. L'impact de cette mesure ne pourra être mesuré qu'une fois que l'on disposera des chiffres relatifs à sa période d'application.

¹¹⁵⁷ Bruxelles Mobilité n'a pas encore réalisé son enquête de satisfaction depuis le lancement des véhicules Villo électriques. Cet aspect essentiel méritera toute notre attention.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ongeveer 5.000 Villofietsen zijn in gebruik, waarvan 1.800 e-bikes. Villo telt 32.388 abonnees, van wie 8.737 gebruikers van een elektrische fiets. Dat betekent dat het aantal batterijen bijna vijf keer hoger ligt dan het aantal fietsen, aangezien elke abonnee over een batterij beschikt. Idealiter zou een derde van de abonnees de eVillo's gebruiken.

Momenteel komt Villo de levertermijn van twee weken voor de batterijen na.

Op basis van de overeenkomst mag JCDecaux maximaal 200 ledpanelen van 2 m² en 15 panelen van 8 m² plaatsen. Een prestatieverbintenis van het Villonetwerk is daar niet aan gekoppeld. Momenteel zijn er 150 panelen van 2 m² en 11 panelen van 8 m² geïnstalleerd.

De promotie van het gratis abonnement startte op 18 mei 2020. De week daarvoor waren er 24.532 langlopende abonnementen. Nu zijn dat er 32.388. De grote meerderheid zijn abonnementen voor eVillo's.

De actie liep tot eind november. In normale tijden slaagt JCDecaux erin om 80% van de nieuwe abonnees te houden. Het is vrij eenvoudig om het abonnement op te zeggen. JCDecaux hoopt dat ongeveer twee derde van de nieuwe abonnees Villo blijft gebruiken. De impact van de maatregel zal maar duidelijk worden wanneer we beschikken over de cijfers over de periode waarin hij van toepassing was.

Brussel Mobiliteit voerde nog geen tevredenheidsonderzoek naar de eVillo's uit. Dat aspect verdient aandacht.

1159 **Mme Leila Agic (PS).**- À voir l'augmentation du nombre d'abonnements, les eVillo correspondaient à une forte demande de la population.

L'enquête de satisfaction nous en apprendra davantage et nous observerons si ces abonnements demeureront populaires après la période de gratuité de cette offre spéciale. Ce défi s'annonce possible à relever, mais il faudra rester attentif à la qualité du service et aux attentes des nouveaux utilisateurs à conserver si nous voulons désengorger la capitale.

- *L'incident est clos.*

1163 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME LEILA AGIC**
1163 **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,**

1163 **concernant "l'adaptation des procédures et le respect des mesures sanitaires par les centres de contrôle technique en conséquence de la crise du Covid-19".**

1165 **Mme Leila Agic (PS).**- Nous vivons actuellement une crise sanitaire importante. Afin de lutter au mieux contre le Covid-19 et de protéger les plus vulnérables, il est essentiel que chacun et chacune respecte certaines règles sanitaires, telles que la distanciation sociale d'1,5 m, le port du masque, le lavage régulier des mains et l'utilisation de gel antibactérien.

Par exemple, lorsque nous allons faire les courses, nous désinfectons les caddies car ils ont été touchés par d'autres personnes préalablement. Cependant, il nous revient que dans les centres de contrôle technique, notamment celui d'Anderlecht, les employés vérifient les voitures et s'installent derrière le volant ne portent pas de gants et ne se désinfectent pas les mains avant d'entrer dans les voitures ou après en être sortis.

Il s'agit d'une mise en danger potentielle de ces employés, mais également des personnes conduisant leur voiture dans ces centres de contrôle technique. Par ailleurs, on sait combien les conditions de travail et les cadences sur les lignes de contrôle peuvent être éprouvantes.

Quel est l'impact du contexte sanitaire pour les travailleurs opérant sur les chaînes de contrôle ? Des mesures spécifiques dans le cadre de la crise sanitaire actuelle ont-elles été adressées aux centres de contrôle technique présents sur le territoire de la Région bruxelloise ?

Les quatre centres de contrôle technique bruxellois étant exploités par deux entreprises différentes, pouvez-vous préciser quelles sont les procédures sanitaires d'application dans chaque centre ? Ces procédures semblent varier d'un centre de contrôle à l'autre, votre administration a-t-elle prescrit quels devaient être les équipements de protection des travailleurs et les éventuelles

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Het feit dat het aantal abonnementen sterk is toegenomen, wijst op een grote vraag naar eVillo's.*

Een tevredenheidsonderzoek zal meer duidelijkheid brengen. Het is afwachten of de abonnementen populair blijven als ze niet langer gratis zijn. Daarnaast is een kwalitatieve dienstverlening, die op de verwachtingen van de nieuwe gebruikers is afgestemd, belangrijk om de stad te ontlasten.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LEILA AGIC
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de aanpassing van de procedures en de naleving van de gezondheidsmaatregelen door de centra voor technische controle als gevolg van de Covid-19-crisis".

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Door de coronacrisis hebben we ons een aantal maatregelen eigen moeten maken, zoals het houden van afstand, het dragen van een mondkap, het geregeld wassen van de handen en het gebruik van antibacteriële gel.*

Ik verneem echter dat de werknemers van de autokeuring in Anderlecht geen handschoenen dragen en hun handen niet ontsmetten. Dat brengt niet alleen de gezondheid van het personeel, maar ook die van de bezoekers in gevaar.

Welke coronamaatregelen moeten de autokeuringscentra naleven? Blijkbaar zijn die niet in alle centra dezelfde. Heeft uw administratie beschermende kledij en ontsmetting opgelegd?

Toen de autokeuring de deuren opnieuw opende, werd er niet met de vakbonden overlegd over het wegwerken van de achterstand, zoals in de twee andere gewesten. Is er sindsdien overleg geweest?

mesures de décontamination s'imposant sur les chaînes de contrôle ?

Nous avons déjà évoqué le fait que, lors de la réouverture des centres de contrôle technique, les syndicats n'avaient pas été consultés en vue de coordonner les dispositions requises en faveur des travailleurs pour permettre de résorber le retard des contrôles reportés dans le cadre du confinement. Cela avait pourtant été fait par les administrations et les ministres de tutelle dans les deux autres Régions. Votre cabinet a-t-il, depuis lors, rencontré les syndicats ?

¹¹⁶⁷ Ces éventuelles mesures sanitaires ont-elles été négociées avec les syndicats ? En cas d'adoption de nouveaux protocoles spécifiques, les cadences de référence ont-elles été adaptées ? Comment votre administration procède-t-elle au contrôle des éventuelles instructions sanitaires données ?

Enfin, dans quelle mesure le retard des contrôles, consécutif à la prolongation des délais accordée à la suite du premier confinement, a-t-il déjà été résorbé ? Combien de véhicules étaient-ils concernés et combien ne se sont toujours pas présentés ?

On sait que bon nombre de centres n'utilisent pas en permanence les cinq ou six lignes de contrôle dont ils disposent. Avez-vous obtenu des centres de contrôle qu'ils ouvrent davantage de lignes et y affectent davantage de personnel afin de résorber le retard ? Quels engagements ont-ils pris, et les ont-ils respectés ?

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme dans beaucoup d'autres secteurs, la crise du coronavirus a eu un impact sur le fonctionnement des centres de contrôle technique. Face à ce contexte sanitaire, les centres ont dû se réorganiser.

En étroite collaboration avec leurs services de prévention interne (conseil en prévention) et externe (médecine du travail), les entreprises ont établi des mesures de sécurité sur la base du guide générique pour lutter contre la propagation du Covid-19 au travail, édité par le service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, ainsi que sur la base d'une analyse des risques du Covid-19 sur les lignes de contrôle et des retours de la délégation syndicale.

Ces mesures ont été introduites par le biais d'une réunion d'information à destination de chaque collaborateur lors de la reprise des activités. Cette procédure a, par la suite, évolué en fonction des décisions du gouvernement fédéral et des suites des réunions du comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT). Ces informations sont rappelées par des affichages dans les locaux.

L'arrêté 2020-035 précise que les organismes de contrôle technique doivent exercer leurs activités dans le respect des mesures de précaution sanitaire recommandées par le guide générique pour lutter contre la propagation du Covid-19 au travail, disponible sur le site internet du SPF Emploi et complété par des directives au niveau sectoriel et/ou de l'entreprise, ou

Komen de hygiënemaatregelen in overleg met de vakbonden tot stand? Hoe controleert de administratie de naleving ervan?

Hebben de keuringsstations meer inspectielijnen geopend en meer personeel ingezet om de achterstand weg te werken? We weten dat niet alle keuringsstations de vijf of zes inspectielijnen gebruiken. Welke verbintenissen zijn ze aangegaan en werden ze nagekomen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zoals in zo veel andere sectoren heeft de coronacrisis ook een impact op het werk in de autokeuringsstations.*

In nauw overleg met de interne en externe preventiediensten hebben de bedrijven veiligheidsmaatregelen getroffen om de verspreiding van Covid-19 op het werk tegen te gaan. Dat gebeurde op basis van de richtlijnen van de federale overheidsdienst (FOD) Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, risicoanalyses en input van vakbondsafgevaardigden.

De veiligheidsmaatregelen werden toegelicht op een informatiebijeenkomst voor de werknemers. Op basis van de nieuwe beslissingen van de federale overheid en van de resultaten van vergaderingen van het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW) werd de procedure gaandeweg bijgesteld. Alle informatie werd uitgehangen op affiches op de werkplek.

In besluit 2020-035 wordt bepaald dat de centra voor technische controle hun werk moeten uitvoeren met inachtneming van de voorzorgsmaatregelen zoals voorgeschreven in de generieke gids om de verspreiding van Covid-19 op het werk tegen te gaan, aangevuld met voorschriften op sector- of bedrijfsniveau. Collectieve maatregelen gaan altijd voor op individuele.

par d'autres mesures appropriées offrant un niveau de protection équivalent. Les mesures collectives ont toujours la priorité sur les mesures individuelles.

Des concertations entre les organismes de contrôle technique et Bruxelles Mobilité ont régulièrement lieu. Les principales mesures de sécurité sont les suivantes :

- le client est accueilli à l'extérieur du bâtiment et ne le traverse pas. Après la prise en charge du véhicule, il est guidé à travers un circuit balisé jusqu'au parking de sortie, où il récupère son véhicule. Des lingettes désinfectantes sont mises à sa disposition afin de lui permettre de nettoyer les points de contact du véhicule. Il est à noter que les opérations de contrôle technique sont effectuées dans un espace ouvert fortement ventilé, où il est possible de maintenir la distance physique de 1,5 m ;

¹¹⁷¹ - lorsqu'un responsable est demandé, le client doit s'adresser à un inspecteur qui se chargera de prévenir le responsable de station ou son adjoint ;

- aux entrées des lignes de contrôle, des panneaux d'affichage renseignent toutes les consignes de sécurité devant être respectées par le client ;

- des distributeurs automatiques de gel désinfectant sont placés aux différents accès du bâtiment : caisses, entrées principales du bâtiment administratif, locaux sociaux ;

- le paiement électronique est rendu obligatoire ;

- le port du masque est obligatoire dans l'enceinte et sur les terrains extérieurs pour le personnel de l'entreprise et pour les clients ;

- des gants sont fournis aux inspecteurs ;

- des sprays désinfectants sont placés aux guichets d'entrée de la station afin que les inspecteurs puissent se désinfecter les mains régulièrement ;

- une distance de 1,5 m doit être maintenue avec toute personne, employé comme client, pendant toute la durée du travail et durant les pauses. Les locaux sont aménagés pour garantir cette obligation. Si nécessaire, des pictogrammes et des cloisons de séparation ont été ajoutés ;

- les règles d'hygiène de base sont rappelées dans les locaux sociaux : lavage des mains, usage du mouchoir en papier, etc.

Les organismes de contrôle technique sont des sociétés indépendantes qui disposent de leur propre service interne et sont en relation avec un service externe de médecine du travail. Aucun cas avéré de contamination par le Covid-19 n'a été signalé entre membres d'un même centre de contrôle technique.

De keuringsstations en Brussel Mobiliteit overleggen op regelmatige basis. Dit zijn de voornaamste veiligheidsmaatregelen:

- De klant komt het gebouw niet binnen. Nadat het voertuig in ontvangst is genomen, wordt hij of zij langs een afgebakend parcours naar de parking aan de uitgang geleid. Er zijn desinfecterende doekjes voorhanden om de contactpunten van het voertuig te kunnen schoonmaken. De auto wordt gekeurd in een open en goed geventileerde ruimte, waar altijd 1,5 m afstand bewaard kan worden;

- Als de klant de verantwoordelijke van het station wil spreken, haalt een inspecteur de verantwoordelijke of de adjunct erbij;

- Aan het begin van de inspectielijnen staan informatieborden met de voorzorgsmaatregelen die de klant in acht moet nemen;

- Bij de kassa's, bij de hoofdingangen van de bureaus en in de ontspanningsruimtes staan er automatische dispensers met desinfecterende gel;

- Elektronisch betalen is verplicht;

- Binnen en buiten moet zowel de klant als het personeel een mondmasker dragen;

- De inspecteurs kregen handschoenen;

- Bij de loketten aan de ingang staat desinfecterende spray voor de inspecteurs;

- Er moet altijd 1,5 m afstand worden bewaard, zowel tot klanten als tot collega's, ook tijdens de pauzes. De lokalen werden zo ingericht dat er afstand kan worden gehouden. Eventueel worden pictogrammen en afscheidingen gebruikt;

- In de ontspanningsruimtes hangen de basishygiëneregels uit.

De autokeuringsstations zijn onafhankelijke bedrijven met een eigen interne preventiedienst, die in contact staan met een externe bedrijfsarts. Er is nog geen enkel geval van besmetting met Covid-19 opgedoken bij medewerkers van een keuringsstation.

Tijdens en na de eerste lockdown werd er met de vakbonden overlegd en samengewerkt tijdens de maandelijkse vergaderingen van het CPBW. Daar werd besproken volgens welke coronaprocedures er moest worden gewerkt. Die procedures werden zo nodig bijgesteld.

Pendant et après le premier confinement, la consultation et la collaboration avec les délégués syndicaux ont été assurées via les réunions du CPPT de l'entreprise. La problématique du coronavirus était inscrite à l'ordre du jour de chaque réunion mensuelle du CPPT. Au cours de ces réunions, les procédures de travail coronavirus étaient passées en revue. Lorsque cela s'avérait nécessaire, elles étaient adaptées afin de tenir compte des remarques et suggestions des différents intervenants.

¹¹⁷³ Les décisions concernant les règles sanitaires ont été prises en concertation entre les organismes et les syndicats. Seules les modifications des heures d'ouverture ont été approuvées par l'administration.

L'organisation du travail a également été restructurée en profondeur. Un système de prise de rendez-vous obligatoire a été mis sur pied. De la sorte, l'afflux de véhicules à contrôler est régulé en tenant compte des paramètres suivants : le nombre de collaborateurs présents, le type de contrôle souhaité, le temps supplémentaire inhérent aux mesures de sécurité mises en place, l'importance de gérer l'arrivée des clients et d'éviter ainsi un encombrement de la voie publique. L'organisation actuelle permet de répondre sans le moindre problème à la demande.

À l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'inspecteur pour réaliser des contrôles. Les centres eux-mêmes veillent à la bonne application des mesures. En revanche, les inspecteurs du SPF Emploi peuvent contrôler le respect des mesures sanitaires.

À la date du 20 novembre, 88 % des véhicules s'étaient présentés au contrôle technique. Plusieurs variables influencent l'évaluation du rattrapage :

- les véhicules passés au contrôle dans une autre Région ;
- les véhicules radiés ;
- les véhicules qui ne se présenteront jamais par manque de volonté ;
- les véhicules vendus.

Il est important de noter que si ces véhicules ne se sont pas présentés au contrôle technique, ce n'est pas en raison d'un problème de capacité ou de délai, puisque ce dernier est d'une semaine maximum et va encore diminuer. À titre d'exemple, en Flandre, le délai peut atteindre plusieurs semaines.

Dans la mesure où le citoyen est libre de présenter son véhicule dans l'un des 77 centres de contrôle en Belgique, nous ne pouvons pas répondre à toutes vos questions. Certains Bruxellois effectuent le contrôle de leur véhicule en Flandre ou en Wallonie et, à l'inverse, des automobilistes des deux autres Régions peuvent se rendre dans un centre bruxellois. Cette liberté rend difficile un calcul détaillé.

De keuringsstations en de vakbonden hebben de beslissingen samen genomen. Enkel over de aanpassing van de openingsuren heeft Brussel Mobiliteit zich uitgesproken.

Ook het werk zelf is grondig gereorganiseerd. Zo is het nu verplicht om een afspraak te maken. De toestroom van de auto's wordt geregeld aan de hand van een aantal parameters, zoals het aantal beschikbare medewerkers, het type keuring, de extra tijd die de veiligheidsmaatregelen vergen en de noodzaak om de aankomst van de klanten te spreiden. Zoals het nu gaat, gaat het prima.

Op dit moment heeft Brussel Mobiliteit geen inspecteur om te controleren. De keuringsstations waken zelf over de naleving van de maatregelen en ook de inspecteurs van de FOD Werkgelegenheid kunnen komen controleren.

Op 20 november 2020 kwamen bijvoorbeeld 88% van de voertuigen opdagen voor een keuring. Het verschil wordt verklaard doordat voertuigen al in een ander gewest werden gekeurd of intussen geschrapt of verkocht waren. Daarnaast zijn er ook autobezitters die hun auto niet laten keuren.

Als een voertuig dus niet ter keuring wordt aangeboden, komt dat niet noodzakelijk doordat er onvoldoende capaciteit is in de keuringsstations of omdat de wachttijden te lang zijn.

Dat iedereen zijn voertuig vrij mag laten keuren in een van 77 keuringsstations van België, bemoeilijkt een exacte telling. Sommige Brusselaars laten hun wagen in Vlaanderen of Wallonië keuren en omgekeerd komen er vast automobilisten uit de andere gewesten met hun auto naar een Brussels keuringsstation.

1175 Afin de résorber le retard accumulé à la suite du confinement, la direction et la délégation syndicale ont négocié un accord en vue d'encourager la présence de davantage de membres du personnel et, partant, d'augmenter le nombre de prestations dans des conditions maîtrisées et sécurisées.

Les centres de contrôle technique travaillent sur rendez-vous, de sorte que la capacité est adaptée en fonction du personnel présent. Cela permet à la fois de fluidifier la cadence et d'accroître la capacité, et ainsi de résorber les retards sur le terrain.

Le fait que les centres travaillent sur rendez-vous permet non seulement de réguler la capacité, mais aussi de répondre à la demande des travailleurs présents. Il est en effet primordial que ces travailleurs puissent exercer leurs tâches dans un environnement sécurisé et adapté à la crise sanitaire, tout comme il est essentiel de permettre aux usagers de faire inspecter leur véhicule par un centre de contrôle technique.

1177 **Mme Leila Agic (PS).**- Il est en effet important que les travailleurs se sentent en sécurité sur leur lieu de travail. Il en va de même pour les usagers qui viennent effectuer un contrôle technique.

Je suis satisfaite d'entendre que les syndicats ont été concertés comme ils le demandaient lors du premier confinement. La concertation syndicale reste un élément très important.

Vous avez cité de nombreuses mesures et j'espère qu'elles sont effectivement appliquées sur le terrain. Subsiste la question de l'utilisation des cinquième et sixième lignes, toujours inexploitées dans ces centres de contrôle, mais nous y reviendrons dans le cadre d'autres questions.

- *L'incident est clos.*

1181 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1181 **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,**

1181 **concernant "les résultats du programme Avanti".**

1183 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Développé depuis les années 90, le programme Vicom avait pour objectif d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun de surface à Bruxelles. En 2005, après quinze ans d'existence, le bilan de ce programme a été dressé. Ce fut surtout l'occasion de redéfinir ses objectifs, vu le constat de la dégradation de la vitesse commerciale.

Les objectifs étaient de couvrir :

Om de tijdens de lockdown opgelopen vertraging weg te werken, sloten de directies met de vakbondsafgevaardigden een akkoord om meer personeel in te zetten en dus meer voertuigen te kunnen keuren, in gecontroleerde en veilige omstandigheden.

De keuringsstations werken enkel op afspraak. Zo kan de capaciteit worden afgestemd op het beschikbare personeel, kan er een goed tempo worden aangehouden en gaat de capaciteit omhoog.

Op die manier kan ook beter worden ingespeeld op de behoeften van de personeelsleden. Zij moeten immers in veilige omstandigheden kunnen werken.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Werknemers moeten zich veilig voelen op de werkvloer, maar dat geldt ook voor wie zijn auto komt laten keuren.*

Ik ben verheugd dat er overleg is geweest met de vakbonden.

Ik hoop dat de vele maatregelen gerespecteerd worden. Op de kwestie van de ongebruikte vijfde en zesde inspectielijn kom ik later terug.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de resultaten van het programma Avanti".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het in de jaren negentig ontwikkelde programma Vicom had tot doel de reïssnelheid van het bovengrondse openbaar vervoer in Brussel te verbeteren. In 2005 werd het programma geëvalueerd en dat bood de gelegenheid om de doelstellingen aan te passen, want de reïssnelheid nam af.*

De doelstellingen waren om 90% van het tramnet in eigen bedding of met vergelijkbare snelheidsvoorwaarden te doen rijden en 40% van het busnet. Eind 2005 hadden 63% van het tramnet en 9% van het busnet de nodige inrichting gekregen.

- 90 % du réseau de tram en site propre ou dans des conditions de vitesse et de régularité équivalentes. Fin 2005, 63 % du réseau de tram étaient protégés ;

- 40 % du réseau de bus, alors que seuls 9 % étaient protégés en 2005.

L'objectif à atteindre pour la vitesse commerciale était supérieur à 20 km/h pour chacune des lignes de surface prioritaires et à 18 km/h pour les autres lignes. Enfin, il s'agissait de résoudre les points noirs identifiés.

En 2014, Vicom a été rebaptisé Avanti, tout en poursuivant les mêmes objectifs : l'augmentation des performances des transports en commun de surface, la réduction des frais d'exploitation et l'augmentation de la capacité du réseau.

Après cinq ans de mise en œuvre, où en sommes-nous, alors que la vitesse commerciale a tendance à baisser inexorablement depuis 2000 ? Le contrat de gestion de la STIB 2019-2023 précise ses ambitions pour le programme Avanti à l'avenir. La voilure s'en trouve quelque peu réduite, vu que la STIB souhaite augmenter, d'ici à 2023, la vitesse commerciale des trams d'1 km/h et améliorer la régularité de sept lignes de tram importantes : 3, 4, 7, 9, 39, 44 et 94. Elle entend également s'attaquer aux fameux points noirs identifiés sur les axes problématiques afin de fluidifier le trafic.

Je n'énumérerai pas ici toutes les ambitions présentées dans le contrat de gestion. Bien que multiples et variées, elles ne font que se répéter depuis vingt ans, mais sans être suivies de beaucoup de résultats.

Qu'en est-il de ces objectifs, compte tenu de la toute proche entrée en vigueur de la zone 30 généralisée ? Un groupe de travail transversal, associant la STIB et les communes, a été créé afin d'assurer sa mise en œuvre. Un délégué syndical de la STIB rappelait en janvier 2020 qu'il sera impossible de maintenir la vitesse commerciale moyenne avec la mise en zone 30 de 90 % des voiries. La direction de la STIB expliquait quant à elle souhaiter garder un maximum d'axes où les bus pourraient rouler à 50 km/h en site propre.

¹¹⁸⁵ Bruxelles Mobilité annonçait au même moment avoir revu la liste des voiries auto confort pour y inclure de nouvelles exceptions sur les axes le permettant.

Je n'ai pas besoin d'exprimer à quel point l'attractivité des transports en commun est primordiale pour assurer le report modal depuis la voiture. Je m'interroge néanmoins sur les réponses apportées afin de garantir que cette offre publique reste compétitive par rapport à la voiture individuelle, spécifiquement en ce qui concerne le temps de trajet.

En vue de faire le point sur les avancées en matière de vitesse commerciale de nos transports publics, j'ai plusieurs questions à vous poser. Comment expliquer, malgré les montants colossaux

Het was de bedoeling dat de voertuigen een reissnelheid van meer dan 20 km/u zouden halen op elk van de prioritaire bovengrondse lijnen en van 18 km/u op de andere lijnen. Ten slotte moesten de bekende zwarte punten worden weggewerkt.

In 2014 kreeg het programma de nieuwe naam Avanti, maar de doelstellingen bleven dezelfde.

Welke resultaten heeft het Avantiprogramma ondertussen opgeleverd?

In het beheerscontract van de MIVB 2019-2023 zijn de toekomstige doelstellingen voor Avanti opgenomen. De MIVB wil tegen 2023 de reissnelheid van de trams met 1 km/u doen toenemen en zeven tramlijnen regelmatig gaan bedienen. Daarnaast wil ze de gekende zwarte punten aanpakken om een vlottere doorstroming te verkrijgen. Hoever staat de uitvoering van die doelstellingen?

Binnenkort wordt in het gewest de algemene zone 30 ingevoerd. Een vakbondsvertegenwoordiger van de MIVB liet in januari 2020 al weten dat het onmogelijk is om de gemiddelde reissnelheid te behouden als op 90% van de wegen een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt. De MIVB verklaarde echter dat ze zo veel mogelijk assen wil behouden waar de bussen in een eigen bedding met 50 km/u kunnen rijden.

Tegelijkertijd liet Brussel Mobiliteit weten dat het de lijst van wegen had herzien en er nieuwe uitzonderingen in had opgenomen.

Ik vraag me af of de inspanningen volstaan om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer kan concurreren met de wagen, in het bijzonder wat de reistijd betreft.

Hoe verklaart u dat de reissnelheid van het bovengrondse openbaar vervoer in Brussel afneemt, ondanks aanzienlijke investeringen?

investis ces vingt dernières années, que la vitesse commerciale des transports en commun de surface bruxellois soit en berne ?

Confirmez-vous que le montant annuel de cet investissement est de 20 millions d'euros depuis 30 ans ? Il nous paraît important, après tant d'années, d'évaluer la politique mise en place au regard des résultats obtenus. Les investissements appropriés sont-ils bien ciblés ?

Les différents aménagements de réduction des flux - gestion des feux, réduction des carrefours et autres - n'ont-ils pas eu comme effets collatéraux de ralentir la vitesse et la régularité des trams et des bus ?

Quelle est l'incidence de l'entrée en vigueur de la zone 20 dans le Pentagone sur la vitesse commerciale de la STIB ? Ce type d'étude est-il diligenté avant la mise en place de changements de limitations de vitesse, dans le but de trouver d'autres solutions ?

Comment est effectuée l'évaluation en amont pendant et après la mise en place de ces mesures ? Des modélisations via le système Musti sont-elles effectuées dans la perspective de l'entrée en vigueur de la zone 30 généralisée ? Où en est la concertation avec la STIB à ce sujet ?

La liste des voiries sur lesquelles la vitesse maximale de 50 km/h sera maintenue est-elle définitive ?

Vous annonciez en janvier 2020 qu'une étude au cas par cas de chaque artère où circulent les bus de la STIB était prévue. Qu'en est-il ?

¹¹⁸⁷ Quelles mesures prioritaires avez-vous mises en œuvre en 2020 pour atteindre vos objectifs d'augmentation de la vitesse commerciale ? Nous imaginons bien qu'en raison de la crise sanitaire, les efforts ont pu être ralentis.

Quels montants ont-ils été investis au total depuis le programme Vicom ? Quelle a été la répartition entre les réseaux de bus et de tram ? Combien de kilomètres cela représente-t-il, également en pourcentages ?

En 2015, l'objectif était d'équiper 450 carrefours de feux à télécommande. Fin 2018, 272 carrefours à feux ont été repris par Bruxelles Mobilité, soit une progression de 35 carrefours équipés. Quel est le pourcentage actuel de feux à télécommande sur les axes prioritaires ou problématiques ? Combien de feux ont-ils été équipés depuis 2016 ?

Où en est l'ambition de régionaliser les voies empruntées par des lignes de tram, et surtout les plus problématiques ? Quels sont les résultats des concertations avec les communes ? Où en sont les contacts avec les communes quant à la mise en priorité des voiries empruntées par le transport public ? Combien de points noirs identifiés ont-ils été réaménagés ?

Le renforcement du contrôle des sites propres par l'installation de caméras fixes et mobiles permettrait de verbaliser les

Klopt het dat er al dertig jaar lang jaarlijks 20 miljoen euro wordt geïnvesteerd in een verbetering van de reissnelheid? Worden die middelen doelgericht geïnvesteerd?

Hebben aanpassingen aan de weginrichting om het verkeer te beperken geen vertraging van het openbaar vervoer als neveneffect?

Welke invloed had de invoering van de zone 20 in de Vijfhoek op de reissnelheid van de MIVB-voertuigen? Wordt dat bestudeerd voordat er een snelheidsbeperking wordt ingevoerd?

Hoe verliep de evaluatie voor en na de invoering van de maatregelen? Zijn er met behulp van Musti simulaties uitgevoerd van de invoering van de zone 30? Hoever staat het overleg met de MIVB daarover?

Is de lijst van wegen waar de maximumsnelheid van 50 km/u behouden blijft, definitief?

Hoever staat de studie die u in januari 2020 aankondigde en waarin elke verkeersas waarover MIVB-bussen reden afzonderlijk zou worden bekeken?

Welke prioritaire maatregelen liet u in 2020 uitvoeren om de reissnelheid te verhogen?

Hoeveel werd er in totaal geïnvesteerd sinds Vicom van start ging? Hoe werden die bedragen gespreid over het busnet en het tramnet? Hoeveel kilometer werd daarmee aangepakt?

In 2015 was de doelstelling om 450 kruispunten uit te rusten met verkeerslichten met afstandsbediening. Eind 2018 stonden die er op 272 kruispunten, of 35 meer dan drie jaar eerder. Welk percentage prioritaire of problematische assen is vandaag met dergelijke verkeerslichten uitgerust? Hoeveel verkeerslichten kwamen er sinds 2016 bij?

Hoever staat de regionalisering van de wegen waarover tramlijnen lopen? Wat is het resultaat van het overleg met de gemeenten? Hoever staan de contacten met de gemeenten over de voorrang voor wegen waarover het openbaar vervoer rijdt? Hoeveel zwarte punten zijn heraangelegd?

Meer camera's om de eigen beddingen beter te controleren, zouden het mogelijk maken om overtreders te beboeten. Hoever staat u daarmee? In 2018 kende het gewest 194.000 euro toe aan elf gemeenten voor toezicht door de politie op veertig kruispunten op eigen beddingen tijdens de spits.

contrevenants. Où en est cette ambition ? En 2018, 194.000 euros avaient été octroyés par la Région à onze communes bruxelloises pour assurer la surveillance aux heures de pointe, par des policiers, des sites propres autour de 40 carrefours.

1189 L'attitude de ces contrevenants participe à la congestion des transports publics, ainsi qu'à la congestion de façon générale à Bruxelles. Quel bilan tirez-vous de l'installation de ces caméras ? Que prévoyez-vous de faire en 2021 ?

1191
1193 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Le programme Avanti revêt à nos yeux une grande importance, car il permet d'améliorer la régularité des transports en commun de surface. Or, nous savons combien cette régularité est importante pour les utilisateurs des transports en commun, qui peuvent ainsi programmer leur voyage et éviter des attentes inutiles aux arrêts. Une meilleure vitesse commerciale et une régularité optimale des bus et des trams permettent également à la STIB de réaliser des économies puisque, pour un même niveau de service, elle peut mettre moins de personnel de conduite et de matériel en circulation.

Rappelons ici que la principale responsable de l'irrégularité et des faibles vitesses des transports en commun est la congestion automobile et que les différents projets du plan Good Move visant à encourager un transfert modal ou un étalement des heures de pointe seront également très bénéfiques pour les performances de nos bus et de nos trams.

Enfin, remarquons que les projets Avanti concernent bien souvent des réaménagements importants, souvent de façade à façade, qui améliorent aussi considérablement la qualité de l'espace public et établissent un meilleur équilibre entre les modes de déplacement. Ils augmentent aussi souvent l'accessibilité de l'espace public et des arrêts pour les personnes à mobilité réduite.

Je me joins aux questions de Mme d'Ursel concernant les progrès réalisés dans le cadre de la régionalisation des voiries communales où circulent des trams, la mise en priorité des axes très fréquentés par les bus, ainsi que les premiers résultats du test d'évaluation de la vitesse commerciale entre les arrêts.

1195 Concernant ce dernier point, en effet, si la fréquentation d'une ligne augmente, sa vitesse commerciale pourrait diminuer puisque les passagers mettront davantage de temps à monter et à descendre.

La mesure de la vitesse commerciale en tant que telle peut donc être biaisée par l'augmentation de la fréquentation des transports en commun, que nous souhaitons également.

1197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les objectifs de 2020, conformément au contrat de service public 2019-2023, les objectifs annoncés sont bien maintenus à l'horizon 2024. Une évaluation de ces objectifs sera réalisée à ce moment-là.

Die overtreders veroorzaken vertraging bij het openbaar vervoer. Wat leverden de camera's op? Wat wilt u in 2021 ondernemen?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Het Avantiprogramma moet het bovengrondse openbaar vervoer verbeteren. Zo kunnen de gebruikers hun reis beter plannen en vermijden ze nodeloos wachten. Bovendien kan de MIVB zo geld besparen omdat er minder personeel en materieel moet worden ingezet.*

Het drukke autoverkeer is de grote boosdoener voor de slechte reissnelheid en de verstoorde dienstregeling. De doelstellingen van Good Move inzake de modal shift en een betere spreiding van het spitsuur, zullen de efficiëntie van het Brusselse tram- en busverkeer dan ook verbeteren.

Avanti bevat ingrijpende aanpassingswerken, die de publieke ruimte ten goede komen en voor een beter evenwicht zorgen tussen diverse transportmiddelen. Ook de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit gaat er zo op vooruit.

Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw d'Ursel over het omvormen van gemeentewegen waar trams rijden, tot gewestwegen, de voorrang voor bussen op drukke verkeersassen en over de evaluatie van de reissnelheden.

Ecolo is vragende partij voor een verhoging van de frequentie van het openbaar vervoer, maar dat kan de reissnelheid negatief beïnvloeden doordat de instap- en uitstaptijden toenemen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We behouden de doelstellingen uit het beheerscontract 2019-2023. In 2024 komt er een evaluatie.*

De meest recente analyse van Avanti dateert van eind 2019 en laat een daling zien van de reissnelheid van de bussen, maar

En ce qui concerne l'état de la vitesse commerciale, le dernier bilan d'Avanti réalisé fin 2019 laisse apparaître une érosion du mode bus, qui est quasiment stabilisé depuis 2018. En revanche, une augmentation, certes légère mais avérée, est constatée pour le mode tram.

Notons que les montants investis dans le cadre du programme Avanti ne servent pas qu'aux seuls bénéficiaires des transports publics. En effet, le plan Good Move implique que, dans le cadre de l'élaboration de projets d'aménagement, outre la vitesse commerciale à améliorer, il faut tenir compte des autres modes de déplacement tels que les modes actifs, les véhicules particuliers et les véhicules de secours ou d'entretien.

¹¹⁹⁹
¹²⁰¹ Les montants investis dans le cadre du programme Avanti visent donc aussi à améliorer la sécurité de ces modes de déplacement et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ils tiennent compte, le cas échéant, des aménagements des zones d'accidentologie et de l'amélioration de la sécurité routière.

La qualité apportée aux aménagements des espaces publics est également importante pour la capitale et engendre forcément des coûts. Les projets ne sont donc pas conçus de manière fragmentée, mais forment un tout, même s'ils sont repris dans le budget du programme Avanti.

L'instauration temporaire d'une zone 20 dans le Pentagone a eu peu d'impact sur la vitesse commerciale des transports publics. En effet, nous étions confrontés à une situation inédite et particulière, le trafic automobile étant partout fortement réduit. Il n'y a pas eu de ralentissements ; au contraire, la circulation était plus fluide.

Une concertation approfondie entre la STIB et la Ville de Bruxelles à propos de cette zone a entre-temps conduit à affiner le plan de circulation. Les artères les plus importantes, empruntées d'ailleurs par les transports publics, sont toutes revenues au régime initial de 30 km/h, tandis que les petites rues restent en zone de rencontre à 20 km/h. Seule la ligne de bus 33 fait exception. Il s'agit d'une desserte fine de quartier, n'ayant pas une vitesse commerciale élevée.

¹²⁰³ J'en viens à votre question relative au bois de la Cambre. Comme vous le savez, les bus ont pu continuer à circuler après la fermeture du bois, cela malgré la contrainte imposée aux autres véhicules. Entre-temps, toutefois, le contexte a changé. Les zones de rencontre ont très peu concerné la STIB. Des aménagements temporaires ont été réalisés rapidement afin de répondre au mieux à la crise sanitaire. S'il n'y a pas eu d'évaluation en amont, il y en a eu en cours de route, et les scénarios ont été adaptés dans le Pentagone et le bois de la Cambre.

La mise en zone 30 généralisée a été évoquée la semaine passée lors des discussions budgétaires. Il n'y a pas eu de modélisation au moyen du système Musti. Ce dernier est un modèle macro utilisé pour comparer de grands scénarios sur des horizons

sinds 2018 stabiliseert ze wel. Bij het tramverkeer is er een lichte verhoging.

Bovendien komen de investeringen in het kader van het Avantiprogramma niet alleen het openbaar vervoer ten goede. Good Move houdt ook in dat er bij de aanpassingswerken rekening gehouden wordt met andere vervoermiddelen.

Die investeringen verhogen dus ook de veiligheid van de andere vervoermiddelen en de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit (PBM). Al die projecten vormen een geheel, ook al staan ze ingeschreven in de begroting van Avanti.

De tijdelijke invoering van een zone 20 in de Vijfhoek heeft geen invloed gehad op de reissnelheid van het openbaar vervoer. Het verkeer verliep zelfs vlotter dan voorheen omdat het autoverkeer sterk afgenomen was door de ongeziene omstandigheden.

Het overleg tussen de MIVB en de stad Brussel over die zone heeft geleid tot een verfijning van het circulatieplan. De belangrijkste verkeersaders, waar het openbaar vervoer rijdt, vallen weer onder de zone 30, terwijl in de kleine straatjes de maximumsnelheid 20 km/u blijft. Alleen buslijn 33 rijdt door zulke straten en heeft bijgevolg een trage reissnelheid.

Na de sluiting van het Ter Kamerenbos zijn de bussen daar wel blijven rijden. Intussen is de situatie wel veranderd. De coronacrisis vroeg om snelle, tijdelijke aanpassingen. Die werden geëvalueerd en op basis daarvan werden de plannen voor de Vijfhoek en het Ter Kamerenbos aangepast.

De invoering van de zone 30 is niet gemodelleerd met behulp van Musti. Dat simulatiemodel dient om macroverkeersscenario's in welbepaalde tijdsbestekken met elkaar te vergelijken. Brussel Mobiliteit en de MIVB hebben regelmatig vergaderd. Het gewest gaf daarbij gehoor aan de vraag van de vervoersmaatschappij om op bepaalde assen een maximumsnelheid van 50 km/u te behouden. Het gewest heeft ook rekening gehouden met de wensen van de gemeenten en de verkeersveiligheid. Al dat

temporels bien déterminés (actuellement 2018, 2025 et 2040). De nombreuses réunions entre la STIB et Bruxelles Mobilité ont eu lieu. La Région a été attentive aux demandes de la STIB de maintenir la vitesse de 50 km/h sur certains axes empruntés par les transports publics, où l'impact du 30 km/h serait trop coûteux. Toutefois, la Région a également tenu compte des demandes exprimées par les communes et des considérations de sécurité routière. Ce travail a abouti à une carte qui a été approuvée par le gouvernement le 16 juillet dernier.

Les mesures prioritaires s'inscrivent dans le cadre d'un objectif à l'horizon 2024. En 2020, plusieurs mesures ont été prises pour améliorer la vitesse commerciale. Dans le cadre de la mise en œuvre du programme budgétaire Avanti et des engagements pris au bénéfice du mode tram, relevons notamment, outre le test du rond-point au pont de Cureghem :

- le contresens de la ligne de tram dans la rue de l'Aqueduc ;
- le réaménagement des voies au square Jules De Trooz ;
- l'aménagement des voies de tram à hauteur du tronçon formé par l'avenue de la Reine, l'avenue Philippe Thomas et la rue du Progrès ;
- la mise aux normes des arrêts rue des Coteaux ;
- le contresens de la ligne de tram dans la rue Fransman avec le réaménagement du pôle multimodal sur la place Émile Bockstael ;
- le réaménagement partiel de l'avenue de Hinnisdael.

¹²⁰⁵ L'année 2020 a également vu la mise en service du nouveau site propre intégral sur le boulevard du Régent, dans le cadre du réaménagement de la Petite ceinture. Cela concerne notamment la ligne 71, qui a également bénéficié des aménagements de la chaussée d'Ixelles. D'autres mesures sont en préparation, comme la mise en sens unique du pont Fraiteur et de l'avenue de l'Hippodrome. L'espace apaisé de la rue Wayez est également en bonne voie, de même que le terminus du tram à Grand-Bigard.

Préalablement aux projets mentionnés, diverses études de mobilité sont menées, aboutissant à des notes d'orientation stratégiques permettant, tout en tenant compte des autres modes, l'élaboration de projets en vue d'améliorer la régularité et la fluidité du transport public de surface.

La coordination du programme Avanti est totalement transversale, en relation avec la STIB et Bruxelles Mobilité, mais aussi les dix-neuf communes de la Région bruxelloise, Beliris, urban.brussels, Bruxelles Environnement et d'autres. L'élaboration des projets, qui s'inscrit également dans le cadre de réflexions participatives avec les riverains et commerçants, est débattue au sein des commissions des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR). Le coordinateur Avanti, bien qu'agent de la STIB, est détaché à temps plein auprès de Bruxelles Mobilité afin de mener à bien la mise en œuvre

overleg resulteerde in een kaart die de regering op 16 juli 2020 heeft goedgekeurd.

Naast de test met de rotonde aan de brug van Kuregem werden in 2020 onderstaande maatregelen genomen om de reïssnelheid te verhogen:

- *tegenrichtingverkeer van de tram in de Aquaductstraat;*
- *de heraanleg van de sporen op de Jules De Troozsquare;*
- *de aanleg van de sporen op het stuk tussen de Koninginnelaan, de Philippe Thomaslaan en de Vooruitgangsstraat;*
- *het conform maken van de haltes in de Wijnheuvelenstraat;*
- *tegenrichtingverkeer van de tram in de Fransmanstraat, met herinrichting van het multimodale overstappunt op het Emile Bockstaelplein;*
- *de gedeeltelijke aanpassing van de Hinnisdaellaan.*

Voorts werd in 2020 de nieuwe eigen bedding voor bussen op de Regentlaan in gebruik genomen. Andere maatregelen zijn in voorbereiding.

Voorafgaand aan de projecten werden verscheidene mobiliteitsstudies uitgevoerd, op basis waarvan strategische nota's zijn opgesteld. Die maken het mogelijk om projecten uit te werken ter bevordering van een regelmatig en vlot bovengronds openbaar vervoer.

De coördinatie van het Avantiprogramma gebeurt in overleg met onder andere de MIVB, Brussel Mobiliteit, de negentien Brusselse gemeenten, Beliris, urban.brussels en Leefmilieu Brussel. De projecten worden in overleg met de handelaars en de omwonenden uitgewerkt en binnen de commissies voor de actieve modi en voor personen met een beperkte mobiliteit besproken. De Avanticoördinator van de MIVB is voltijds gedetacheerd bij Brussel Mobiliteit. De MIVB en Brussel Mobiliteit zijn, net als mijn kabinet, vertegenwoordigd in een werkgroep. Die stelt systematisch een jaarverslag op.

Het is moeilijk om zicht te krijgen op het totale budget dat sinds de oprichting van de Vicomwerkgroep in 2001 is geïnvesteerd. De berekeningsmethoden zijn ondertussen immers sterk gewijzigd. Sinds 2012 is het mogelijk om een duidelijker

du contrat de service public pour la partie le concernant. Un groupe de travail réunit des membres de la STIB et de Bruxelles Mobilité, ainsi qu'un représentant du cabinet. Un rapport annuel est systématiquement rédigé.

Il est difficile de répondre à la question du budget total depuis la création du groupe de travail Vicom en 2001. En effet, les modes de calcul ont fortement évolué entre-temps. Depuis 2012, un tableau Excel de Bruxelles Mobilité permet d'établir une distinction entre les différentes allocations de base de manière plus fine. Il existe deux allocations de base principales : l'une spécifique pour les investissements STIB, l'autre pour les investissements dans les espaces publics et autres mesures.

¹²⁰⁷ Il existe une autre allocation pour les interventions des impétrants, également finançables dans certains cas par le programme Avanti, sans oublier l'allocation de base pour les entretiens, car ce programme est aussi en charge de l'entretien des marquages et de la signalisation des infrastructures réalisées pour les modes bus et tram.

En 2018, la distinction entre les modes tram et bus a été établie, mais ici aussi, il est compliqué d'en faire une lecture stricte et fractionnée. Bon nombre de projets attribués au mode tram sont aussi compatibles avec le mode bus. À titre indicatif, entre 2012 et 2020, une moyenne annuelle de 20 millions d'euros sur les deux allocations de base principales ont été investis dans le cadre de ce programme ambitieux, modes bus et tram confondus.

Étant donné que le programme Avanti ne concerne pas seulement des investissements d'infrastructure, il est difficile d'effectuer un ratio entre le nombre de kilomètres et les investissements réalisés. Ce programme est constitué de projets très variés. Toutefois, Bruxelles Mobilité dispose d'une base de données qui reprend, entre autres, le nombre de kilomètres de sites propres pour le mode bus, le mode tram ou les deux modes confondus. À la fin de l'année 2019, ce tableau relevait 50,633 km pour le mode bus, 60,537 km pour le mode tram et 14,795 km pour les deux modes confondus. Ces chiffres doivent toutefois être actualisés.

Au vu de la croissance constante des voyageurs en transport public (+8,7 % en 2017, +4 % en 2018, +4 % en 2019), le réseau de transport public de surface représente environ 269 millions de voyages annuels, soit 62 % de la fréquentation totale du réseau de transport public de la STIB.

¹²⁰⁹ Désormais, la STIB fournit à son autorité de tutelle deux statistiques : la vitesse commerciale totale sur le réseau et la vitesse commerciale sans tenir compte du temps aux arrêts. Si le premier chiffre représente plus correctement la vitesse vécue par les clients ainsi que l'impact de la vitesse sur les coûts d'exploitation, l'objectif est d'utiliser le second pour déterminer la dotation versée par la Région à la STIB pour compenser la dégradation de cette même vitesse commerciale. Nous sommes dans la phase de test et il appartiendra à Bruxelles Mobilité de confirmer si ce nouvel indicateur doit être utilisé pour l'octroi de

onderscheid te maken tussen de basistoelagen. Er bestaan twee grote basistoelagen: één voor de investeringen van de MIVB en één voor de investeringen in de openbare ruimte en andere maatregelen.

Daarnaast is er een toelage voor interventies van nutsbedrijven, die in bepaalde gevallen ook via het Avantiprogramma kunnen worden gefinancierd, en een basisallocatie voor onderhoud.

In 2018 werd een opsplitsing gemaakt tussen bus en tram, maar ook daar is het moeilijk om een duidelijk afgebakend onderscheid te maken. Heel wat tramprojecten hebben immers ook een invloed op het busverkeer. Tussen 2012 en 2020 werd in het kader van het Avantiprogramma jaarlijks gemiddeld voor bus en tram samen 20 miljoen euro geïnvesteerd.

Aangezien het programma niet alleen investeringen in infrastructuur behelst, is het moeilijk om een verhouding te berekenen tussen het aantal kilometers en de gerealiseerde investeringen. Brussel Mobiliteit beschikt wel over een databank waarin het aantal kilometers aan eigen bedding is opgenomen. In 2019 ging het om 50,633 km voor bussen, 60,537 km voor trams en 14,795 km aan beddingen die voor beide voertuigen geschikt zijn.

Het aantal reizigers op het openbaar vervoer blijft toenemen. Het bovengrondse netwerk is goed voor ongeveer 269 miljoen ritten per jaar, of 62% van het totale gebruik van het MIVB-net.

De MIVB bezorgt de toezichthoudende overheid voortaan twee statistieken: die van de totale reissnelheid op het net en die van de reissnelheid zonder rekening te houden met de tijd die de stops vergen. Die laatste zit momenteel in een testfase. Op basis van de resultaten zal Brussel Mobiliteit bepalen of die indicator geschikt is om de dotatie van het gewest aan de MIVB op te baseren.

Daarnaast zijn er verkeerslichten met afstandsbediening op prioritaire of problematische verkeersassen. Momenteel zijn 320 kruispunten met dergelijke lichten uitgerust. Eind 2020 of

la dotation. La semaine passée, je vous avais fourni des données chiffrées plus précises à cet égard.

J'en viens au nombre de feux à télécommande sur les axes prioritaires ou problématiques. Il existe actuellement 320 carrefours télécommandés ou télécommandables. En 2020, 21 ont été ajoutés et parmi ceux installés depuis 2016, 155 sont encore actifs. Une dizaine de nouveaux feux sont programmés à la fin 2020 ou au début 2021 dans le cadre de coordinations revues pour la ville 30, aux avenues Delleur et de Tervueren.

Quant à l'ambition de régionaliser toutes les voiries empruntées par des lignes de tram, la Région et la STIB travaillent sur des modèles de convention permettant de pérenniser les aménagements réalisés sur fonds régionaux sur les voiries de gestion communale, cela pour les deux modes de transport public de surface que sont les trams et les bus.

¹²¹¹ Le travail de mise en priorité des voiries se poursuit. Plusieurs voiries telles que le boulevard Edmond Machtens et l'avenue du Panthéon ont été mises en priorité. L'accord a été obtenu pour la mise en priorité du boulevard Maurice Carême et un test est en cours sur la rue Théodore Verhaegen. Les conclusions sont attendues pour 2021, les autorités craignant de voir les vitesses des véhicules augmenter sur les axes prioritaires. Le boulevard du Jubilé ainsi que la chaussée de Wavre sont également destinés à devenir prioritaires.

Le plan d'action Avanti cite quinze points noirs majeurs, treize corridors à améliorer et douze lignes à traiter de terminus à terminus. Les discussions avec les pouvoirs locaux se poursuivent chaque fois que possible. Voici quelques exemples :

- la chaussée d'Ixelles, dont les aménagements ont été achevés il y a quelques mois ;
- le tunnel Léopold II, intégré dans la réflexion sur le tram de Neder-Over-Heembeek où des formules alternatives sont recherchées ;
- la rue Wayez, avec une zone apaisée dans un projet requalifiant complètement et de manière qualitative ce centre important de la commune ;
- la chaussée de Neerstalle, en lien avec l'espace apaisé du cœur de Forest.

De même, beaucoup de points noirs sont liés à de grands projets régionaux ou communaux : la rue Léopold Ier, l'avenue Louise, la place Royale, le rond-point Schuman ou la maille apaisée du Pentagone, pour n'en citer que quelques-uns.

Deux axes majeurs sont équipés de caméras : la chaussée d'Ixelles et la chaussée de Louvain. Ces voiries sont destinées, durant certaines plages horaires, aux bus de la STIB. Les agents mandatés de la STIB peuvent uniquement verbaliser l'accès illégal aux sites délimités par des panneaux F17 ou F18, ce qui n'est pas le cas sur les deux axes précités. Les blocages

begin 2021 worden er op een tiental bijkomende kruispunten geïnstalleerd in het kader van de zone 30.

In verband met de regionalisering van alle wegen waarover een tram rijdt, werken het gewest en de MIVB aan modelovereenkomsten waarmee de met gewestelijk geld aangelegde voorzieningen op gemeentewegen kunnen worden bestendigd en dat voor zowel tram- als buslijnen.

De invoering van een voorrangregeling op verscheidene verkeersassen gaat voort.

In het Avantiprogramma worden vijftien belangrijke zwarte punten genoemd, dertien te verbeteren corridors en twaalf lijnen die van begin- tot eindpunt moeten worden aangepakt. De besprekingen met de gemeenten vinden plaats wanneer dat mogelijk is.

Daarnaast zijn er ook heel wat zwarte punten die samenhangen met grote gewestelijke of gemeentelijke projecten.

Twee grote assen zijn uitgerust met camera's, namelijk de Elsensesteenweg en de Leuvensesteenweg. Die wegen zijn tijdens bepaalde uren voorbehouden voor de bussen van de MIVB. De gemachtigde ambtenaren van de MIVB kunnen alleen boetes uitschrijven waar de borden F17 of F18 staan, wat op die twee verkeersassen niet het geval is. Blokkeringen van kruispunten, dubbelparkeren of andere overtredingen vallen volledig onder de bevoegdheid van de politie.

De mobiliteitscontracten gelden nog steeds en maken deel uit van het bestaande openbardienstencontract. In 2019 kende het gewest 128.647 euro toe aan twaalf Brusselse gemeenten die de politie tijdens de spits zelf toezicht wilden laten houden op 35 kruispunten. Daarnaast werd 27.622 km gewestwegen als zwart punt aangemerkt op het verkeersdoorstromingsplan. Brussel Mobiliteit herbekijkt momenteel de mobiliteitscontracten.

de carrefour, les doubles files et autres relèvent, quant à eux, exclusivement des zones de police. C'est donc la police qui utilise les caméras et qui ordonne la verbalisation.

Les contrats de mobilité sont toujours d'actualité et font bien partie de l'actuel contrat de service public. En 2019, une subvention totale de 128.647 euros a été octroyée par la Région à douze communes bruxelloises volontaires pour assurer la surveillance de 35 carrefours par des policiers aux heures de pointe. Ajoutons que 27.622 km de voiries régionales ont été qualifiées de points noirs sur le plan de la fluidité de circulation. Une réflexion sur les contrats de mobilité est en cours au sein de Bruxelles Mobilité.

¹²¹³ Selon le bilan Avanti 2019, 21 arrêts ont été supprimés depuis 2015. Mais attention, certains arrêts faiblement fréquentés ne peuvent être facilement supprimés, pour diverses raisons : création de trous importants dans la desserte, difficultés topographiques comme les rues en pente, franchissements d'imposants carrefours, etc. Il faut veiller à garder un équilibre entre, d'une part, les demandes des voyageurs, relayées par les communes, qui souhaitent de nombreux arrêts et, d'autre part, la question de la faible fréquentation. Ces deux points de vue ont chacun leur légitimité : des arrêts très espacés pour offrir de bonnes performances ou des arrêts très rapprochés pour améliorer l'accessibilité.

Ce sont des éléments de réponse assez complexes. Je peux vous donner des exemples tirés de projets très différents, mais pas vraiment de prix au kilomètre.

¹²¹⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je regrette vraiment que cette interpellation ait été transformée en demande d'explications. Vous avez abordé une série de questions pour lesquelles nous n'avons pas pu entrer dans le détail. Cela en valait pourtant la peine.

Je réintroduira de multiples questions écrites pour y voir plus clair dans les thématiques abordées, car je ne me contenterai pas d'informations parcellaires.

Il est bien entendu positif que les aménagements réalisés dans le cadre d'Avanti permettent aussi d'assurer une meilleure sécurité ainsi qu'un cheminement simplifié pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Néanmoins, les objectifs d'Avanti sont l'amélioration de la vitesse commerciale, la fluidification du trafic, le renforcement des contrôles des sites propres par l'installation de caméras, l'adoption d'un protocole d'accord entre la Région et les communes pour le bon entretien et la pérennité de ces aménagements, soit des objectifs différents de ceux que vous énoncez dans vos explications.

Il est bien entendu positif qu'une politique en renforce une autre, mais nous tentons depuis trente ans d'augmenter une vitesse commerciale qui continue pourtant à diminuer, même s'il y a eu une faible augmentation d'un dixième pour le tram entre l'année dernière et cette année.

Uit de evaluatie van het Avantiprogramma blijkt dat 21 haltes sinds 2015 zijn afgeschaft. Sommige weinig gebruikte haltes moeten echter om uiteenlopende redenen behouden blijven. De MIVB moet streven naar een goed evenwicht tussen enerzijds de vraag van de reizigers naar veel haltes en anderzijds een verbetering van de reissnelheid.

Een prijs per kilometer voor de verschillende projecten kan ik u niet geven.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik vind het echt jammer dat mijn interpellatie in een vraag om uitleg is omgezet. Daardoor zie ik me genoodzaakt om een heleboel schriftelijke vragen te stellen, want de fragmentarische informatie die u geeft, volstaat niet.*

Het is natuurlijk goed dat Avanti meer veiligheid en gebruikscomfort voor minder mobiele mensen heeft opgeleverd, maar de doelstellingen van het programma waren een verbetering van de reissnelheid, vlotter verkeer, meer cameracontroles in eigen beddingen, een protocolakkoord tussen gewest en gemeenten over het onderhoud en het voortbestaan van de infrastructuur. Het ging dus om andere dingen dan wat u in uw antwoord vermeldt.

¹²¹⁷ Ce n'est absolument pas suffisant. On tourne aujourd'hui autour de 16 km/h, tandis que Strasbourg atteint les 21 km/h. Il y a un moyen de mieux faire et on sait à quel point il est important de rendre les réseaux de tram et de bus attractifs.

Il faut une feuille de route et un calendrier clairs. Vous avez donné des chiffres sur les kilomètres réalisés, mais il est difficile de dire ce que cela représente en pourcentage. Depuis cinq ans, quelle a été l'amélioration par année et par ligne ? Il y a des lignes Chrono, mais aussi d'autres lignes dont on parle depuis des années et qui ne connaissent pas d'amélioration.

Votre volonté d'amélioration est réelle, mais le résultat n'est pas à la hauteur des sommes dépensées. Il faut un véritable pilotage de la part de la Région. C'est hautement important pour Bruxelles.

¹²¹⁹ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- J'ai une réflexion plus générale. Il n'est pas aisé de mener des projets Avanti qui donnent plus de place aux transports en commun, car le plus efficace consiste à mettre les bus ou les trams en site propre. Je suppose que l'on pourra compter sur le soutien du MR quand il faudra empiéter sur la place occupée par la voiture. L'espace étant limité, il faut effectivement supprimer une bande de circulation ou réduire le stationnement. C'est ce qui constitue le nœud du problème, ainsi que la congestion automobile. Les bus sont englués dans le trafic.

Je tenais à revenir sur deux points. J'avais effectivement connaissance de la problématique de la chaussée de Louvain. Bien que l'espace soit réservé aux bus pendant une partie de la journée, cela n'est pas respecté en raison de la verbalisation insuffisante, qui constitue une question plus générale, au-delà de ce cas particulier. Ne faudrait-il pas élargir les capacités de la STIB à verbaliser également lorsqu'il ne s'agit pas d'un site propre de bus classique ? Existe-il des dispositions réglementaires le permettant ?

Concernant la suppression des arrêts, j'aimerais attirer l'attention sur le fait que, pour les personnes à mobilité réduite (PMR), il importe que les arrêts soient relativement proches. Marcher 500 m n'est pas toujours possible pour tout le monde. Rappelons que cela concerne 30 à 40 % de la population, car lorsque nous portons une charge lourde ou que nous nous déplaçons avec un enfant en poussette, nous faisons partie des PMR. Je suis prête à sacrifier un peu de vitesse pour avoir une qualité de service qui permette à tous d'emprunter les transports en commun et d'offrir ce service aux PMR.

¹²²¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne suis pas responsable du programme Avanti, qui a été conçu il y a vingt ans. J'espère vous avoir prouvé que les projets pour 2020 et les prochaines années ont et auront un impact positif sur la qualité de vie.

Dans le cas de la rue Wayez à Anderlecht, une partie du réaménagement permet aux transports en commun de circuler de manière plus fluide et d'augmenter la vitesse commerciale. La commune en profite aussi pour opérer un réaménagement

De reïssnelheid bedraagt vandaag 16 km/u. In Straatsburg is dat 21 km/u. Dat kan beter en is ook nodig om het tram- en busnet aantrekkelijk te maken.

Er is nood aan een duidelijk stappenplan met een duidelijk tijdschema. U hebt het over de gerealiseerde kilometers gehad, maar het is moeilijk in te schatten om welk percentage het gaat. Welke verbeteringen zijn er de voorbije vijf jaar per lijn gerealiseerd?

U wilt echt verbetering, maar de resultaten staan niet in verhouding tot het uitgegeven geld. Het gewest moet echt sturing geven.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Het is niet eenvoudig om Avanti-projecten tot een goed einde te brengen, want de efficiëntste manier om bus en tram meer ruimte te geven, is door ze in een eigen bedding te laten rijden. Ik ga ervan uit dat we voortaan op de MR kunnen rekenen als we de ruimte voor de auto daarvoor moeten inperken. De kern van het probleem is immers dat er te veel auto's zijn, waardoor bussen zich klemrijden.*

Ik wist inderdaad wat er op de Leuvensesteenweg speelde. Die is een deel van de dag voorbehouden voor bussen, maar omdat er zo weinig wordt geïncalculiseerd, blijft dat dode letter. Moeten we de MIVB ook niet buiten eigen busbeddingen de mogelijkheid om te verbaliseren geven?

Voor mensen die niet zo mobiel zijn, is het belangrijk dat haltes niet te ver uit elkaar liggen. 30 tot 40% van de bevolking kan niet even 500 m lopen, want wie een zware last meezeult of een kindervan voortduwt, is ook minder mobiel. Van mij mag het best iets langzamer gaan, als dat betekent dat iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik ben niet verantwoordelijk voor de resultaten van het Avanti-programma van de laatste twintig jaar. Ik hoop evenwel te hebben aangetoond dat de projecten van 2020 en de volgende jaren de levenskwaliteit ten goede komen.*

Een deel van de heraanleg van de Wayezstraat zorgt bijvoorbeeld voor vlotter openbaar vervoer en een hogere reïssnelheid.

qualitatif de cette artère, qui sert aux transports en commun et aux magasins, en plein cœur d'Anderlecht.

Il est important d'expliquer que les projets Avanti ont pour objectif d'augmenter la vitesse commerciale, mais que l'impact positif de ceux-ci va au-delà de la vitesse commerciale.

Ce qui est également important pour nous, c'est que le principe STOP soit toujours inclus dans nos projets. Ce n'était pas toujours le cas par le passé, mais aujourd'hui la hiérarchisation des modes de déplacement est mise en œuvre. Comme le dit Mme Parmentier, elle impose de faire des choix car l'espace est malheureusement limité.

Concernant les chiffres demandés, j'ai expliqué pourquoi nos projets ne peuvent pas être simplement comparés. N'hésitez pas à me demander des chiffres par voie écrite. Si nous pouvons vous répondre en détail, nous le ferons avec plaisir, mais ce n'est pas toujours possible pour les projets financés dans le cadre de ce programme.

1223 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pourriez-vous communiquer en annexe la liste des quinze points noirs ? Vous n'en avez cité que sept. Pourriez-vous aussi indiquer la vitesse commerciale par ligne ? Il est essentiel d'identifier ces éléments pour s'attaquer au problème, bien visualiser et soutenir cette politique, et obtenir des résultats.

1223 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous invite à m'adresser une question écrite sur ce point. Un député - M. Weytsman, si je ne m'abuse - a récemment posé une question écrite sur la vitesse commerciale par ligne. Nous avons fait de notre mieux pour y répondre, avec les chiffres dont nous disposons. La réponse a été publiée la semaine passée.

1223 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pourriez-vous également m'indiquer clairement le pourcentage de sites propres sur les réseaux de tram et de bus ?

1223 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je pense avoir donné le nombre de kilomètres par site propre dans ma réponse.

1223 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous avez communiqué le nombre de kilomètres sans préciser les pourcentages, qui permettent de mesurer une éventuelle augmentation.

- *L'incident est clos.*

2105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

2105 **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,**

Avantiprojecten zijn gericht op de verhoging van de reissnelheid, maar de positieve impact is ruimer.

We vinden het belangrijk om het STOP-principe in elk project te integreren. Dat dwingt ons tot keuzes, want de ruimte is nu eenmaal beperkt.

Ik heb uitgelegd waarom een vergelijking tussen Avantiprojecten niet zomaar opgaat. Ik zal uw schriftelijke vragen met plezier beantwoorden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Kunt u ons een overzicht van de vijftien zwarte punten bezorgen? U hebt er slechts zeven opgesomd. Krijgen we ook de reissnelheid per lijn?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Stelt u me daar een schriftelijke vraag over. Onlangs heeft een ander parlementslid ook een schriftelijke vraag over de reissnelheid per lijn gesteld. Dat antwoord is vorige week gepubliceerd.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Welk percentage van het tram- en busnet gaat door eigen bedding?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik heb het aantal kilometer opgegeven in mijn antwoord.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het aantal kilometer opgegeven, maar niet de percentages. Die hebben we nodig om de evolutie te kunnen vaststellen.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

2105 **concernant "les capacités et la reconversion possible des parkings P+R".**

2105 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je voudrais attirer votre attention sur les parkings de dissuasion (Park and Ride, P+R) et sur un changement intervenu ces dernières années.

Au début, il s'agissait surtout de petits parkings gratuits de maximum 400 places, mais ces derniers temps, ils sont devenus beaucoup plus grands. Ainsi, en 2019 le P+R du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria) a vu le jour avec 1.300 places et il est annoncé qu'en 2022, le parking Stalle passera de 380 à 750 places, que le parking Crainhem passera de 200 à 750 places et qu'en 2024, le parking Esplanade devra offrir 1.500 places.

Ces projets coûteux vont dans le sens du plan Good Move, qui a pour ambition d'aménager 25.000 places P+R dans la zone métropolitaine. Cependant, le nouveau plan régional de mobilité met en exergue que les expériences à l'étranger laissent apparaître que les P+R qui fonctionnent avec plus de 500 à 800 places sont des exceptions. Or, lorsque l'on regarde les projets en cours, la moitié flirte avec cette limite alors que l'autre moitié la dépasse largement. À titre d'exemple, le plus gros P+R d'Amsterdam a une capacité de 500 places alors que celui de Londres ne dépasse que de peu ce nombre.

Dans cette optique, pourquoi prendre le risque d'aménager des P+R à plusieurs dizaines de millions d'euros, qui ne tiennent pas compte des mises en garde du plan Good Move ?

Pour le P+R du Ceria, Bruxelles Mobilité avait recommandé une capacité de 800 places, mais l'étude d'incidences en proposait 500 de plus et c'est cet avis qui a été suivi. Pour le P+R Crainhem, par contre, l'étude d'incidences recommandait moins de places que ce qui était proposé par Bruxelles Mobilité. Cet avis a également été suivi. Quelles sont les raisons de ces choix ?

2109 Pour le P+R Stalle, quelle était la capacité mise en avant par Bruxelles Mobilité et par l'étude d'incidences ? Où en est le projet de P+R Esplanade ?

Disposez-vous d'un cadastre des 25.000 places annoncées dans la zone métropolitaine ? Si oui, serait-il possible de l'obtenir ? Quelles sont les projections prévues à l'horizon 2025 ? Avez-vous été consultée par votre homologue flamand lors de l'élaboration de sa stratégie visant à aménager 10.000 places réparties en huit zones ? Comment s'articule la concertation avec vos homologues flamand et wallon, ainsi qu'avec la SNCB ? Quand a eu lieu la dernière rencontre à ce sujet ? Quel est l'agenda pour la suite des travaux ?

Un autre point m'interpelle : la reconversion possible de ces infrastructures. En effet, lorsque l'on met en perspective la capacité des P+R et les recommandations du plan Good Move, on est en droit de se demander si une solution de repli est prévue en cas de non-succès de ces installations. La réponse est pour le moins unique : cela dépend des bâtiments. Ainsi, vous

betreffende "de capaciteit en de mogelijke verbouwing van de P+R- parkeerplaatsen".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *De capaciteit van de overstapparkings wordt tegenwoordig gevoelig uitgebreid. Die aanpassingen sluiten aan bij het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move, waarin op 25.000 P+R-plaatsen gemikt wordt. Maar in dat mobiliteitsplan worden ook ervaringen uit het buitenland aangehaald waaruit blijkt dat overstapparkings zelden meer dan 500 à 800 plaatsen tellen. Veel van de lopende projecten in het Brussels Gewest overschrijden dat aantal.*

Waarom zouden we dus tientallen miljoenen euro's besteden aan verbouwingen die ingaan tegen het voorbehoud dat daarover in het Good Move-plan gemaakt wordt?

Voor de overstapparking Coovi had Brussel Mobiliteit 800 plaatsen aanbevolen, maar in de effectenstudie werden er 500 extra voorgesteld. Voor de overstapparking Kraainem daarentegen gaf de effectenstudie het advies om in minder plaatsen te voorzien dan Brussel Mobiliteit voorstelde. Beide adviezen werden gevolgd, maar op welke grond?

Welke capaciteit hebben Brussel Mobiliteit en de effectenstudie vooropgesteld voor de overstapparking Stalle? Hoever staat het met de overstapparking Esplanade?

Bestaat er een overzicht van de geplande 25.000 plaatsen in het Brussels Gewest? Zo ja, kunt u het mij bezorgen? Wat zijn de vooruitzichten voor 2025? Overlegt u met uw Vlaamse en Waalse collega's en met de NMBS? Wanneer heeft de laatste ontmoeting plaatsgevonden? Kunt u de verdere planning toelichten?

De mogelijke herbestemming van overstapparkings vind ik een ander aandachtspunt. Wat gebeurt er als overstapparkings geen succes zijn? In de media heeft de minister verklaard dat het gebouw van de overstapparking Stalle eventueel kan worden aangepast om er woningen in onder te brengen.

Met de overstapparking Kraainem is dat niet mogelijk. Is er een mogelijkheid tot herbestemming voor de overstapparking

annoncez dans la presse que le projet Stalle prévoit la modularité du bâtiment, de manière à ce qu'une réaffectation partielle en logements (ou autre) soit possible.

Lorsque l'on se penche sur le cas du P+R Crainhem, il ressort cependant que la possibilité de reconversion est absente. Si la question a été soulevée par l'étude d'incidences, il semble néanmoins qu'elle n'ait pas été prise en considération dans le permis d'urbanisme. En d'autres termes, si le P+R ne répond pas aux attentes ou lorsqu'il deviendra obsolète parce que les habitudes de mobilité auront changé, il faudra tout démolir pour pouvoir accueillir d'autres fonctions.

Qu'est-il prévu comme reconversion possible pour le parking du Ceria qui, pour rappel, est vide à 80 % depuis son lancement ?

Avez-vous eu des contacts avec des promoteurs ou des entreprises privées en vue de coconstruire les P+R afin d'en faire des espaces mêlant divers services, ce qui me semble une approche plus adaptée pour ces infrastructures ?

2111 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *En ce qui concerne le P+R Ceria, tout d'abord, vous aviez affirmé lors des discussions budgétaires que vous veilleriez à résoudre les problèmes.*

Ensuite, la Région flamande aimerait créer davantage de parkings de dissuasion de petite taille à proximité des gares. Elle est d'ailleurs parvenue à un accord avec la SNCB et va aménager ces terrains à ses frais. Les navetteurs ne devront donc plus subir les embouteillages en périphérie flamande pour rejoindre les P+R à l'entrée de Bruxelles.

Le gouvernement bruxellois négocie-t-il aussi avec la SNCB au sujet de l'aménagement de parkings ?

2113 *Dans le cadre du projet Smart Move, vous aviez dit que les voies d'accès aux P+R échapperaient au péage et/ou à la taxation kilométrique. Or, tous ces parkings se situent en Région bruxelloise. Comment comptez-vous faire, concrètement ? Ces axes échapperont-ils aux systèmes de taxation ?*

2115 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- *Le 30 juin 2020, je rappelais dans une question que les parkings de dissuasion (Park and Ride, P+R) ne permettent pas à eux seuls de transformer un automobiliste en cycliste ou en usager des transports publics. De nombreuses études ont mis en avant le nombre important de conditions à réunir pour que les P+R puissent rencontrer*

Coovi? Ter herinnering, die staat sinds de opening voor 80% leeg.

Zijn er contacten met projectontwikkelaars of privéondernemingen om samen overstapparkings te bouwen waarin diverse functies samen kunnen worden ondergebracht?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Mevrouw de minister, een eerste punt is de park-and-ride (P+R) Coovi. In de loop van de begrotingsbesprekingen hebt u al gemeld dat daar problemen mee zijn en dat u voor beterschap zou zorgen.*

Daarnaast vroeg ik mij af of u overleg pleegt met de NMBS. Het Vlaams Gewest wil veel meer P+R's creëren. Het probleem is dat die bij treinstations moeten liggen en dat die gronden vaak eigendom zijn van de NMBS of Infrabel. Daarom heeft het Vlaams Gewest een akkoord gesloten met de NMBS om parkings aan te leggen op kosten van het Vlaams Gewest. Eigenlijk zou de NMBS die zelf moeten bekostigen. In ieder geval is er een partnerschap aangegaan om de zaken vooruit te helpen. Op enige afstand van Brussel zullen er dus vele kleine parkings beschikbaar zijn, zodat de pendelaar niet de filegevoelige Vlaamse Rand hoeft te doorkruisen om pas aan de rand van Brussel op een P+R over te stappen.

Voert ook de Brusselse overheid gesprekken met de NMBS over de aanleg van parkings?

In het kader van het project SmartMove of de stadstol liet u weten dat de wegen naar de P+R's niet onderhevig zouden zijn aan de tol en/of de kilometerheffing. Al die parkings liggen echter in het Brussels Gewest, in de tolzone dus. Dat betekent dat automobilisten sowieso een tol of een heffing moeten betalen als ze daar willen parkeren. Het is mij dan ook onduidelijk hoe u de vrijstelling op de wegen naar de P+R's concreet wilt organiseren? Zijn die wegen vrijgesteld van zowel de tol als de heffing? Kunt u daar wat meer duidelijkheid over verschaffen?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Zoals ik al op 30 juni 2020 aankaartte, volstaan overstapparkings niet om ervoor te zorgen dat automobilisten ook de fiets of het openbaar vervoer gaan gebruiken. Uit talrijke studies blijkt dat daarvoor veel meer nodig is. Zo moet de pendelaar bijvoorbeeld tijd en geld kunnen uitsparen, moet hij zijn voertuig veilig kunnen*

le succès escompté. Parmi elles figurent le gain d'argent et de temps pour l'usager, la sécurité du véhicule en stationnement, la promotion ciblée, la situation en amont des zones de congestion ou encore un intervalle de service de transport public inférieur à quinze minutes. Plus le confort et la fréquence sont importants, plus le dispositif est potentiellement attractif.

Pour garantir le succès des P+R, il importe que la poursuite du parcours en véhicule individuel soit dissuasive et que la connexion avec le réseau de transport public soit persuasive, voire contrainte, grâce à des coûts de stationnement prohibitifs ou à des interdictions. Si, à Bruxelles, on n'y est pas encore, une politique intégrée de mobilité a fait ses preuves dans d'autres villes. Ainsi, à Strasbourg, la vitesse du transport public est de 21 km/h car la ville a assumé d'y réduire la place de la voiture.

²¹¹⁷ Concernant l'articulation des projets de P+R avec les autres Régions, la ministre m'avait fourni au mois de juin la réponse suivante : il existe de nombreux parkings de dissuasion partout dans le pays - ce qui est plus intéressant que d'en avoir uniquement à Bruxelles -, mais nous sommes responsables sur le territoire bruxellois et essayons d'y mener la politique la plus adaptée possible. Nous espérons que les autres Régions partageront cette ambition. Pour ce qui concerne les gares de la SNCB, il serait intéressant de disposer de parkings de dissuasion partout en Belgique.

Il est intéressant de faire le point sur ces résolutions, et notamment sur la concertation avec les deux autres Régions et la SNCB. Étant donné la raréfaction et le coût du foncier à Bruxelles, il est plus important d'aménager des parkings de dissuasion en amont des zones de congestion.

M. De Beukelaer, je m'interroge sur votre position. Vous êtes à la fois pour des parkings de dissuasion plus petits et gratuits - une proposition qui se heurte à la disponibilité limitée du foncier - et pour une certaine souplesse face au stationnement en voirie. Il faut choisir. En effet, pourquoi les usagers utiliseraient-ils les parkings de dissuasion si l'on ne décourage pas le stationnement en voirie ?

²¹¹⁹ La réflexion quant à la reconversion des parkings est intéressante. Ce ne sont en effet sans doute pas des infrastructures de l'avenir, mais la reconversion est une dimension qui commence seulement à être envisagée.

²¹²¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège du président.

Les questions soulevées par mon collègue sont très intéressantes mais, avant d'envisager une reconversion, mettons tout en œuvre pour faire fonctionner les parkings de transit existants.

La promotion de ces parkings et la gestion de leur accès semblent souffrir d'un manque de vision. Un très grand nombre de villes françaises offrent aux automobilistes un trajet simplifié vers des parkings de délestage. Des panneaux d'information les invitent en effet à abandonner leur véhicule et à poursuivre leur

achterlaten op een overstapparking en mag de wachttijd voor het openbaar vervoer maximaal een kwartier bedragen.

Overstapparkings kunnen alleen een succes worden als het ten stelligste afgeraden wordt om het traject toch in een individueel voertuig voort te zetten en als reizigers het openbaar vervoer bij wijze van spreken als enige logische keuze zien. Dat kan door parkeren onmogelijk of heel duur te maken. Andere steden hebben al bewezen dat zo'n geïntegreerd mobiliteitsbeleid werkt. In Straatsburg werd de ruimte voor personenwagens aanzienlijk beperkt, waardoor de reissnelheid van het openbaar vervoer er nu 21 km/u bedraagt.

Over de afstemming van de plannen voor overstapparkings op die van de andere gewesten antwoordde de minister in juni dat er over het hele land zulke parkings zijn, maar dat zij enkel verantwoordelijk is voor het Brusselse grondgebied en dat ze daar een zo goed mogelijk beleid voor wilde uitstippelen, in de hoop dat de andere gewesten die ambitie delen.

Het is interessant om alle plannen eens tegen het licht te houden, rekening houdend met het overleg met de andere gewesten en de NMBS. Grond is schaars en duur in Brussel, en daarom is het beter om overstapparkings verderop aan te leggen.

Mijnheer De Beukelaer, u moet kiezen. Nu eens wilt u kleinere, gratis overstapparkings, waarvoor we eigenlijk niet genoeg ruimte hebben in Brussel, dan weer bent u coulant voor parkeren langs de openbare weg. Waarom zouden automobilisten overstapparkings gebruiken als het hun gemakkelijk wordt gemaakt om op straat te parkeren?

De mogelijke herbestemming van overstapparkings is een interessante denkoefening. In de toekomst zullen ze immers waarschijnlijk een andere functie krijgen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans). - Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.

Laten we er, alvorens aan een nieuwe bestemming te denken, eerst voor zorgen dat de huidige overstapparkings goed functioneren.

Zeer veel Franse steden hebben vereenvoudigde trajecten richting ontradingsparkings aangelegd, waar borden chauffeurs stimuleren om zonder hun auto verder te reizen. In Brussel is er nog veel werk aan de winkel! Wanneer krijgt Brussel

chemin à pied ou en transports publics. Nous en sommes loin ! Quand pourra-t-on bénéficier d'une tarification uniformisée, d'une gestion centralisée et d'un téléjalonnement efficace ?

Le plan Good Move prévoit un arrêté qui précise les obligations et caractéristiques des différents parkings publics en voirie, en ce compris les Park and Ride (P+R), afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des quartiers - stationnement des riverains, solutions temporaires de compensation et enjeux de mobilité. Où en est la rédaction de cet arrêté ?

Good Move prévoit aussi de faire évoluer les parkings publics P+R vers des pôles de services tels que le stationnement et l'entretien des vélos, l'autopartage, le vélopartage ou la consigne automatique. Des Park and Bike ont vu le jour dans certains parkings, et je m'en réjouis, mais que prévoyez-vous en 2021 ?

2125 La Dernière Heure a fait le point sur les P+R Ceria, Crainhem, Delta et Herrmann-Debroux, en déclarant qu'ils deviendront payants fin 2021. Une gestion et des barrières sont prévues à cet effet.

Nous savons qu'un grand plan d'aménagement directeur (PAD) E411 voit actuellement le jour à Herrmann-Debroux. Deux importants parkings y sont voués à disparaître, mais la construction de 800 à 1.500 places de parking est prévue à la hauteur du centre sportif de la forêt de Soignes.

Une rupture de charge est envisagée pour que les gens puissent aller jusqu'à cet endroit. Le tram 8 est également une option. Une extension du métro depuis la station Herrmann-Debroux jusqu'à ce parking est-elle envisagée ? Des ingénieurs de la STIB m'ont dit qu'en souterrain, il est extrêmement difficile d'agir parce que le métro a été conçu dans l'optique d'un virage vers le boulevard du Souverain, ce qui ne permet pas une extension souterraine vers le centre sportif de la forêt de Soignes.

2127 Une extension en mode aérien, qui serait moins coûteuse, a-t-elle été envisagée ? Une autoroute arrive à cet endroit, et cette option intéressante pourrait drainer le parking et fournir un accès direct à la forêt de Soignes.

Dans les P+R de toutes les grandes villes, notamment à Amsterdam, comme Mme Pauthier l'a évoqué, le coût de stationnement du véhicule permet de bénéficier d'un billet de transport en commun gratuit jusqu'au centre-ville. Quelle est la position de la STIB à ce sujet ? À la place d'un billet gratuit, une réduction du prix est-elle envisagée ?

Nous savons que le coût de stationnement sur le parking du Ceria est de 25 euros par mois, si le riverain se gare de 18 heures à 7 heures du matin. Une évaluation de cette mesure a-t-elle été faite ? Est-il possible d'étendre cette plage horaire à 8 heures du matin pour assurer plus de confort aux riverains ? Le tarif envisagé est de 100 euros pour Delta et Herrmann-Debroux. Pourriez-vous faire le point à ce sujet ?

geharmoniseerde tarieven, een gecentraliseerd parkeerbeleid en een efficiënt parkeergeleidingssysteem?

Good Move voorziet in een besluit dat vastlegt hoe openbare parkings, inclusief overstapparkings, zo goed mogelijk aan de behoeften van de wijk moeten voldoen. Denk aan parkeergelegenheid voor omwonenden, tijdelijke opvangmaatregelen en oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Hoe vlot het opstellen van dat besluit?

Het doel van Good Move is ook om allerlei diensten aan te bieden op openbare overstapparkings, zoals fietsenstallingen, fietsonderhoud, autodelen, fietsdelen of bagagekluisen. Sommige parkeerplaatsen zijn al uitgerust met deelfietsen. Dat is uitstekend, maar wat zijn uw voornemens voor 2021?

La Dernière Heure meldt dat de overstapparkings Coovi, Kraainem, Delta en Herrmann-Debroux vanaf eind 2021 betalend worden. De parkings worden dan uitgerust met slagbomen.

Het omvangrijke richtplan van aanleg Herrmann-Debroux schrapt twee bestaande parkings, maar voorziet in de aanleg van 800 à 1.500 parkeerplaatsen bij het sportcomplex van het Zoniënwoud.

De reizigers moeten daar kunnen overstappen op andere vervoersmiddelen. Tram 8 is een optie. Hebt u overwogen om de metro door te trekken? Ingenieurs van de MIVB hebben me verteld dat dat lastig kan worden. De metrotunnels bij Herrmann-Debroux zijn ontworpen om een bocht te maken naar de Vorstlaan, wat een verlenging richting het sportcomplex van het Zoniënwoud bemoeilijkt.

Het zou goedkoper zijn om de metrolijn bovengronds te verlengen tot aan de overstapparking en de ingang van het Zoniënwoud. Hebt u die optie overwogen?

Wie in Amsterdam of andere grote steden op een overstapparking parkeert, ontvangt meteen een ticket om met het openbaar vervoer naar het stadscentrum te reizen. Wat vindt de MIVB van gratis of goedkopere vervoerbewijzen voor wie op een overstapparking parkeert?

Buurtbewoners die hun wagen tussen 18u en 7u op de parking bij Coovi willen achterlaten, betalen daar 25 euro per maand voor. Is die maatregel geëvalueerd? Kan die nachtperiode verlengd worden tot 8u om het de buurtbewoners gemakkelijker te maken? Voor Delta en Herrmann-Debroux zou het tarief op 100 euro vastgelegd zijn. Kunt u daar meer informatie over verschaffen?

De pendelaars zijn tevreden met de publiek-private samenwerking (PPS) bij Basilix. Andere projecten worden nog

Le partenariat public-privé (PPP) au Basilix semble correspondre aux attentes des navetteurs. D'autres projets sont à l'étude. Où en sont les pourparlers concernant le Décathlon d'Evere ou encore l'ancien site de l'OTAN ?

Les automobilistes doivent absolument être informés en amont de l'existence de ces places de stationnement par des panneaux d'indication, sur le ring de Bruxelles ou les autoroutes, qui leur annoncent qu'ils vont devoir quitter leur voiture et que leur trajet sera simplifié jusqu'au centre de Bruxelles. Avez-vous avancé dans les négociations avec votre homologue de la Région flamande ?

2129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce sujet et la question de M. Verstraete relative à la politique de stationnement, également à l'ordre du jour, sont quelque peu liés. Comme l'a dit Mme Pauthier, les tarifs de stationnement au centre-ville, en voirie et hors voirie, influencent l'attractivité des parkings Park and Ride (P+R).

2131 *(poursuivant en néerlandais)*

La stratégie P+R régionale fait bien sûr partie intégrante du plan Good Move. Le but est de réduire au maximum le nombre de voitures qui pénètrent en Région bruxelloise en proposant des parkings de dissuasion.

Chaque projet tiendra compte de l'offre existante au lieu en question. Dans certains cas, augmenter le nombre de places déjà disponibles peut suffire. Nous examinerons donc le lieu et les possibilités de correspondances, et nous viserons une efficacité optimale. Les frais de construction et de fonctionnement entreront également en ligne de compte.

2133 *(poursuivant en français)*

Le plan Good Move ne met pas en garde, mais formule plutôt des recommandations pour la conception et les conditions d'exploitation des P+R. Il prévoit bien une stratégie de développement de P+R en zone métropolitaine (25.000 emplacements) et en Région de Bruxelles-Capitale afin de favoriser le transfert modal des navetteurs aux portes de la Région. Il s'agit donc de développer un maillon régional de P+R aux endroits les plus stratégiques de la Région bruxelloise, en plus de développer une offre métropolitaine plus éloignée de la Région et au plus près du lieu de départ des navetteurs.

2135 *(poursuivant en néerlandais)*

Mme Van Achter, il serait en effet plus intéressant d'aménager de petits parkings de dissuasion dans toutes les gares du pays,

bestudeerd. Hoe vlotten de besprekingen over Decathlon Evere of het oude NAVO-terrein?

Het is echt noodzakelijk dat chauffeurs al onderweg informatieborden te zien krijgen, waarop staat dat ze hun auto zullen moeten achterlaten maar eenvoudig naar het stadscentrum kunnen doorreizen. Hoever staat uw overleg met uw Vlaamse collega?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Zoals mevrouw Pauthier al zei, hangt de aantrekkingskracht van de overstapparkings samen met de parkeertarieven in de stad, zowel langs de openbare weg als daarbuiten.*

(verder in het Nederlands)

De gewestelijke strategie inzake park-and-ride (P+R) maakt uiteraard deel uit van de mobiliteitsvisie in het plan Good Move. Het is de bedoeling om het aantal auto's die naar het Brussels Gewest rijden te beperken door automobilisten alternatieven aan te bieden in de vorm van overstapparkings. Het plan bevat een heleboel actiepunten, waaronder het bouwen en uitbaten van parkings.

We zullen voor elk project rekening houden met het huidige aanbod op de locatie in kwestie. Het is niet altijd nodig om een nieuwe parking aan te leggen, want soms kan je ook in de bestaande infrastructuur parkeerplaatsen creëren.

We zullen onder meer de locatie, de overstapmogelijkheden en de efficiëntie onderzoeken: hoe kunnen we de grootste impact realiseren? Ook eventuele bouw- en werkingskosten worden in rekening gebracht. Voor toekomstige overstapparkings kunnen we ons natuurlijk baseren op eerdere ervaringen.

(verder in het Frans)

In Good Move staan geen dwingende regels, maar veeleer aanbevelingen voor de aanleg en het beheer van overstapparkings. De strategie bestaat erin een netwerk van overstapparkings op strategische plaatsen binnen het Brussels Gewest aan te leggen, samen met parkeergelegenheid verderop in de ruime regio rond de hoofdstad, dus dicht bij de woonplaatsen van de pendelaars.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, het is uiteraard interessanter om overstapparkings aan te leggen aan alle treinstations over het hele

pour permettre aux navetteurs de prendre le train au plus près de chez eux. Nous l'avons suggéré à la SNCB et au ministre fédéral compétent, car ce n'est pas de notre ressort.

2137 *(poursuivant en français)*

Il faut également préciser qu'il existe plusieurs formules de P+R. Un emplacement existant peut être transféré ou mutualisé. Un P+R comme celui du Ceria ou de Stalle coûte entre 10 et 15 millions d'euros, et non des dizaines de millions d'euros.

Le choix du programme de construction des P+R, lancé sous la précédente législature, a retenu quatre sites pour ce qui concerne le développement des infrastructures bâties confiées à Bruxelles Mobilité : Ceria, Stalle, Esplanade et Crainhem. Ces sites, identifiés comme les principaux sites périphériques à haut potentiel d'intérêt pour la fonction de P+R, allient une bonne connexion au réseau autoroutier (ring) et une bonne desserte en transport public performant vers le centre-ville. Les sites présentant ces caractéristiques sont rares, d'autant plus qu'il faut également tenir compte de la maîtrise foncière et de leur répartition géographique.

2139 Bruxelles Mobilité a entrepris d'avancer sur les développements de projets en utilisant les procédures d'études d'incidences afin d'affiner et adapter ces projets et d'assurer leur bonne intégration environnementale. Chaque projet mené par Bruxelles Mobilité passe ainsi par une demande de certificat d'urbanisme et d'environnement avec, comme base d'étude, une demande maximaliste en matière de capacité.

Le projet Ceria a ainsi été présenté avec une capacité de 800 places eu égard aux limites recommandées pour le Park and Ride (P+R). C'est donc à l'issue de la procédure d'instruction du projet et en suivant les recommandations explicites de l'étude d'incidences que le projet a été modifié afin de présenter une capacité de 1.300 places.

Les autres projets ont suivi la même démarche, avec l'introduction d'un avant-projet maximaliste passé au crible de l'étude d'incidences et de la procédure d'instruction des demandes d'autorisation.

Le parking Ceria a la particularité d'être à la fois au plus proche d'un axe structurant - à côté du ring de Bruxelles - et d'un transport public à haut niveau de service, notamment le métro. Ce potentiel a guidé l'étude d'incidences. M. Smet, responsable sous l'ancienne législature, a décidé de suivre les recommandations des études d'incidences relatives à chacun des projets car elles s'inscrivent dans la démarche voulue par Bruxelles Mobilité, qui consiste à s'appuyer sur une étude approfondie comportant des analyses objectives réalisées par un bureau d'études agréé et indépendant, et cadrées par les différentes autorités administratives concernées. Le fait d'amender le projet en fonction des recommandations de l'étude

land. Die zouden dan wel kleiner zijn, maar het resultaat zou zijn dat iedereen vanuit het dichtstbijzijnde treinstation naar Brussel kan sporen. Die oplossing valt buiten onze bevoegdheid, maar we hebben de suggestie al aan de NMBS en aan de bevoegde federale minister overgemaakt.

(verder in het Frans)

Er bestaan verschillende formules voor overstapparkings en die kunnen altijd aangepast of herverdeeld worden. De overstapparkings Coovi en Stalle kosten tussen de 10 en 15 miljoen euro, geen tientallen miljoenen euro's.

Het plan voor de bouw van pendelparkings werd opgestart door de vorige regering en voorzag in vier locaties: Coovi, Stalle, Esplanade en Kraainem. Die locaties werden gekozen omdat er een goede aansluiting is met het wegennet en met het openbaar vervoer richting binnenstad.

Brussel Mobiliteit heeft voor deze projecten gewerkt met effectenstudies om voldoende rekening te houden met het milieu. Elk project van Brussel Mobiliteit gaat gepaard met een stedenbouwkundig en een milieuattest. Daarbij wordt naar een zo groot mogelijke capaciteit gestreefd.

Tijdens de onderzoeksprocedure en na de aanbevelingen van de effectenstudie is de capaciteit van overstapparking Stalle verhoogd van 800 naar 1.300 parkeerplaatsen. Voor de andere projecten is op dezelfde manier gewerkt.

De overstapparking aan het Coovi ligt vlak bij de Brusselse Ring en de metro, wat volgens de effectenstudie een grote capaciteit verantwoordt. De bevoegde minister in de vorige regering, de heer Smet, heeft destijds beslist om de aanbevelingen van de effectenstudies te volgen. Dat sluit ook aan bij de wens van Brussel Mobiliteit om zich te baseren op diepgaand onderzoek door erkende en onafhankelijke studiebureaus en om in samenspraak te werken met diverse overheden. Eventuele aanpassingen op basis van een effectenstudie zijn overigens bevorderlijk voor de samenhang van het project en zorgen voor een betere inpassing in de leefomgeving.

De verlaging met 800 plaatsen voor overstapparking Kraainem heeft vooral te maken met de beperkte capaciteit van de Wezembeeklaan, de enige lokale toegangsweg van de parking naar de Ring.

d'incidences permet d'assurer la cohérence du projet et sa bonne intégration urbanistique et environnementale.

En ce qui concerne le P+R Crainhem, l'étude d'incidences recommande une réduction à 800 emplacements en raison principalement de la capacité limitée de l'avenue de Wezembeek, la seule voie d'accès entre le ring de Bruxelles et le parking.

²¹⁴¹ Pour le P+R Stalle, la capacité conseillée par Bruxelles Mobilité et par l'étude d'incidences est de 750 places. Le parking aura cette capacité-là. Le bâtiment et la structure ont toutefois été conçus de façon à permettre, au besoin, la conversion de la toiture verte en un niveau supplémentaire de parking et l'ajout d'un nouvel étage pour accueillir la toiture verte. Mais l'inverse est également possible, le nombre d'emplacements pouvant être réduit et le bâtiment converti pour d'autres fonctions. L'ajout d'un niveau permettrait d'augmenter la capacité de ce parking à 1000 places de parking, si cela s'avérait nécessaire au vu de son utilisation.

Vous savez comme moi que le parking Ceria n'est pas utilisé à sa pleine capacité, loin de là. Nous devons certes veiller à la clarté de la signalisation, mais il faut aussi tenir compte de cette information. C'est pour cette raison qu'il faudra tirer les enseignements des P+R qui ont déjà été construits pour en réaliser de nouveaux. Une importante leçon à retenir est que les P+R doivent être situés au plus près du point de départ des automobilistes, donc souvent en dehors de la Région bruxelloise.

²¹⁴³ *(poursuivant en néerlandais)*

Il est important de maintenir le dialogue avec les autres Régions, puisque les parkings de dissuasion les plus efficaces ne se situent pas par définition en Région bruxelloise. Les discussions avec la Région flamande avancent bien au niveau des administrations, tant à propos de la stratégie en matière de P+R que de leur signalisation sur le ring de Bruxelles.

²¹⁴⁵ *(poursuivant en français)*

Quant au projet de P+R Esplanade, il dispose de son certificat d'environnement mais demeure toujours en attente du certificat d'urbanisme. Il est à noter que le site du P+R Esplanade est compris dans le périmètre du plan d'aménagement directeur (PAD) plateau du Heysel, actuellement à l'étude, et que d'importantes restructurations projetées du réseau de transport public - lignes de tram 3 et 9 - sont de nature à hypothéquer l'intérêt du projet de P+R sur le site de la A12. Il faudrait donc lancer une étude globale à cet endroit, qui nécessite l'implantation d'un parking de dissuasion.

En collaboration avec la Ville de Bruxelles et Brussels Expo, il est prévu de transformer une partie de ses parkings en P+R. En cette période de confinement, l'utilisation de ces parkings est

Overstapparking Stalle zal een capaciteit hebben van 750 plaatsen, zoals aanbevolen door Brussel Mobiliteit en de effectenstudie. Er kan eventueel een extra verdieping met een nieuw groendak worden gebouwd. Zo komen er 1000 extra plaatsen bij. Omgekeerd kan de capaciteit ook gereduceerd worden, zodat het gebouw voor andere doeleinden kan dienen.

De mogelijkheden van de overstapparking Coovi worden zeker niet ten volle benut. We moeten daar de bewegwijzering goed in het oog houden. Een belangrijke les is bovendien dat overstapparkings zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt van pendelaars moeten liggen, met andere woorden veelal buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(verder in het Nederlands)

Het is belangrijk dat we met de andere gewesten een open debat blijven voeren. Goed gelegen overstapparkings liggen immers niet per definitie op Brussels grondgebied. De gesprekken met het Vlaams Gewest in dat verband verlopen vlot. Ze handelen zowel over de te hanteren strategie inzake park-and-rides als over de manier waarop ze op de Ring zullen worden aangeduid. De gesprekken verlopen voorlopig via de administraties, maar zo nodig kunnen ze ook op politiek niveau worden gevoerd.

(verder in het Frans)

Voor de overstapparking Esplanade is er al een milieuattest, maar nog geen stedenbouwkundige vergunning. Dit project past ook binnen het richtplan van aanleg voor de Heizel, dat nu ter studie ligt. De geplande aanpassingen aan de tramlijnen 3 en 9 kunnen een pendelparking aan de A12 ook minder interessant maken. Voor die locatie is dus een globale studie nodig.

In samenspraak met de Stad Brussel en Brussels Expo zou een deel van hun parkings omgevormd worden tot overstapparking. Zo zie je maar dat er daar veel mogelijkheden zijn, want deze buurt is nu onderbedeeld op het vlak van overstapparkings.

Idem dito voor de parkeerplaatsen aan het Basilix Shopping Center, waar er een tijdelijke overeenkomst is met de eigenaar om daar een overstapparking in te richten. We moeten

gratuite. C'est dire si cette zone constitue une opportunité pour cette partie de la Région, sous-équipée en P+R.

Il en va de même concernant le parking du Basilix Shopping Center. Nous avons négocié avec le propriétaire du parking privé afin de pouvoir proposer cette piste aux usagers. Certes, il s'agit de solutions temporaires, mais il importe de réfléchir à la possibilité et à la manière de les pérenniser. Il est également crucial de se pencher sur la signalétique à mettre en place afin d'informer les usagers de la présence de ce P+R.

²¹⁴⁷ Concernant les 25.000 places de la zone métropolitaine, nous sommes en discussion au sujet des P+R avec la Vervoerregio Vlaamse Rand. D'autres discussions entre Bruxelles Mobilité, parking.brussels et la SNCB ont lieu sur la tarification.

Nous n'avons pas encore été consultés sur le projet spécifique auquel vous faites référence. Il convient cependant de noter que le déploiement effectif des P+R en Flandre est confié aux Vervoerregio's, constituées seulement depuis le début de l'année 2020. Le partenaire privilégié de Bruxelles Mobilité est, en l'occurrence, la Vervoerregio Vlaamse Rand, avec laquelle nous avons des contacts bons et réguliers.

Bruxelles Mobilité est conviée, à titre d'observateur, aux sessions de travail de la Vervoerregio Vlaamse Rand. Par ailleurs, des réunions bilatérales entre Bruxelles Mobilité et la Vervoerregio ont lieu mensuellement ou bimensuellement. La question des P+R est abordée dans ce cadre. Un groupe de travail verra prochainement le jour.

La Vervoerregio Vlaamse Rand est un nouvel acteur clé. Cette entité, qui travaille actuellement à l'élaboration de son plan de mobilité régional, joue un rôle charnière dans la détermination des lieux d'implantation des P+R. La Vervoerregio développe actuellement sa stratégie en concertation avec les communes qu'elle chapeaute et ses partenaires régionaux, notamment la Région bruxelloise.

L'approbation du plan est prévue pour la fin de l'année 2021. Bruxelles Mobilité veille à la bonne concordance du plan de mobilité de la Vervoerregio et du plan Good Move, notamment en ce qui concerne les P+R. Les lignes de crête de la stratégie flamande et les choix opérés semblent aller dans le bon sens.

²¹⁴⁹ Nous ne disposons pas d'un cadastre précis des P+R dans la zone métropolitaine. Les 25.000 places projetées constituent un objectif dont la mise en œuvre dépend largement des projets à réaliser en Région flamande, et plus précisément des décisions prises par la Vervoerregio Vlaamse Rand. La localisation précise des P+R doit se faire de façon concertée avec cet organe, mais la décision finale lui revient.

²¹⁵¹ (poursuivant en néerlandais)

bekijken of we dat kunnen bestendigen. Ook daar is een goede bewegwijzering nodig om de gebruikers op de aanwezigheid van de overstapparking te wijzen.

Over de 25.000 plaatsen op overstapparkings loopt er overleg met de Vervoerregio Vlaamse Rand. Met Brussel Mobiliteit, parking.brussels en de NMBS worden de tarieven besproken.

Over het specifieke project waarvan sprake, zijn we nog niet geconsulteerd. De uitbouw van overstapparkings is in Vlaanderen toegewezen aan de vervoerregio's, die pas begin 2020 in werking getreden zijn. Voor Brussel Mobiliteit is de gesprekspartner de Vervoerregio Vlaamse Rand, waarmee we goede en regelmatige contacten hebben.

Brussel Mobiliteit woont als observator de werksessies van die vervoerregio bij. Beide organisaties vergaderen samen om de een of twee maanden. Binnenkort komt er een specifieke werkgroep voor de overstapparkings.

De nieuwe Vervoerregio Vlaamse Rand speelt een sleutelrol in de inplanting van nieuwe overstapparkings. Zij maakt nu een strategisch plan op in overleg met de betrokken gemeenten en het Brussels Gewest.

Dat plan zou eind 2021 goedgekeurd worden. Brussel Mobiliteit ziet alleszins toe op een goede afstemming met het plan Good Move, maar grosso modo lijkt het in Vlaanderen alleszins de goede richting uit te gaan.

Er bestaat geen overzicht van alle parkeerplaatsen op overstapparkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De beoogde 25.000 plaatsen hangen ook af van de plannen van het Vlaams Gewest en de Vervoerregio Vlaamse Rand. De precieze locatie van de pendelparkings wordt in overleg met hen bepaald, maar zij nemen wel de finale beslissing over de vervoerregio.

(verder in het Nederlands)

Uiteraard zijn wij vragende partij voor overstapparkings in de Vlaamse Rand. De plannen bestaan en we maken er samen met de vervoerregio Vlaamse Rand werk van. Uiteindelijk is het

Il est évident que nous sommes demandeurs de parkings en périphérie flamande, mais c'est à la Région flamande de les aménager.

2153 *(poursuivant en français)*

Les discussions sur l'implantation de ces P+R en phase avec le plan Good Move sont à l'ordre du jour des prochaines rencontres avec la Vervoerregio Vlaamse Rand. Concernant les projections, les autres projets d'implantation de P+R sont également en cours de discussion au sein de la Vervoerregio Vlaamse Rand.

Pour ce qui est de la reconversion du parking Ceria, il faut savoir que ce parking n'est pas conçu comme un projet convertible, ce qui aurait coûté bien plus cher. Sa hauteur sous plafond est insuffisante. Les gabarits, en particulier la profondeur du bâtiment (de 50 à 63 mètres), et ses caractéristiques constructives rendent très complexe sa reconversion, à tout le moins pour des fonctions de séjour. La proximité immédiate du ring est également un élément défavorable aux fonctions de séjour envisageables dans le cadre d'une reconversion.

Cette question de la reconversion est peut-être posée de manière précoce. Le parking Ceria a ouvert ses portes peu de temps avant la crise du Covid-19. Il n'est pas encore possible d'en faire une évaluation définitive. Il faut en augmenter l'utilisation, l'attractivité et la signalétique. De plus, la communication autour de ce P+R n'est pas encore terminée. Une campagne avait été entamée avant le confinement et doit encore se poursuivre. Les premiers mois d'exploitation montraient des chiffres encourageants (jusqu'à 20 % d'occupation, sans campagne de communication), mais il faut que ces chiffres augmentent.

Si des contacts avec des entreprises ou promoteurs privés n'ont pas forcément été pris, Good Move prévoit que les services de mobilité s'étendent notamment en intégrant des micro-plateformes logistiques au rez-de-chaussée des futures infrastructures de stationnement, via la combinaison de services de mobilité (vélo, autopartage, etc.).

C'est d'ailleurs en ce sens que le projet d'extension du P+R Crainhem à Woluwe-Saint-Lambert a été pensé. Cela implique évidemment des partenariats avec les fournisseurs de ces services. Un autre levier de partenariat pourrait concerner la création de P+R dans le cadre de partenariats public-privé (PPP), par exemple à Bordet, ou encore en optimisant l'usage de parkings existants, par exemple dans les zones commerciales situées à la frontière de la Région.

2155 *(poursuivant en néerlandais)*

Pour répondre à vos questions à propos du plan Smart Move et des parkings de dissuasion, l'objectif est en effet de permettre aux automobilistes d'emprunter ensuite les transports en commun gratuitement.

Mme Van Achter fait la distinction entre péage urbain et taxe kilométrique. Nous ne visons qu'un seul instrument et un tarif

evenwel de bevoegdheid van de Vlaamse overheid om ervoor te zorgen dat die plannen worden uitgevoerd.

(verder in het Frans)

Of de inplanting van de bestaande en toekomstige overstapparkings op één lijn zit met het mobiliteitsplan Good Move, is voer voor overleg tijdens de komende vergaderingen met de Vervoerregio Vlaamse Rand.

De overstapparking Coovi was oorspronkelijk niet bedoeld voor een mogelijke herbestemming, want dat zou het project veel duurder hebben gemaakt. De eigenschappen en afmetingen van het gebouw maken een herbestemming zeer complex, zeker als het de bedoeling is om er woningen in onder te brengen. Ook de nabijheid van de Ring maakt deze locatie minder geschikt voor woningen.

Misschien is het te vroeg om deze kwestie te bekijken. De overstapparking Coovi is opengegaan net voor het begin van de coronacrisis. Een definitieve analyse maken is dus niet mogelijk. Het gebruik, de aantrekkelijkheid en de bewegwijzering moeten verbeterd worden. Voor de lockdown is er een communicatiecampagne opgestart, en die zal weer worden opgepikt. Een bezetting van 20% procent in de eerste maanden, en dat zonder communicatiecampagne, is veelbelovend. Maar die cijfers moeten omhoog.

Er zijn niet echt contacten gelegd met privéondernemingen en projectontwikkelaars. Good Move voorziet wel in een samenwerking met logistieke microplatformen op de benedenverdieping van de parkeergebouwen. Daar kunnen verschillende mobiliteitsdiensten (fietsen, autodelen enzovoort) gecombineerd worden.

In die zin werd ook de uitbreiding van de overstapparking Kraainem uitgedacht. Die operatie veronderstelt een samenwerking met de leveranciers van deze diensten. In de Bordetwijk zou bijvoorbeeld een overstapparking kunnen worden ingericht via publiek-private samenwerking (PPP). Bestaande parkeerruimte kan ook geoptimaliseerd worden.

(verder in het Nederlands)

U stelde ook vragen over het plan SmartMove en de kwestie van de overstapparkings. Het is inderdaad de bedoeling dat automobilisten gratis op het openbaar vervoer kunnen overstappen.

Mevrouw Van Achter maakt een onderscheid tussen stadstol en kilometerheffing. Wij beogen echter slechts één instrument,

unique, même s'il est composé de deux volets. Nous avons effectivement l'intention d'exempter de taxation les voies d'accès à tous les parkings P+R, où qu'ils soient situés. Le but est réellement d'encourager les automobilistes à les utiliser.

2157 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je suis de plus en plus convaincu que ces grandes infrastructures n'ont pas beaucoup de sens et que nous devons travailler de manière locale, avec des infrastructures plus petites et flexibles, qui peuvent être reconverties ou adaptées en cours de route.

Bien qu'il ne s'agisse pas de votre compétence, je suis étonné que vous ne disposiez pas d'un cadastre des P+R de la zone métropolitaine en tant que ministre de la mobilité bruxelloise. N'avez-vous vraiment pas une liste à nous transmettre ? Si elle n'existe pas, je vous incite à prendre les contacts nécessaires pour la créer. Cela ne doit pas être si compliqué, à moins que la communication ne soit coupée entre les Régions.

En effet, tout va dépendre de la volonté des autres Régions. Je pense que vous devez exiger la concertation sur ces sujets de manière plus forte et plus claire. Cela va toujours dans les deux sens. Lorsque l'on braque ses partenaires, il est parfois difficile d'obtenir la concertation sur d'autres sujets. Je fais bien entendu référence à SmartMove ! Je vous enjoins à travailler de concert avec les autres Régions, car la grande majorité des parkings de dissuasion n'ont un intérêt qu'en amont des embouteillages et du trafic, et donc en dehors de la Région bruxelloise.

2159 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suis une farouche partisane des "régions de transport" instaurées par le ministre flamand Ben Weyts. Nous avons dès le départ suggéré d'inclure Bruxelles dans la région de transport de la périphérie flamande. Une concertation structurelle est indispensable.*

La Région flamande a pris le pli de systématiquement convier la Région bruxelloise aux discussions sur la politique de mobilité en périphérie flamande. Ce serait une bonne chose que Bruxelles fasse de même avec l'administration flamande, lorsqu'elle débat des plans régionaux de mobilité. Elles ont tout intérêt à agir de manière concertée, que ce soit entre elles, ou même avec les communes bruxelloises et limitrophes.

La ministre flamande de la mobilité et des travaux publics Lydia Peeters avait déjà confié à la presse la difficulté de conclure un accord avec Bruxelles. La taxation kilométrique n'arrangera rien.

J'apprécie que vous ayez attiré l'attention du ministre fédéral au sujet des petits parkings de dissuasion que la SNCB pourrait aménager à côté de chaque gare. Ils contribueraient déjà beaucoup à réduire les embouteillages à Bruxelles.

met één tarief, ook al omvat het twee componenten. Wanneer we zeggen dat de weg tot aan de overstapparkings gratis is, dan is dat effectief zo. Daarop zal geen kilometerheffing van toepassing zijn. Het is de bedoeling om dat met alle bestaande overstapparkings te doen, zoals dat nu al het geval is voor de lage-emissiezone, die eveneens een uitzondering vormt op de kilometerheffing. De automobilisten worden dus wel degelijk aangemoedigd om gebruik te maken van een overstapparking.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik ben er steeds meer van overtuigd dat enorme overstapparkings weinig zin hebben. Kleinere, lokale parkings, die eventueel gaandeweg aangepast kunnen worden of een andere bestemming krijgen, zijn nuttiger.*

Het valt dan wel niet onder uw bevoegdheid, maar toch verbaast het me dat u als Brussels minister van Mobiliteit niet over een overzicht van alle overstapparkings in de ruimere omgeving zou beschikken. Als dat niet zou bestaan, moet u er dringend werk van laten maken. Dat kan niet zo moeilijk zijn.

Alles zal afhangen van de bereidwilligheid van de andere gewesten. U moet krachtiger en duidelijker aansturen op overleg. Overstapparkings hebben nu eenmaal het meeste zin op plekken waar nog geen druk verkeer en files zijn, dus buiten het Brussels Gewest.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben zelf een groot voorstander van de vervoerregio's, een verwezenlijking van Vlaams minister Ben Weyts. Van meet af aan hebben wij gezegd dat Brussel moest worden betrokken bij de vervoerregio Vlaamse Rand. Structureel overleg is immers noodzakelijk.

Het Vlaams Gewest heeft toen de stap gezet om het Brussels Gewest op structurele basis uit te nodigen voor overleg over het mobiliteitsbeleid in de Vlaamse Rand. Bestaat er een vergelijkbare Brussels initiatief, waarbij de Vlaamse administratie structureel wordt uitgenodigd om mee te denken over de Brusselse plannen? Dat zou alvast een stap in de goede richting zijn. De administraties van beide gewesten hebben er alle belang bij om overleg te plegen, samen met die van de gemeenten in en om Brussel, in alle dossiers die in de steigers staan.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters zei in de pers dat het uitermate moeilijk is om met Brussel tot een akkoord te komen. Met de kilometerheffing zal dat er zeker niet beter op worden. Tijdens de vorige regeerperiode is een memorandum van overeenstemming zonder duidelijke reden op tegenstand van Brusselse regering gestoten. Ik moedig u aan om vandaag in te zetten op overleg.

2161 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Votre réponse exprime une volonté d'évaluation. Les Park and Ride (P+R) ne constituent évidemment pas un sujet neuf. Lors des études pour le plan Iris 2, un cadastre des parkings avait déjà été réalisé. Ces données existent donc bel et bien, et je me réjouis de constater une dynamique de concertation avec le conseil de région de transport (vervoerregioraad), nouvel acteur apparu en 2020.

Il existe aujourd'hui davantage de convergences dans ce domaine que par le passé. C'est une évolution positive car c'est dans la périphérie immédiate que les usagers disposent du moins d'alternatives et que la part modale de la voiture est la plus importante, aux alentours de 62 ou 65 %. C'est à cet endroit qu'il faut porter l'attention afin de permettre aux navetteurs d'atteindre notre Région dans de bonnes conditions, tout en ne pénalisant pas les Bruxellois.

J'entends une attention particulière aux enjeux permettant aux parkings de dissuasion de remplir pleinement leur fonction, notamment à travers la signalisation qui doit être localisée le plus en amont possible et, surtout, une bonne connexion avec les transports publics.

2163 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'ai posé de nombreuses questions, dont beaucoup n'ont pas reçu de réponse. Je tenterai de les reposer à une autre occasion.

Je voudrais attirer l'attention sur la feuille de route des négociations et du suivi des dossiers avec la Flandre. Il faut en effet que la mise en œuvre des dossiers importants soit claire, et ces parkings de dissuasion auront encore plus d'importance si Smart Move voit le jour.

Une étude sur les navetteurs wallons a été réalisée. Existe-t-il une étude similaire sur les navetteurs flamands ? Il faudrait peut-être le demander à la ministre flamande compétente en la matière. Il est important de bien comprendre les besoins et les flux, et de voir quels sont les lieux les plus stratégiques à l'échelle bruxelloise. Vous disiez que des études ont été réalisées à ce sujet.

S'il est important de comprendre les besoins, il est aussi primordial de disposer des terrains nécessaires. Nous savons que deux parkings vont disparaître, à Delta et à Herrmann-Debroux, ainsi que le viaduc du même nom. Qu'est-ce que cela implique pour les transports en commun ? Ne serait-ce pas le moment de faire étudier la possibilité de créer une station supplémentaire à hauteur du centre sportif de la forêt de Soignes, pour aménager le P+R envisagé à cette hauteur ?

Positief vind ik dat u de federale minister aanspreekt over het belang van NMBS-parkings. Er kan veel vooruitgang worden geboekt als de NMBS haar verantwoordelijk neemt en bij elk station over het hele land een kleine overstapparking aanlegt. Zo hoeft niet iedereen eerst richting Brussel te rijden en files te veroorzaken in de Vlaamse Rand, alvorens over te stappen op het openbaar vervoer.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Over overstapparkings wordt al langer gesproken. Ten tijde van de studies voor het Iris 2-plan bestond er al een overzicht van alle parkeerterreinen. Die gegevens zijn dus voorhanden, en ik ben verheugd dat er goed overlegd wordt met de nieuwe vervoerregioraad.*

Er is nu meer overeenstemming dan vroeger, en dat is een goede zaak. In de Rand rond Brussel beschikken de pendelaars namelijk over weinig alternatieven en is de auto het belangrijkste vervoermiddel. We moeten erop inzetten om die pendelaars zo vlot mogelijk in Brussel te krijgen zonder daarbij de Brusselaars te benadelen.

Uit uw antwoorden blijkt dat u ervoor wilt zorgen dat overstapparkings al zo ver mogelijk buiten Brussel worden aangegeven en vooral dat er een goede aansluiting op het openbaar vervoer wordt verzekerd.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Veel van mijn vragen zijn onbeantwoord gebleven. Ik zal ze later nog eens stellen.*

Overleg met Vlaanderen is cruciaal. De overstapparkings zullen nog belangrijker zijn als Smart Move ingevoerd wordt.

Er is onderzoek gevoerd over Waalse pendelaars. Bestaat zulk onderzoek ook over pendelaars uit Vlaanderen? We moeten de behoeften en reizigersstromen goed doorgronden en bepalen waar de strategische locaties in Brussel liggen. Over dat laatste zei u dat er studies zijn uitgevoerd.

De parkings bij Delta en Herrmann-Debroux zullen verdwijnen, net als het gelijknamige viaduct. Wat betekent dat voor het openbaar vervoer? Is het niet gepast om de bouw van een nieuwe metrohalte te overwegen bij het sportcomplex van het Zoniënwood? De overstapparking die daar aangelegd wordt, zou dan bediend worden door de metro.

2165 En matière de partenariat public-privé (PPP), vous avez dit le plus grand bien de l'accord conclu avec le Basilix Shopping Center. D'autres projets de ce type sont-ils à l'ordre du jour, y compris avec le magasin Decathlon d'Evere et l'ancien site de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ?

2167 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il existait deux projets de Park and Ride (P+R) pendant le confinement : celui du Basilix Shopping Center et celui du plateau du Heysel. Étant donné la poursuite de la crise du coronavirus, ces dispositifs ont été prolongés et doivent être évalués. Grâce à cette évaluation, nous pourrions déterminer où se trouvent les espaces à utiliser et sous quelles conditions les exploiter.

Le magasin Decathlon est un bon exemple. Le site de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) accueille en ce moment des activités judiciaires, en lien avec les attentats de Bruxelles, mais cette utilisation n'est pas définitive. Il existe plusieurs possibilités sur lesquelles nous pouvons travailler et il est important de réaliser ce qui est prévu dans le plan Good Move.

En ce qui concerne le Basilix Shopping Center, il s'agit d'une solution temporaire, mais nous cherchons avec la Flandre une solution définitive pour créer un P+R entre Dilbeek et Berchem-Sainte-Agathe. Il est important de chercher des solutions temporaires aux endroits où celles-ci sont possibles, mais aussi d'envisager des projets définitifs.

J'ai répondu récemment à une question sur le parking du centre sportif de la forêt de Soignes et son accès en tram, qui est prévu dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD). Pour l'instant, nous étudions la possibilité de créer un P+R à cet endroit. Nous nous interrogeons sur l'opportunité de placer le parking plus loin, à Jezus-Eik. Il faut déterminer quel est le meilleur site et choisir la façon de le desservir en tram ou en métro. J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer les difficultés techniques à ce propos récemment.

2169 Nous avons un cadastre pour les P+R situés à Bruxelles. Le cadastre des P+R en territoire flamand doit être mis à jour. Les Vervoerregio's vont s'y atteler. Il s'agit d'une plate-forme de concertation assez récente, et j'espère que cette collaboration nous aidera à réaliser le cadastre de la zone métropolitaine. Nous nous adresserons bien évidemment à la Flandre et à la Wallonie pour actualiser les chiffres.

2171 *(poursuivant en néerlandais)*

Mme Van Achter, vous prétendez que la collaboration avec la Flandre laisse à désirer, mais je citerai quelques exemples pour vous prouver le contraire.

Le fait que nous n'ayons toujours pas signé de protocole d'accord est entre autres dû, d'après le ministre flamand, à la taxation kilométrique et à l'élargissement du ring. Étant donné que nous n'avons pas la même vision des choses, la concertation sera encore rude, mais le dossier progresse malgré tout.

U bent enthousiast over de publiek-private samenwerking (PPS) met Basilix Shopping Center. Overweegt u vergelijkbare projecten, bijvoorbeeld in samenwerking met Decathlon Evere of op het oude NAVO-terrein?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Tijdens de lockdown liepen er twee projecten voor overstapparkings: bij Basilix Shopping Center en op de Heizel. Toen bleek dat de coronacrisis nog wel een tijd zou aanhouden, zijn die projecten verlengd. Nu moeten ze geëvalueerd worden om een beter zicht te krijgen op welke locaties we kunnen gebruiken.*

Decathlon in Evere is een goed voorbeeld. Op dit moment doen de aangrenzende NAVO-terreinen dienst als gerechtsgebouw voor het proces over de aanslagen van 2016, maar dat is tijdelijk. Er liggen verschillende scenario's op tafel.

Bij Basilix Shopping Center gaat het om een tijdelijke oplossing, maar we kijken samen met Vlaanderen uit naar een definitieve overstapparking op de grens van Dilbeek en Sint-Agatha-Berchem. Het is belangrijk om zowel aan tijdelijke als aan definitieve projecten te werken.

Onlangs antwoordde ik op een vraag over parkeren bij het sportcentrum aan het Zoniënwoud en de aansluiting daar op de tram, die aan bod komt in het richtplan van aanleg. Misschien is het raadzaam om de parking verderop aan te leggen, in Jezus-Eik. We moeten nu bepalen wat de beste locatie is en hoe die kan worden bediend door de tram of metro. De technische moeilijkheden heb ik al besproken.

Voor de Brusselse overstapparkings beschikken we over een overzicht. Het overzicht van de overstapparkings op Vlaams grondgebied moet worden bijgewerkt. Daar zullen de vervoerregio's voor zorgen. Het gaat om een betrekkelijk nieuwe overlegstructuur, waarmee ik hoop een overzicht van overstapparkings in de hele grootstedelijke regio te kunnen opstellen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u beweert dat de samenwerking met het Vlaams Gewest niet goed verloopt, maar dat zal ik blijven tegenspreken. Ik zal enkele concrete voorbeelden aanhalen.

Het klopt dat we op dit moment niet over een memorandum van overeenstemming beschikken. Volgens de bevoegde Vlaamse minister ligt dat aan een aantal knelpunten, onder meer aan de kilometerheffing en de verbreding van de Ring. We hebben

La collaboration est parfois même excellente : c'est le cas pour le tram-bus du ring, qui pourra circuler sur le territoire bruxellois, les projets avec De Werkvennootschap, la lutte contre la fraude au filtre à particules, le contrôle technique des mobylettes, etc.

Avant d'imposer la limitation de vitesse à 100km/h sur le ring, la Flandre n'a pas non plus consulté Bruxelles. Comme cette mesure correspond à notre vision, nous avons décidé de la soutenir, dans un esprit constructif.

Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap ont par ailleurs conclu un partenariat relatif au réseau cyclable. Nous avons également lancé une étude conjointe sur le désenclavement du Heysel. La collaboration est donc bonne dans quantité de dossiers. Bruxelles et la Flandre ont peut-être une vision différente de la mobilité, mais elles n'hésitent pas à faire avancer les dossiers lorsqu'elles le peuvent. C'est en tout cas la consigne que je donne à mon administration.

²¹⁷³ *(poursuivant en français)*

Je me suis permise cette digression, car j'avais envie de montrer que certains dossiers avancent.

- *L'incident est clos.*

²¹⁷⁷ **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN**
²¹⁷⁷ **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,**

²¹⁷⁷ **concernant "le recours à des huissiers de justice par parking.brussels pour récupérer des amendes datant du confinement".**

²¹⁷⁹ **M. Jamal Ikazban (PS).**- De nombreux Bruxellois se plaignent, depuis le mois d'octobre, de recevoir des rappels de paiement d'amendes de stationnement contractées pendant le premier confinement. Ainsi, dans certaines situations, une amende de 25 euros infligée au mois de mars se transforme en une contravention de 300 euros en octobre. Certains parlent même

daarover uiteenlopende visies, dus er zal nog veel moeten worden overlegd, maar de gesprekken lopen wel.

Er zijn heel veel dossiers waarin we wel goed samenwerken met het Vlaams Gewest. Een van de eerste dossiers waaraan ik heb gewerkt toen ik minister werd, was dat van de ringtrambus. We hebben ervoor gezorgd dat die op het Brussels grondgebied kan rijden.

Verder werkt onze administratie goed samen met De Werkvennootschap. We gaan ook samen met Vlaanderen roetfilterfraude opsporen. Vorige week hebben we daar al over gesproken. Dat is een belangrijke stap vooruit. Ook inzake de technische controle op brommers, waarvoor we veroordeeld zijn door de Europese Unie, slaan we de handen in elkaar.

De maximumsnelheid op de Ring is verlaagd tot 100 km/u. Het Vlaams Gewest heeft over haar beslissing niet op voorhand overlegd met het Brussels Gewest, maar aangezien ze aansluit bij onze visie hebben we beslist om constructief mee te werken en ervoor te zorgen dat die maatregel goed wordt uitgevoerd.

Brussel Mobiliteit en de Werkvennootschap hebben een samenwerkingsakkoord gesloten over fietsverbindingen. Ook zijn we met een gezamenlijke studie gestart over de ontsluiting van de Heizel. Met betrekking tot heel wat dossiers zit de samenwerking snor, en dat vind ik belangrijk. Brussel en Vlaanderen hebben misschien een andere mobiliteitsvisie en maken andere keuzes, maar als we vooruitgang kunnen boeken in een dossier, laten we die kans niet liggen. Die aanpak zal ik altijd volgen. Ik blijf de administratie de opdracht geven om waar mogelijk vooruitgang te boeken. Dat geldt ook voor de overstapparkings.

(verder in het Frans)

Met deze uitweiding wilde ik laten zien dat sommige dossiers goed vlotten.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de inzet van deurwaarders door parking.brussels om boetes te vorderen uit de lockdownperiode".

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- Heel wat Brusselaars klagen erover dat ze sinds oktober betalingsherinneringen ontvangen voor parkeerboetes die ze tijdens de eerste lockdown ontvingen. Sommige boetes die in maart 25 euro bedroegen, zijn in oktober tot 300 euro

d'un recours de parking.brussels à des huissiers de justice pour récupérer ces sommes. Et dire que l'agence de stationnement a fait de 2020 son "année du service clientèle" !

Rappelons que le 18 mars dernier, faisant suite aux mesures de confinement et en concertation avec la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, il avait été décidé de suspendre le contrôle du paiement du stationnement dans les dix-neuf communes. Les agents affectés au contrôle du stationnement avaient même été dispensés de service. Si, dans le chef de parking.brussels, la suspension concernait le contrôle du paiement et non pas l'obligation du paiement, force est de constater que ce n'était pas clair pour de nombreux automobilistes qui, pour la plupart, ont subi de plein fouet la pandémie et ses fâcheuses conséquences socio-économiques. De plus, l'écartement des agents contrôlant le stationnement pouvait très logiquement être interprété comme une suspension des procès-verbaux de stationnement.

²¹⁸¹ Parking.brussels a donc repris le contrôle du paiement du stationnement. Vous nous apprenez qu'il s'agit d'une décision concertée dont la publicité a été largement faite une semaine plus tôt, de la même manière que lors de sa suspension.

Une telle publicité n'a pas empêché une augmentation des plaintes contre la gestion du stationnement par parking.brussels. Des plaintes qui semblent légitimes en cette période inédite de pandémie, non seulement à cause de l'introduction du contrôle par véhicules scanners dans certaines communes, qui a entraîné une explosion de redevances notifiées, mais aussi de l'envoi tardif de rappels de redevances en raison d'un blocage dans le nouveau logiciel SAP. Ajoutons à cela qu'un grand nombre d'utilisateurs ont accumulé du retard dans le renouvellement de leur carte de dérogation durant la période de confinement.

Tous ces éléments plaident en faveur des personnes concernées. La plupart des automobilistes lésés disent l'être en raison d'une erreur de communication de la part de l'agence de stationnement. À combien estimez-vous le nombre de mécontents ?

Comment fonctionne parking.brussels en temps normal ? Quel a été son fonctionnement durant le confinement ?

Des contraventions pour mauvais stationnement ont-elles été infligées durant le confinement ? Dans l'affirmative, combien ? Comment cela est-il possible, alors que les agents contrôlant le stationnement avaient été écartés ?

Pouvez-vous nous communiquer un inventaire du nombre d'impayés ?

Est-il vrai que parking.brussels a eu recours à des huissiers pour récupérer le paiement d'amendes de stationnement en cette période de crise sanitaire ? Recevoir de telles factures ou la visite d'un huissier en ces circonstances exceptionnelles est assez étonnant. Dans l'affirmative, comment expliquer aux nombreux Bruxellois touchés par des mesures sanitaires aussi restrictives

opgelopen. Daarnaast zou parking.brussels deurwaarders inzetten om de bedragen te innen.

Op 18 maart 2020 beslisten het gewest en de negentien gemeenten in onderling overleg om tijdens de lockdown geen controles op betalend parkeren uit te voeren. Het betrokken personeel werd zelfs vrijgesteld van dienst. Dat de opschorting de controles betrof, maar niet de verplichting tot betalen, was voor heel wat bestuurders echter niet duidelijk.

Toen parking.brussels de controles hervatte, werd daar volgens u een week vooraf ruim over gecommuniceerd. Toch bleven de klachten over het parkeerbeleid van parking.brussels toenemen. Gezien de pandemie lijken die klachten gegrond, niet alleen omdat het agentschap scanvoertuigen inzetten, waardoor het aantal boetes sterk is gestegen, maar ook omdat de betalingsherinneringen door een probleem met het nieuwe softwareprogramma te laat werden verzonden. Daar komt nog bovenop dat veel gebruikers hun parkeerkaart te laat hebben laten vernieuwen, ten gevolge van de lockdown.

De meeste getroffen automobilisten stellen dat zij een boete kregen door een communicatiefout bij parking.brussels. Om hoeveel ontevredenen gaat het?

Was de werking van parking.brussels tijdens de lockdown anders dan in normale tijden? Werden er tijdens de lockdown boetes voor foutparkeren uitgeschreven? Zo ja, hoeveel? Het betrokken personeel was vrijgesteld van dienst, hoe kan het dan dat er boetes zijn uitgeschreven? Hoeveel boetes bleven onbetaald? Klopt het dat parking.brussels deurwaarders inschakelt om die boetes te innen?

et socio-économiquement handicapantes que nous nous soucions de leur sort ?

2183 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Lors des discussions budgétaires, vous avez confirmé l'affectation de personnel supplémentaire au service à la clientèle de parking.brussels et votre volonté de veiller au bilinguisme de ses services. Avez-vous une idée plus concrète de l'élargissement du service à la clientèle ?*

Aujourd'hui, je reçois parfois les doléances de Bruxellois qui, mal stationnés pendant une semaine sans s'en être rendu compte, sont verbalisés quotidiennement mais ne reçoivent les courriers qu'après un certain temps. Les amendes peuvent ainsi grimper en flèche. Je comprends les nombreux avantages du nouveau système, mais avez-vous déjà réfléchi à une solution pour remédier à cette situation ?

2185 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Au cours de l'année écoulée, il s'est avéré que le fonctionnement de parking.brussels n'était pas toujours optimal.*

Si l'administration veut investir davantage de moyens dans la perception des amendes de stationnement, notamment par le recours à des huissiers, elle doit s'assurer que ces amendes sont justifiées. Pouvez-vous confirmer qu'il n'y a pas eu d'erreurs à cet égard ?

Il est aussi important de ne pas faire naître un sentiment d'impunité. Je ne suis dès lors pas favorable à l'annulation de toutes les amendes de stationnement en ces temps difficiles.

2187 *Afin d'éviter les nombreux coûts et tracasseries administratives qu'engendre la perception des redevances de stationnement, l'accord de gouvernement prévoit une solution sous la forme d'un titre exécutoire, qui permettrait à parking.brussels de réclamer les redevances dues via les impôts.*

Qu'en est-il de l'instauration du titre exécutoire ? Le considérez-vous comme une bonne solution ?

2189 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Pendant le confinement du printemps, le contrôle du stationnement a été suspendu. Aucune redevance n'a été infligée ou réclamée pour le stationnement d'un véhicule par parking.brussels durant cette période dans les communes partenaires. Je pense que tel fut aussi le cas dans les autres communes, mais je ne peux pas l'affirmer*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Tijdens de begrotingsbesprekingen bevestigde u dat er bijkomend personeel zou komen voor de klantendienst van parking.brussels en dat u ook zou toezien op de dienstverlening in het Nederlands. Het is belangrijk dat de dienstverlening van parking.brussels tweetalig is. Hebt u al een concreter idee van de uitbreiding van de klantendienst?*

Vroeger kreeg je, als je fout geparkeerd stond, een boete onder je ruitenwisser gestopt, waardoor je wist je dat er iets fout was. Nu krijg ik soms klachten van Brusselaars die al een week fout geparkeerd stonden zonder dat zelf te beseffen. Die kregen elke dag een boete, maar de bijhorende brieven ontvingen ze pas een tijdje later in de brievenbus. Zo kunnen de boetes hoog oplopen, tot wel 700 euro. Hebt u al eens nagedacht over een manier om hier een mouw aan te passen? Ik begrijp dat het huidige systeem ook veel voordelen heeft, want het is minder tijdrovend en goedkoper, maar misschien kunt u toch een oplossing vinden.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *De heer Ikazban snijdt een belangrijk onderwerp aan. Het afgelopen jaar is gebleken dat de werking van parking.brussels niet altijd optimaal is.*

Als de administratie meer middelen wil inzetten om parkeerboetes te innen, bijvoorbeeld deurwaarders, moet ze er echt zeker van zijn dat de boetes terecht zijn. Wordt dat geverifieerd? Kunt u bevestigen dat er op dat vlak geen fouten zijn gemaakt?

Het is tegelijk ook belangrijk dat er geen straffeloosheid ontstaat en dat diegenen die wel correct hun boetes betalen, niet de dupe zijn van diegenen die, bewust of onbewust, niet betalen en het systeem te slim af proberen te zijn. Ik ben het dus niet eens met het impliciete pleidooi om in deze moeilijke tijden alle parkeerboetes kwijt te schelden. Dat zou niet de juiste oplossing zijn.

In het regeerakkoord is in een oplossing voorzien in de vorm van een uitvoerbare titel. Het innen van parkeergeld brengt inderdaad onnodig veel kosten en administratieve rompslomp mee. Er moeten aanmaningen worden gestuurd en soms moet er uiteindelijk een dure en langdurige procedure met een deurwaarder worden gestart. Dat kan worden vermeden door middel van een uitvoerbare titel, waarmee parking.brussels het verschuldigde parkeergeld via de belastingen terug kan vorderen.

Hoever staat de invoering van die uitvoerbare titel? Beschouwt u die als een goede oplossing?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Wegens de lockdown werden de parkeercontroles in de lente opgeschort. Parking.brussels schreef in die periode geen enkele parkeerboete uit in zijn partnergemeenten. Ik weet niet zeker of dat in andere gemeenten ook het geval was. Uiteraard is het*

avec certitude. Il avait en tout cas été concerté avec toutes les communes que le contrôle du stationnement serait suspendu partout.

Il est évidemment possible que des rappels aient été envoyés durant cette période, mais concernant des redevances antérieures au confinement.

Comme discuté la semaine passée, il faut améliorer la qualité du service à la clientèle de l'agence.

²¹⁹¹ (poursuivant en néerlandais)

Parking.brussels en est également consciente. Plusieurs facteurs expliquent les problèmes survenus, mais ils doivent être résolus. C'est pourquoi 2021 sera pour parking.brussels l'année du service à la clientèle.

²¹⁹³ (poursuivant en français)

L'agence est consciente de l'importance d'améliorer le service à la clientèle et d'intégrer les innovations nécessaires dans la réforme de ce service pour que 2021 soit l'année d'un changement réel et perceptible sur le terrain.

Parking.brussels connaît un développement exponentiel. Depuis sa création en 2014, dix communes lui ont confié la gestion de leur stationnement. Même si le recours aux nouvelles technologies pour le contrôle du stationnement a un impact sur son fonctionnement, il faut que le service à la clientèle s'adapte en conséquence et apporte une réponse adéquate aux riverains et aux Bruxellois.

Le plan de restructuration de 2020 du service à la clientèle de parking.brussels se traduit par le recrutement massif de collaborateurs. L'agence finalise le recrutement de neuf équivalents temps plein (ETP) de niveau C et cinq ETP de niveau B pour renforcer ses antennes, et celui de onze ETP de niveau C et quatre ETP de niveau B pour renforcer sa centrale.

Ce plan intègre également une mise à jour technologique, avec notamment la mise en place d'une nouvelle centrale téléphonique performante et une réorganisation des flux téléphoniques. En effet, nous avons constaté que le nombre d'utilisateurs qui utilisent le téléphone comme premier moyen de communication pour prendre contact avec parking.brussels demeure très élevé.

Parking.brussels et le gouvernement sont déterminés à faire de 2021 l'année d'un meilleur service aux usagers.

²¹⁹⁵ Au sein de parking.brussels, environ 150 stewards contrôlent le stationnement dans les dix communes partenaires, cela durant les horaires de contrôle, soit le plus souvent de 9h à 18h et jusqu'à 21h à certains endroits. Dans certains cas, les contrôles se font

ook mogelijk dat er betalingsherinneringen zijn verzonden voor boetes die van voor de lockdown dateren.

We zijn het er echter over eens dat de dienstverlening van het parkeeragentschap beter moet.

(verder in het Nederlands)

Daar is ook parking.brussels zich van bewust. De kwaliteit van de dienstverlening moet optimaal zijn. Een aantal factoren, zoals technische problemen met databanken, personeelsgebrek enzovoort, verklaren waarom er moeilijkheden geweest zijn, maar die problemen moeten opgelost worden. Daarom wordt 2021 voor parking.brussels het jaar van de klantendienst en de klantentevredenheid.

(verder in het Frans)

Parking.brussels maakt een sterke groei door. Sinds de oprichting van het agentschap in 2014 hebben tien gemeenten het beheer van hun parkeerbeleid toevertrouwd aan het agentschap. Het gebruik van nieuwe technologieën beïnvloedt zijn werking, waardoor het zijn dienstverlening moet aanpassen.

Het herstructureringsplan 2020 voor een betere dienstverlening brengt massale aanwervingen mee. Momenteel rondt het agentschap de indienstneming af van negen voltijdse equivalenten (VTE) niveau C en vijf VTE's niveau B voor de plaatselijke afdelingen, en van elf VTE's niveau C en vier VTE's niveau B voor de centrale.

Daarnaast omvat het plan ook een technologische update. Zo komt er een nieuwe telefooncentrale. Heel wat gebruikers nemen immers nog steeds telefonisch contact op met het agentschap.

Parking.brussels beschikt over ongeveer 150 stewards, die in de tien partnergemeenten parkeercontroles uitvoeren. Op de meeste plaatsen doen ze dat tussen 9 uur en 18 uur en op sommige

également le dimanche ou lors d'événements en soirée, comme dans les zones du parc Astrid et de Forest National.

De manière générale, l'accueil du public se fait au guichet, par courriel, courrier et téléphone. Les heures d'ouverture des guichets varient selon les communes avec, comme nombre hebdomadaire :

- Berchem-Sainte-Agathe : 5 heures ;
- Molenbeek-Saint-Jean : 23 heures ;
- Ganshoren : 4 heures 45 minutes ;
- Forest : 16 heures 30 minutes ;
- Anderlecht : 23 heures ;
- Jette : 23 heures ;
- Ixelles : 23 heures 15 minutes ;
- Schaerbeek : 23 heures 30 minutes ;
- Evere : 13 heures ;
- Koekelberg : 3 heures 15 minutes ;
- Centrale : 22 heures 30 minutes.

Pendant le confinement, parking.brussels a totalement cessé ses activités de contrôle du stationnement en voirie. Cependant, son service clientèle est resté disponible pour le public par courriel, courrier et téléphone tandis que les guichets étaient fermés. Les chargés de projets ou responsables administratifs ont, eux aussi, poursuivi leur travail. C'est la raison pour laquelle il est possible que des courriers ou des rappels aient été envoyés pour des redevances de stationnement antérieures au confinement.

Enfin, parking.brussels n'a pas eu recours à des huissiers pour récupérer le paiement d'amendes de stationnement pendant la période de crise sanitaire.

²¹⁹⁷ **M. Jamal Ikazban (PS).**- J'entends qu'il n'y a pas eu d'amendes pendant le confinement, mais il y a quand même eu des envois tardifs de rappels, des dysfonctionnements et des retards dans le renouvellement des cartes. En renforçant les équipes et en réorganisant la centrale téléphonique du service clientèle, vous démontrez d'ailleurs les améliorations à apporter.

Ce qui me dérange, c'est qu'un service public tel que parking.brussels fasse appel à des huissiers alors que nos concitoyens souffrent déjà d'une crise sociale et sanitaire. Avec les huissiers, de petits montants de 25 ou 30 euros deviennent très vite exorbitants. Nous ne devrions pas contribuer à aggraver l'endettement et la pauvreté des Bruxellois et Bruxelloises.

plaatsten tot 21 uur. In bepaalde zones of bij evenementen worden er eveneens controles uitgevoerd op zondag of 's avonds.

Het publiek kan bij het agentschap terecht aan de loketten, per brief, telefonisch of via e-mail. De openingsuren van de loketten verschillen naargelang de gemeente.

Tijdens de lockdown waren alle parkeercontroles op de openbare weg opgeschort. De loketten waren gesloten, maar de klantendienst bleef via e-mail, per brief en telefonisch bereikbaar. Ook projectverantwoordelijken en administratief personeel bleven aan het werk. Dat verklaart waarom er tijdens de lockdown brieven en betalingsherinneringen zijn verzonden.

Parking.brussels schakelde tijdens de gezondheids crisis geen deurwaarders in om boetes te innen.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Er werden tijdens de lockdown geen boetes uitgeschreven, maar een reeks betalingsherinneringen werden wel te laat verzonden en daarnaast liep de vernieuwing van parkeerkaarten vertraging op. De personeelsuitbreiding en de nieuwe telefooncentrale tonen trouwens aan welke verbeteringen er nodig zijn.*

Het stoort mij dat een openbare dienst deurwaarders inschakelt terwijl de Brusselaars onder een crisis gebukt gaan. De overheid mag niet bijdragen aan de verarming van de Brusselaars.

2199 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (*en néerlandais*).- *Vous n'avez pas clairement répondu à ma question concernant le titre exécutoire. Je suis convaincu que ce système permettrait à parking.brussels de récupérer elle-même plus rapidement les redevances dues. Cela représenterait un énorme gain de temps et rendrait superflues les coûteuses procédures de recouvrement par huissier.*

2201 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Nous avons déjà parlé par le passé du titre exécutoire, qui permettrait en effet à parking.brussels de percevoir une plus grande partie des redevances dues. Ce système fait partie des mesures auxquelles nous travaillons, mais il nécessite un cadre légal.*

- *L'incident est clos.*

2205 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2205 **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,**

2205 **concernant "la collecte et l'exploitation des données via le mobilier urbain numérique".**

2209 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- *Le Digital Out Of Home (DOOH) - que l'on peut traduire par "affichage numérique hors domicile" - est l'un des derniers nés des médias numériques. Il se répand de plus en plus dans les rues, les aéroports, les gares, les abribus, les stations de métro et les centres commerciaux.*

En 2019, le marché du DOOH a enregistré une progression de 25,6 % selon les chiffres de l'Institut de recherches et d'études publicitaires (IREP).

En France, le nombre de mobiliers DOOH a été multiplié par 2,5 en trois ans. En Belgique, DOOH-TV a implanté en 2010 ses premiers écrans au cœur de la galerie Louise, à Bruxelles : des bornes numériques interactives équipées de logiciels d'orientation et d'information dynamiques, autofinancées par les revenus publicitaires gérés par DOOH-Media.

En septembre 2016, le groupe JCDecaux a pris une participation majoritaire dans DOOH-Media Benelux/BMS. En 2017, De Morgen et Het Laatste Nieuws révélaient que l'entreprise

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *Ik heb geen duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag over de uitvoerbare titel. Ik begrijp dat het niet zo eenvoudig is om die oplossing snel uit te werken. Ik zal er later nog eens op terugkomen.*

Ik blijf geloven dat het systeem van de uitvoerbare titel parking.brussels in staat zou stellen om verschuldigde parkeergelden zelf en sneller in te vorderen. Dat zou enorm veel tijdswinst opleveren en dure deurwaarderprocedures overbodig maken. Bovendien zouden de parkeerregels beter gehandhaafd kunnen worden.

Het zou dus goed zijn om werk te maken van de uitvoerbare titel, want zo zouden voor alle betrokkenen nodeloze kosten kunnen worden vermeden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *We hebben het in het verleden al over de uitvoerbare titel gehad. Op die manier zou parking.brussels inderdaad een groter deel van het verschuldigde parkeergeld kunnen innen.*

De uitvoerbare titel is een van de maatregelen waar we aan werken, maar er moet een wettelijk kader komen om die oplossing mogelijk te maken.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de verzameling en de exploitatie van gegevens via digitaal stadsmeubilair".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Er duiken steeds meer digitale reclameborden op in de openbare ruimte. In 2019 kende die markt een groei van 25,6%.*

De eerste digitale panelen verschenen in ons land in 2010 in de Louizagalerij. Het ging om interactieve borden met dynamische oriëntatie- en informatiesoftware, die werden gefinancierd met de reclame-inkomsten van eigenaar DOOH-Media.

In 2016 nam de groep JCDecaux een meerderheidsparticipatie in DOOH-Media Benelux/BMS. In 2017 onthulden enkele kranten dat JCDecaux in bepaalde reclamepanelen camera's installeerde om gegevens te verzamelen voor zijn adverteerders.

JCDecaux beweerde dat het de betrokken reclamepanelen had overgenomen van DOOH-TV en dat de camera's geen beelden maakten, maar bewegingen telden. De camera's zouden ondertussen verwijderd zijn, omdat de resultaten onbevredigend waren. Zo zouden de gegevens bij grote drukte niet correct zijn

JCDecaux avait placé des caméras dans certains panneaux publicitaires, dans le but de rassembler des informations pour les annonceurs.

Selon JCDecaux, les panneaux publicitaires en question étaient l'héritage de DOOH-TV et les caméras intégrées n'enregistraient pas d'images mais comptaient des mouvements, et donc le nombre de personnes qui regardaient la publicité. L'entreprise disait avoir voulu tester le système après la reprise de DOOH-TV.

Par la voix de sa directrice marketing, elle annonçait avoir déjà retiré des caméras des panneaux publicitaires, le procédé ne s'étant pas montré à la hauteur des attentes. Les données collectées seraient incorrectes lorsqu'il y a trop de monde et les capteurs seraient incapables de distinguer les hommes des femmes.

Sur la page de politique de confidentialité de son concurrent Clear Channel International, il semble au contraire que les performances soient à la hauteur des attentes puisqu'une "caméra installée dans l'écran peut reconnaître les caractéristiques de base des personnes (comme le sexe ou la couleur des cheveux) qui regardent l'écran, afin de personnaliser la publicité qu'elles voient".

²²¹¹ L'intelligence artificielle permet d'aller plus loin en analysant l'origine ethnique et des essais sont en cours pour détecter et identifier les émotions.

La société exploite l'affichage à Bruxelles-Ville et y a déployé son offre numérique. En 2016, elle y a installé dix panneaux publicitaires à écran tactile avec caméra intégrée. Clear Channel assure que ces caméras ne fonctionnent pas pour l'instant. La Ville de Bruxelles, qui lui a attribué la concession, ne lui donnera en tous cas pas l'autorisation de les exploiter avant d'avoir reçu l'avis de l'Autorité de protection des données (APD).

Le nombre de caméras installées qui ne sont pas raccordées ou qui ne fonctionnent pas est surprenant. Clear Channel, opérateur des panneaux d'affichage dans les espaces publics, souhaite suivre les passants en Europe avec des données mobiles anonymes, l'objectif marketing ultime étant de permettre aux annonceurs de délivrer le bon message au bon public, au bon moment et au bon endroit.

Clear Channel Outdoor Radar exploite des données de localisation mobile anonymes et agrégées pour aider les annonceurs à comprendre la mobilité des consommateurs, leur comportement et le véritable impact de la campagne. Grâce aux informations récoltées via les données mobiles, les panneaux publicitaires pourront analyser les habitudes de consommation des passants et ainsi adapter leur publicité en fonction du public qui passe le plus souvent devant eux.

La technologie de suivi radar de Clear Channel Outdoor Holdings, qui permet aux annonceurs d'accéder à des données de téléphonie mobile anonymes sur les personnes qui passent

en zou het onmogelijk zijn om mannen en vrouwen van elkaar te onderscheiden.

Uit informatie op de pagina over het vertrouwelijkheidsbeleid van concurrent Clear Channel valt echter op te maken dat dat laatste wel kan.

Het is zelfs mogelijk om de etnische achtergrond van personen te bepalen en er lopen tests voor het herkennen van emoties.

Clear Channel is de concessiehouder voor reclamepanelen in Brussel-Stad en heeft er zijn digitale aanbod uitgebouwd. In 2016 installeerde het tien reclamepanelen met touchscreen en ingebouwde camera, al meldt het bedrijf dat de camera's momenteel niet werken. De stad Brussel is niet van plan om daar toelating voor te geven voor ze het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) heeft ontvangen.

Het aantal geïnstalleerde, niet-werkende camera's is verbazingwekkend hoog. Clear Channel wil in heel Europa voorbijgangers kunnen volgen met anonieme mobiele gegevens, zodat de adverteerders hun boodschap aan de juiste doelgroep, op het juiste moment en de juiste plaats kunnen tonen.

Clear Channel Outdoor Radar gebruikt dan weer anonieme mobiele locatiegegevens om adverteerders inzicht te verlenen in het gedrag van consumenten en in de impact van hun reclamecampagnes. De radartechnologie van Clear Channel Outdoor Holdings, waarmee adverteerders toegang krijgen tot anonieme mobiele telefoniegegevens van personen die langs de panelen lopen, wordt volgende maand in Europa ingevoerd.

Dit alles roept niet alleen ethische vragen op, maar ook vragen over de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Moeten burgers niet de mogelijkheid hebben om nadrukkelijk wel of niet in te stemmen met het gebruik van hun gegevens via dergelijke toepassingen?

devant les panneaux d'affichage, sera lancée en Europe le mois prochain, a rapporté le Financial Times.

Toutes ces évolutions au sein de l'espace public posent de nombreuses questions éthiques, morales et sensibles sur la protection de la vie privée et le consentement des citoyens quant à leur liberté de choix tacite ou explicite à être ou non pistés par de telles applications.

²²¹³ Comme souvent, certaines évolutions technologiques précèdent les cadres réglementaires ad hoc, voire leur tordent le bras, parfois dans une indifférence interpellante quand on voit la démesure de certaines dérives. Nous en avons déjà parlé concernant la multitude de panneaux à LED déployés ces dernières années en infraction manifeste avec les dispositions du Code de la route ou du règlement régional d'urbanisme (RRU).

S'agissant d'aménagement de l'espace public et de mobilier urbain faisant l'objet de concessions importantes avec les communes, la STIB ou la Région, et dans un contexte où la tentation de déployer des dispositifs connectés dans l'espace public risque d'exploser, il nous semble urgent que notre Région fixe des balises et des responsabilités claires pour les dispositifs et fonctionnalités qui pourront être accueillis demain dans l'espace public.

Quelle est la part du DOOH par rapport aux panneaux à LED classiques en Région de Bruxelles-Capitale ?

Quelles sont les dispositions prescriptives prévues par les conventions ou contrats passés par la Région, d'une part, et la STIB, d'autre part, en matière de dispositifs de mobilier urbain intelligent installés ou prévus dans notre Région ? Sont-ils équipés de caméras, de micros ou de beacons ?

Les capteurs se servent-ils du wi-fi pour identifier l'adresse MAC unique de chaque smartphone et ainsi connaître l'audience du panneau publicitaire ? Les données sont-elles correctement anonymisées ?

Les conventions établies avec les différents opérateurs privés dans le domaine du mobilier urbain intelligent et de la mobilité contiennent-elles des clauses spécifiques relatives à l'installation et à l'utilisation d'équipements orientés DOOH ? Quelles en sont les modalités ?

Quelles sont les conditions d'utilisation, la nature, la quantité et la qualité des données collectées, et quelle est la durée de leur conservation ?

Un avis de l'Autorité de protection des données a-t-il été systématiquement requis préalablement à la validation des contrats ? Quelle était la nature des avis rendus ?

L'Autorité de protection des données a-t-elle rendu sa décision après une demande de la Ville de Bruxelles ? La Région a-t-

Bepaalde technologische ontwikkelingen voltrekken zich voor er aangepaste wetten over bestaan, wat soms leidt tot een scheeftrekking in de bestaande regelgeving.

In geval van overtreding reageren bedrijven vaak schokkend onverschillig. Denken we maar aan de vele ledpanelen die tegen de regels van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) in zijn geplaatst.

Aangezien het gaat om stadsmeubilair dat in de openbare ruimte wordt geplaatst, waar aanzienlijke concessies mee gemoeid zijn en dat in verbinding staat met het internet, moet het gewest dringend regulerend optreden.

Hoe groot is het aandeel van de interactieve panelen tegenover de klassieke ledpanelen in het Brussels Gewest? Welke voorschriften staan er in de overeenkomsten van het gewest of de MIVB inzake intelligent stadsmeubilair dat in het gewest wordt geplaatst? Gaat het om panelen met camera's, microfoons of beacons?

Gebruiken de sensoren wifi om het unieke MAC-adres van de smartphones van elke voorbijganger te bepalen? Worden de gegevens correct geanonimiseerd?

Zijn er in de overeenkomsten met de privéoperatoren in intelligent stadsmeubilair specifieke bedingen opgenomen inzake installatie en gebruik?

Is er altijd een advies van de GBA nodig voor de goedkeuring van de contracten? Welke adviezen heeft de GBA reeds gegeven? Wat is de houding van de stad Brussel, de andere gemeenten en het gewest?

elle pris contact avec l'Autorité de protection des données ? Des discussions avec les communes ont-elles été entamées ?

2215 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les conventions passées par la STIB pour le mobilier urbain intelligent visent uniquement son réseau dans les stations de métro et aux abords de celui-ci, à savoir 160 valves numériques publicitaires dans les stations de métro et 70 bornes interactives d'information aux voyageurs, ainsi qu'un réseau de 45 mobiliers urbains de promotion publicitaire et d'information aux voyageurs (MUPI) numériques en surface et à l'entrée des stations. Aucun de ces mobiliers n'est équipé de caméras, micros ou beacons wi-fi.

Aucun capteur wi-fi n'est installé dans les dispositifs numériques de la STIB. Il n'existe aucune modalité, dans les conventions établies avec la STIB, quant à l'utilisation de matériels comme des caméras, des micros, des beacons ou des capteurs wi-fi, étant donné que ses valves n'en sont pas pourvues.

Pour pouvoir installer un tel système, JCDecaux doit impérativement demander l'accord de la STIB. Dans ce cas uniquement, des modalités très strictes devront être fixées, comme un avis favorable de l'Autorité de protection des données (APD), cela afin de protéger la vie privée des usagers.

Dans le cadre de la concession avec Villo, il n'est pas prévu que JCDecaux utilise de tels panneaux.

2217 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Que les dispositifs actuels ne soient pas équipés de ces technologies est rassurant. JCDecaux devra donc obtenir une autorisation. Vous comprendrez que je suis un peu sceptique sur ce point, vu la propension de cette société à placer des publicités où elle le veut. Je rappelle au passage que le rouge et le vert sont interdits par le Code de la route.

Je vous demande donc de la vigilance. Ma demande d'explications est un avertissement pour l'avenir. La politique a parfois le défaut de guérir plutôt que de prévenir. En l'occurrence, il est inscrit dans les astres que les installateurs de mobilier urbain publicitaire introduiront progressivement ce type de dispositifs. Il serait utile que le gouvernement s'interroge sur leur pertinence et la manière de les encadrer.

Je constate que vous y êtes attentive et cela me rassure.

- *L'incident est clos.*

2221 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ALEXIA BERTRAND**

2221 **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,**

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De overeenkomsten die de MIVB heeft gesloten, betreffen intelligent stadsmeubilair in de metrostations en hun omgeving. Het gaat om 160 digitale reclameborden en 70 informatieborden in de stations en 45 reclame- en informatieborden in de omgeving. In geen van die toestellen zitten camera's, microfoons of beacons.*

Geen enkel digitaal toestel van de MIVB bevat een wifisensor. In de overeenkomsten van de MIVB zijn geen gebruiksvoorwaarden opgenomen voor het gebruik van camera's, microfoons, beacons of wifisensoren, aangezien die niet aanwezig zijn.

Als JCDecaux dergelijke systemen wil installeren, moet het de toestemming van de MIVB vragen. In dat geval zijn er strikte gebruiksvoorwaarden vereist, waaronder een gunstig advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA).

In het kader van de Villoconcessie gebruikt JCDecaux dergelijke panelen niet.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het stelt mij gerust dat deze technologie in de bestaande panelen niet aanwezig is. Ik ben echter niet zeker dat JCDecaux de nodige toestemming zal vragen, aangezien het reclamepanelen plaatst waar het maar wil.*

U moet waakzaam blijven, zodat u preventief kunt optreden. De operatoren zullen immers steeds meer intelligent stadsmeubilair installeren. De regering zou zich moeten buigen over het nut van die panelen en over een correcte regulering.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND

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

2221 **concernant "la possibilité de mettre en place des services de mobilité à la demande pour les fonctions essentielles dans le cadre du couvre-feu".**

2223 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Le couvre-feu est entré en vigueur à Bruxelles dans la nuit du lundi 19 octobre au mardi 20 octobre. Initialement fixé à minuit, il a été par la suite avancé à 22h dès le lundi 26 octobre. Or ce couvre-feu entraîne bien entendu une fréquentation extrêmement faible pour les transports en commun bruxellois. Les transports publics roulent à présent à vide ou presque à partir de 22h. Lors de la mise en place du couvre-feu à minuit, la STIB avait indiqué vouloir évaluer l'impact des mesures sur la fréquentation de son réseau avant d'envisager une adaptation de son offre.

Par la suite, alors que la fréquentation de ses véhicules tombait sous la barre des 60 %, la porte-parole de la STIB a indiqué que "pour le couvre-feu étendu à Bruxelles de 22h à 6h, on va quand même continuer à faire rouler nos véhicules pour assurer par exemple le transport du personnel des hôpitaux et des maisons de repos".

Je peine à comprendre ce maintien pur et simple sans adaptation. Le transport du personnel des hôpitaux, des maisons de repos et de tous les autres métiers essentiels au-delà de 22h pourrait se faire par le biais de services de mobilité à la demande comme des taxis. Les Bruxellois paient un prix élevé pour que les véhicules de la STIB roulent à vide après 22h. Il serait beaucoup moins coûteux, plus sécurisant et plus confortable, pour le personnel de la STIB et les personnes travaillant après 22h, d'organiser une prise en charge par un système de taxis.

La Région ou la STIB pourraient prendre en charge la totalité de la course pour toutes les personnes possédant un abonnement STIB, comme c'était le cas pour le dispositif Collecto lorsque celui-ci coûtait moins cher aux abonnés à la STIB. Le gouvernement pourrait d'ailleurs s'inspirer de la réussite de Collecto pour la mise en place de son service à la demande dans le cadre du couvre-feu.

Il est primordial de garantir le confort et la sécurité des personnes exerçant un métier essentiel et forcées de rentrer chez elles en transport public pendant le couvre-feu. Si cela pouvait se conjuguer avec un coût moindre pour le contribuable bruxellois, nous en sortirions tous gagnants.

2225 La STIB a-t-elle procédé à une évaluation de l'impact du couvre-feu sur ses services ? Dans l'affirmative, quelles en ont été les conclusions ? Quelle est la fréquentation des transports en commun à Bruxelles entre 22h et 6h ? Avez-vous une idée des lignes les plus actives à ces heures et des points de destination les plus empruntés ?

La STIB a-t-elle évalué le coût du maintien de l'offre en transports en commun entre 22h et 6h ? Dans l'affirmative, à combien s'élève-t-il ?

betreffende "de mogelijkheid om vervoersdiensten op aanvraag in te voeren voor de essentiële functies in het kader van de avondklok".

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *De Brusselse avondklok is in de nacht van 19 op 20 oktober 2020 ingevoerd. Oorspronkelijk gold hij vanaf middernacht, maar sinds maandag 26 oktober gaat de avondklok al in om 22 uur. Daardoor heeft de MIVB na 22 uur bijna geen passagiers meer. Toen de avondklok pas om middernacht inging, verklaarde de MIVB eerst de impact van de maatregelen op het aanbod te willen evalueren alvorens het aanbod aan te passen.*

Zelfs toen de avondklok werd vervroegd, behield de MIVB het aanbod, zodat het ziekenhuis- en rusthuispersoneel zich nog kon verplaatsen.

Ik begrijp niet waarom het aanbod niet gewijzigd is. Het vervoer van alle mensen met een essentieel beroep na 22u kan geregeld worden met vervoerdiensten op aanvraag, zoals taxi's. Het kost de Brusselaars veel geld om lege MIVB-voertuigen te laten rondrijden. Taxi's zouden goedkoper zijn, maar ook veiliger en aangenamer, zowel voor het MIVB-personeel als voor wie na 22u nog werkt.

Het Brussels Gewest of de MIVB zouden de taxirekeningen van mensen met een MIVB-abonnement volledig kunnen terugbetalen, zoals toen Collecto goedkoper voor hen werd. De regering zou het succes van Collecto overigens kunnen aangrijpen om die vervoerdienst op aanvraag in te zetten tijdens de avondklok.

Het comfort en de veiligheid van mensen die essentiële functies uitoefenen en na het werk met het openbaar vervoer naar huis terugkeren, is van groot belang en het zou voor iedereen beter zijn als we dat kunnen organiseren op een manier die minder belastinggeld kost.

Heeft de MIVB de impact van de avondklok bestudeerd? Zo ja, wat zijn de conclusies? Hoeveel mensen reizen met het openbaar vervoer tussen 22 uur en 6 uur? Welke lijnen zijn dan het drukst? Welke bestemmingen zijn het populairst?

Hoe duur is het om het MIVB-netwerk uit te baten tussen 22u en 6u?

Hebben de MIVB of uw diensten de kostprijs berekend van een vervoerdienst op aanvraag, zoals taxi's, voor wie zich tijdens de avondklok moet verplaatsen? Hoeveel zou het kosten om de taxiriten van mensen met een MIVB-abonnement te vergoeden?

La STIB ou vos services ont-ils évalué le coût de la mise en place de services de mobilité à la demande de type taxis pour les personnes exerçant un métier essentiel ou devant absolument circuler pendant le couvre-feu, et le coût de prise en charge des courses pour les personnes qui détiennent un abonnement de la STIB ? Le gouvernement et la STIB ont-ils prévu la mise en œuvre d'un tel système dans les jours à venir ?

2227 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - L'idée de Mme Bertrand peut sembler intéressante pour le confort du personnel exerçant les métiers essentiels et ayant à se déplacer pendant le couvre-feu. Elle pose cependant plusieurs questions.

D'une part, le personnel des métiers essentiels n'est pas le seul à se déplacer pendant le couvre-feu : d'autres utilisateurs ont de bonnes raisons de se déplacer, même occasionnellement. D'autre part, une course en taxi est hors de prix pour de nombreux Bruxellois. Il faudrait inclure toutes les personnes faisant usage du réseau de la STIB pour une raison occasionnelle ou habituelle dans ce système.

Par ailleurs, cela correspond-il à des demandes de publics cibles ?

Avons-nous une idée du nombre de personnes à déplacer et savons-nous si les services de taxi disposent d'une capacité suffisante pour répondre à la demande ? Étant donné les mesures sanitaires, il faudrait prévoir un taxi par personne. Il ne semble pas raisonnable de procéder comme avec un véhicule Collecto, qui peut embarquer plusieurs passagers, puisque les passagers n'appartiendront peut-être pas à la même bulle.

Organiser un tel service représenterait certainement une charge administrative. Qui la supporterait ? La STIB ou Bruxelles Mobilité ont-elles suffisamment de ressources humaines disponibles ? Certes, il existe les centrales de taxis, mais il faudrait déterminer qui a droit à ce service et j'imagine que cela représenterait beaucoup d'organisation et de charge administrative.

2229 Combien de temps la mise en place d'un tel service nécessiterait-elle ? Nous espérons que la situation actuelle ne va pas perdurer trop longtemps.

Mon plus gros doute porte sur le fait que le coût serait moindre pour le Bruxellois. Rappelons que la STIB a déjà été lourdement affectée par la perte de recettes liée à la crise du Covid-19 et qu'elle dépense chaque semaine 500.000 euros supplémentaires pour le nettoyage de ses véhicules. Je ne suis pas certaine que le coût pour la STIB serait moindre si les courses des taxis devaient être payées par la STIB ou par les Bruxellois de manière générale.

Je me joins à la question de Mme Bertrand afin de savoir si la STIB a évalué la fréquentation de ses lignes lors du couvre-feu et quelles conclusions elle en a tiré.

Overwegen de regering en de MIVB om binnenkort zo'n systeem in te voeren?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - *Het idee van mevrouw Bertrand lijkt interessant voor wie een essentieel beroep uitoefent en zich na de avondklok moet verplaatsen, maar het roept ook vragen op.*

Ook wie geen essentieel beroep uitoefent, heeft weleens een goede reden om zich na de avondklok te verplaatsen, al is het maar sporadisch. Taxiritten zijn voor veel Brusselaars dan weer te duur. Het systeem moet dus een oplossing bieden voor iedereen die, structureel of af en toe, gebruikmaakt van het MIVB-net.

Vragen die gebruikers overigens wel om het voorstel van mevrouw Bertrand?

Weten we over hoeveel reizigers het gaat? Zijn er genoeg taxi's om aan de vraag te voldoen? Gezien de coronamaatregelen komen Collecto-voertuigen niet in aanmerking, omdat de reizigers wellicht niet tot één en dezelfde bubbel behoren.

Zo'n dienst opzetten zal ongetwijfeld veel administratie met zich meebrengen. Wie neemt die op zich? Heeft de MIVB of Brussel Mobiliteit daarvoor voldoende personeel? Er bestaan natuurlijk taxicentrales, maar er komt veel organisatie bij kijken om uit te maken wie al dan niet recht zou hebben op de dienst.

In hoeveel tijd kan zo'n dienst opgezet worden?

Mijn grootste bezorgdheid betreft de kosten voor de Brusselaars. De MIVB zag haar inkomsten al dramatisch dalen door de coronacrisis en moet wekelijks 500.000 euro extra uitgeven aan de ontsmetting van haar voertuigen. Ik betwijfel of het voor de MIVB, of voor de Brusselaars in het algemeen, voordeliger zou zijn om taxiritten te vergoeden.

Net als mevrouw Bertrand wil ik weten of de MIVB al een evaluatie heeft gemaakt van de frequentie van de lijnen nadat de avondklok is ingegaan.

2231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le couvre-feu instauré depuis quelques semaines a une incidence sur les riverains de Bruxelles mais aussi sur les non-Bruxellois qui se déplacent pour des raisons privées ou professionnelles dans notre Région. Il y a bien évidemment moins de déplacements le soir, mais également en journée. Le but de ce deuxième confinement est d'ailleurs de réduire le nombre de déplacements et, partant, le nombre de contaminations.

Nous constatons que le réseau est moins utilisé en soirée qu'avant, mais cela ne veut pas dire qu'il n'est pas utilisé. Certaines catégories de travailleurs, telles que le personnel hospitalier ou les travailleurs assurant des fonctions essentielles du pays, sont en effet contraintes de continuer à se déplacer pendant le couvre-feu. Il n'est pas non plus exclu d'être amené à se déplacer pour des raisons privées durant le couvre-feu, afin de rendre visite à une personne malade par exemple.

Pour permettre une mobilité aussi peu perturbée que possible et continuer à offrir des transports publics à ces travailleurs, la STIB a décidé de maintenir son réseau habituel, à l'exception du réseau Noctis, précisément parce qu'il n'a plus d'utilité lorsque l'horeca et le secteur culturel sont fermés.

2233 Soulignons que la distanciation physique est plus facile à assurer dans un bus, un tram ou un métro - et d'autant plus si ce véhicule transporte peu de voyageurs - qu'en regroupant les personnes amenées à se déplacer dans des taxis, selon le modèle de Collecto.

La possibilité et l'étude de la mise en place d'un service de taxis à la demande durant le couvre-feu n'ont pas été envisagées, car le service public doit continuer à jouer son rôle pour les travailleurs amenés à se déplacer pendant le couvre-feu, comme le personnel hospitalier ou de sécurité. En outre, les délais légaux pour attribuer un marché à une société de taxis et offrir ses services à des tarifs préférentiels ou gratuits sont longs et ne permettraient donc pas d'apporter une solution rapide.

Il convient d'examiner comment les lignes sont utilisées et de voir si les capacités de quelques-unes d'entre elles ne devraient pas être renforcées, par exemple sur certains axes aux heures scolaires. Toutefois, ne plus faire circuler de transports en commun après 22h00 mettrait en péril certaines personnes qui doivent impérativement se déplacer en Région bruxelloise.

2235 Il faut souligner que le secteur des taxis - je pense d'ailleurs, Mme Bertrand, que votre question est suscitée avant tout par vos craintes pour ce secteur - est fortement touché par la crise du coronavirus. L'absence d'activités culturelles et de congrès ainsi que la fermeture de l'horeca affectent énormément le secteur des taxis, et nous devons trouver les moyens de lui permettre de survivre à cette période difficile.

À cet égard, je dois toutefois vous renvoyer vers M. Vervoort, qui est compétent pour les taxis. Son objectif est de chercher avec

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De avondklok heeft gevolgen voor Brusselaars en niet-Brusselaars. Zowel 's nachts als overdag worden er minder verplaatsingen afgelegd. De tweede lockdown is afgekondigd om het aantal verplaatsingen en bijgevolg het aantal besmettingen te beperken.*

Toch zijn er 's avonds nog passagiers. Ziekenhuispersoneel of andere mensen met een essentieel beroep moeten zich namelijk blijven verplaatsen, ook tijdens de avondklok. Ook sommige privéredenen, zoals ziekenbezoek, zijn geldig om je tijdens de avondklok te verplaatsen.

Om de mobiliteit zo min mogelijk te verstoren en zulke mensen openbaar vervoer te blijven aanbieden, heeft de MIVB haar aanbod niet gewijzigd. Enkel Noctisbussen rijden niet meer uit aangezien de horeca en de culturele sector moesten sluiten.

De afstandsmaatregelen zijn trouwens gemakkelijker na te leven in een bus, tram of metro, en zeker als er weinig reizigers zijn, dan wanneer je reizigers met elkaar in contact brengt, zoals met het Collecto-systeem.

De mogelijkheid van een taxidienst op aanvraag tijdens de avondklok hebben we niet onderzocht. We vinden dat hier een rol weggelegd blijft voor de openbare dienstverlening. De wettelijke termijnen om een opdracht te gunnen aan een taxibedrijf dat zijn diensten gratis of tegen verminderd tarief aanbiedt, zijn bovendien lang. Dat is dus geen oplossing op de korte termijn.

Het volstaat om te onderzoeken hoe de lijnen van de MIVB benut worden. Misschien moet op sommige lijnen de capaciteit worden verhoogd tijdens de schooluren. In elk geval zou het voor een aantal mensen die zich absoluut moeten verplaatsen na 22 uur, een heel slechte zaak zijn als er dan geen openbaar vervoer meer zou rijden.

De taxisector heeft zware klappen gekregen door de coronacrisis, doordat er geen culturele activiteiten en congressen meer zijn en de horeca dicht is. We moeten de sector dan ook helpen om deze moeilijke periode door te komen. Wat dat punt betreft, verwijs ik u naar minister-president Vervoort. Hij is immers bevoegd voor taxi's.

Het openbaar vervoer opschorten, houdt volgens mij echter risico's in. We weten immers niet altijd precies wie zich wanneer verplaatst en om welke reden. Het zou bijzonder ingewikkeld

les acteurs du secteur des solutions à la hauteur des besoins et d'assurer la survie de ce secteur essentiel à Bruxelles.

Néanmoins, suspendre les transports en commun comporte - selon moi - certains risques, car nous ne pouvons pas toujours déterminer qui se déplace, à quel moment et pour quelles raisons. Confier ces déplacements à des taxis gratuits ou utilisables avec l'abonnement STIB serait très compliqué et empêcherait les personnes de se déplacer alors qu'elles en ont besoin.

2237 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Je vous avoue rester sur ma faim car vous n'avez répondu à pratiquement aucune de mes questions. Quel est l'impact du couvre-feu sur les services ? Quelle est la fréquentation aujourd'hui ?

Des témoignages de terrain rapportent qu'à certains moments, il n'y a que cinq à dix personnes dans les rames, voire moins. Je souhaiterais connaître les lignes les plus actives ainsi que les coûts.

Je vous accorde que cela peut aussi offrir un ballon d'oxygène aux services de taxi, mais il ne s'agit pas de la seule considération. La Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui est une régie publique, a décidé à la suite d'une évaluation de diviser la fréquence du métro par deux.

Vous savez bien que tout cela a un coût puisqu'il faut rappeler le personnel, rappeler des travailleurs en congé quand d'autres sont malades, etc. Il y a une différence entre rouler bondé et rouler à vide. Rouler pendant trois heures à vide engendre un coût pour les Bruxellois.

Mme Parmentier ne pense pas que cela coûte plus cher. Je pense tout à fait le contraire. C'est d'ailleurs pour cette raison que la RATP a divisé sa fréquence par deux sur la base d'une évaluation. J'en conclus, Mme la ministre, qu'aucune évaluation du nombre d'usagers n'a eu lieu et que le coût de l'offre de transport n'a pas été estimé. Contrairement à ce que vous dites, je ne pense pas que cela prenne du temps ni qu'il s'agisse de procédures compliquées. En présence d'un cas d'urgence, les règles de marchés publics sont allégées et autorisent une action rapide. Nous y avons d'ailleurs recouru lors de cette crise sanitaire pour toute une série d'aspects, comme les équipements de protection.

Quant au modèle Collecto que j'ai cité à titre d'exemple, il est tout à fait envisageable de faire voyager une seule personne par taxi. Soit dit en passant, je m'étonne que vous vous préoccupiez de la distance physique dans les taxis, alors que ce n'était pas le cas pour les métros, pourtant bondés à certaines heures.

2239 On peut débattre très longuement du coût de la mesure. Cependant, si vous n'avez fait aucune estimation du coût de sa mise en place ni de la fréquentation, je ne peux qu'en conclure que vous ne souhaitiez pas le faire.

Cela aurait été gagnant-gagnant pour le contribuable bruxellois, pour la STIB et pour les services de taxi. Aussi, je ne peux que déplorer qu'aucune attention n'ait été portée à cette question et

worden om een beroep te doen op taxichauffeurs voor zulke verplaatsingen.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) *(in het Frans).*- *U antwoordt amper op mijn vragen. Wat is bijvoorbeeld de impact van de avondklok op de MIVB-diensten? Hoe vaak worden ze nog gebruikt?*

Ik hoor zeggen dat er bij momenten slechts vijf of tien mensen in de voertuigen van de MIVB zitten. Wat kost dat? Wat zijn de best draaiende lijnen?

Ik ben het met u eens dat mijn idee zuurstof kan geven aan de taxisector, maar dat kan niet de enige overweging zijn. De Parijse openbaarvervoersmaatschappij RATP heeft na een evaluatie besloten om de frequentie van de metro te halveren.

Er is een groot verschil tussen propvolle en vrijwel lege voertuigen. De kosten van drie uur lang met een leeg voertuig rondrijden, worden op de Brusselaars verhaald.

Mevrouw Parmentier denkt niet dat dat duurder is. Ik ben het volstrekt oneens met haar. Kijk maar naar de beslissing van de RATP. Er heeft nog geen enkele evaluatie van het aantal reizigers plaatsgevonden, noch van de kosten van het vervoersaanbod. Volgens mij kost dat nochtans niet veel tijd en komen er geen ingewikkelde procedures bij kijken. In noodgevallen worden de regels voor openbare aanbestedingen versoepeld. Dat was tijdens deze crisis bijvoorbeeld ook het geval bij de aankoop van beschermingsmateriaal.

Bij het Collectosysteem dat ik bij wijze van voorbeeld aanhaalde, is het heel goed mogelijk om één passagier per keer te vervoeren. Het verbaast me overigens dat u zich wel zorgen maakt over social distancing in taxi's, maar niet in de metro, die op bepaalde momenten afgeladen vol zit.

Ik kan alleen maar besluiten dat u geen interesse voor mijn voorstel hebt. Nochtans had het een win-winsituatie kunnen zijn voor de Brusselse belastingbetaler, voor de MIVB en voor de taxibedrijven. Ik betreur dat u niet bereid bent om mijn idee objectief te laten bestuderen.

qu'il n'y ait eu aucune volonté de mesurer, d'estimer et d'évaluer les prix. Sans paramètres objectifs en matière de trafic et de coût, il est inutile de palabrer.

2241 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous caricaturez mes propos. La STIB contrôle bel et bien le taux d'occupation et la fréquence de sa flotte de véhicules. Je ne peux pas vous laisser dire que je ne me soucie pas des métros ou des bus bondés. Au contraire, nous nous sommes efforcés de maximiser les capacités de transport pendant les heures de pointe. L'obligation de télétravail et toutes les autres mesures prises pendant ce deuxième confinement ont précisément été décrétées pour réduire les déplacements et éviter la surcharge des transports en commun.

Il est également faux de prétendre que la STIB ne se préoccupe pas de la situation. Elle la suit en permanence et a augmenté la capacité sur certaines lignes fort fréquentées, comme celles desservant les écoles. Si l'offre peut être adaptée, elle l'est.

Vous proposez, quant à vous, de remplacer les transports publics par des taxis. Nous tenons cependant à maintenir l'offre de transports en commun, y compris le soir, tout en cherchant des solutions pour le secteur des taxis. Il existe déjà certains accords entre des sociétés de taxi et les hôpitaux pour le transport du personnel soignant. Pour le secteur des taxis, ce type de course est très important car c'est presque tout ce qui lui reste. Mais il n'est pas question, Mme Bertrand, de supprimer tous les transports en commun comme vous le proposez.

2243 Vous faites la comparaison avec Paris, mais la STIB reste attentive tant à ses propres réseaux qu'aux mesures prises par d'autres opérateurs, y compris internationaux. En outre, il faut tenir compte des différences au niveau du type de confinement, des déplacements, des régions, de l'offre de transport nocturne, etc. Par ailleurs, tous les services n'ont pas été maintenus, comme Collecto qui a été supprimé. Cependant, nous voulons toujours maintenir une offre publique en soirée et ne pas trop diminuer les fréquences. Lorsque c'est possible, nous pouvons adapter l'offre de transports en commun durant le couvre-feu, mais nous ne voulons certainement pas la supprimer.

2245 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Mme la ministre, c'est vous qui caricaturez ce que je dis. Je n'ai pas dit que la STIB n'était attentive à rien mais que vous n'aviez pas répondu à mes questions en matière de chiffres. En l'absence de ces données de fréquentation ou de coût, il est extrêmement compliqué de mener le débat, et je regrette que vous ne disposiez pas de ces données. Je suis certaine que la STIB est attentive à la question. Ses agents travaillent dans des conditions pas toujours faciles puisqu'il leur arrive de conduire des véhicules à vide.

Ensuite, je ne parle pas de supprimer tous les transports en commun mais ceux qui circulent pendant les heures du couvre-feu, autrement dit entre 22h00 et 1h00 du matin. La question se pose également pour ceux qui circulent avant 6h00 du matin, même s'il me paraît plus justifié de les maintenir. En outre, il faut trouver un équilibre entre tout et rien. Une réduction pourrait

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U trekt mijn woorden in het belachelijke. De MIVB controleert wel degelijk de bezetting en frequentie van haar voertuigen. Het klopt ook niet dat ik niet zou inzitten met volgepakte bussen of metrostellen. Integendeel, we hebben ons best gedaan om de capaciteit tijdens de spits op te drijven. Het verplichte telewerk en alle andere maatregelen die tijdens de tweede lockdown werden uitgevaardigd, dienen net om het aantal verplaatsingen te beperken en de druk op het openbaar vervoer te verlichten.*

Het is bovendien niet juist om te beweren dat de MIVB niet met de situatie inzigt. Ze houdt voortdurend de vinger aan de pols en waar ze het aanbod kon aanpassen, heeft ze dat gedaan, bijvoorbeeld op lijnen die veel schoolgaande jeugd vervoeren.

U stelt voor om het openbaar vervoer te vervangen door taxi's. Wij willen het openbaar vervoer behouden, ook 's avonds, maar tegelijk zoeken we wel oplossingen voor de taxisector. Zo zijn er al overeenkomsten over taxiriten voor het zorgpersoneel van bepaalde ziekenhuizen. Het kan echter niet de bedoeling zijn om al het openbaar vervoer te schrappen na de avondklok.

U vergelijkt Brussel met Parijs, maar er zijn nu eenmaal verschillen met betrekking tot het type lockdown, de verplaatsingen, het vervoeraanbod 's nachts enzovoort. Bovendien zijn bepaalde diensten, zoals Collecto, wel degelijk geschrapt. Niettemin willen we ook 's avonds nog een zekere openbare dienstverlening verzekeren en de frequentie niet al te zeer terugschroeven. Het aanbod volledig schrappen is dus niet aan de orde.

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- *U bent het die mijn woorden in het belachelijke trekt. Zonder objectieve cijfers over de bezetting of de kosten kun je moeilijk een debat voeren. Het is jammer dat u die cijfers niet heeft. Ik ben zeker dat de MIVB openstaat voor mijn idee.*

Ik wil ook niet alle openbaar vervoer schrappen, alleen tijdens de avondklok, van 22 uur tot 1 uur. Misschien moet er een tussenoplossing worden bedacht, een vermindering van het aanbod is ook mogelijk. Maar uit uw woorden maak ik op dat het openbaar vervoer volledig wordt behouden tijdens de avondklok

Mevrouw Parmentier, het systeem dat ik voorstel, kan ook toegankelijk zijn voor wie niet tot het zorgpersoneel behoort of geen essentieel beroep uitoefent.

également être envisagée, mais je déduis de vos propos que tout a été maintenu.

Enfin, pour répondre à Mme Parmentier, il était tout à fait envisageable d'intégrer au dispositif les quelques personnes qui doivent se déplacer mais qui ne font pas partie du personnel soignant ou n'exercent pas des métiers essentiels. Diminuer le nombre de métros aurait permis de diviser le coût par deux.

Je ne suis pas d'accord avec la présentation que vous faites et je ne peux que constater que vous ne répondez pas aux questions relatives aux chiffres de fréquentation et aux coûts. J'espère que vous ferez l'exercice d'ici là.

Il est uniquement question de supprimer des transports pendant les heures du couvre-feu durant quelques semaines. Ne faites pas croire aux Bruxellois que le MR demande de supprimer tous les transports en commun et qu'il s'agit d'un service public ! Le service public peut prendre d'autres formes, et notamment consister à offrir à des chèques-taxi. Il existe des solutions de substitution aux transports en commun, et je pense qu'elles sont aussi - voire plus - confortables pour ces personnes qu'un métro vide aux environs de minuit.

Je ne pense donc pas que cette caricature soit correcte.

²²⁴⁷ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Pour mon groupe politique, il est important que ce service reste public. Dans le système que vous proposez, il est très difficile d'imaginer de recevoir un appel et de devoir rejoindre un proche en urgence. Il est également compliqué de déterminer à l'avance qui aura besoin de ces services.

Le service public présente justement l'avantage d'exister ; cet élément doit être pris en considération. Je comprends bien la demande de Mme Bertrand, mais je ne pense pas que cela soit si facile à organiser.

²²⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas dit que le MR souhaitait supprimer tous les transports en commun partout. Néanmoins, si je vous ai bien comprise, vous proposez de remplacer l'offre de la STIB entre 22h00 et 1h00 par une offre de taxis. Comme je vous l'ai dit, nous choisissons de maintenir l'offre de transports en commun, que nous considérons comme un service public crucial pour les citoyens. Je sais que le secteur des taxis est en pénurie et qu'il faut chercher des solutions.

Nous veillons à ce que toutes les lignes soient desservies car nous ne connaissons pas les trajets des usagers qui se déplacent. Une certaine fréquence est assurée afin de garantir la fiabilité des transports publics. Je peux vous garantir que la STIB est attentive à la situation et aux taux d'occupation, afin de dégager des solutions si celles-ci devaient se présenter. Il me paraît important de chercher des solutions, surtout lorsque les transports en commun sont bondés, et ce d'autant plus si l'on vise un déconfinement à la nouvelle année.

Ik hoop dat de minister alsnog de denkoefening over de bezetting en de kosten zal maken.

Probeer de Brusselaar vooral niet wijs te maken dat de MR alle openbaar vervoer wil schrappen. Een openbare dienst kan een andere vorm aannemen, bijvoorbeeld door taxicheques aan te bieden. Zulke alternatieven zijn misschien zelfs comfortabeler dan om middernacht in een leeg metrostel te zitten.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ecolo wil dat de dienstverlening openbaar blijft. Met het systeem dat mevrouw Bertrand voorstelt, is het bijvoorbeeld erg moeilijk om meteen een dierbare op te gaan zoeken als je het bericht krijgt dat die ziek is. Het is ook lastig om op voorhand het aantal gebruikers te voorspellen.*

Het voordeel van een openbare dienst is de beschikbaarheid. Het systeem dat mevrouw Bertrand voorstelt, lijkt me niet zo gemakkelijk te organiseren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Als ik u goed heb begrepen, wil de MR het MIVB-aanbod tussen 22 uur en 1 uur vervangen door taxi's. Zoals ik zei, kiezen wij ervoor het aanbod van openbaar vervoer te behouden. Wij zien dat als een cruciale dienstverlening aan de burger. Tegelijk ben ik me ervan bewust dat de taxisector het zwaar heeft en dat we oplossingen moeten zoeken.*

Alle lijnen moeten bediend blijven. We weten immers niet precies waar de reizigers naartoe willen. Ik kan u verzekeren dat de MIVB de situatie nauwgezet opvolgt. Het is belangrijk om oplossingen te zoeken, zeker als het heel druk is op het openbaar vervoer en al helemaal met het einde van de lockdown in het nieuwe jaar in het vooruitzicht.

2251 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- J'entends ce que vous dites mais, comme le dit souvent un de nos collègues, "meten is weten". Je ne dis pas que la STIB ne veuille pas, mais bien que si elle le fait, elle doit disposer des chiffres nécessaires. Or, vous ne m'avez pas transmis ces données.

Vous avez raison : je me soucie du secteur des taxis, mais je me préoccupe également de la bonne gestion et de l'efficacité. Il existe deux extrêmes : rouler à vide sans rien changer et tout supprimer. Des entre-deux sont toutefois possibles, par exemple en réduisant la cadence, ainsi que cela a été fait à Paris.

Si vous disposez de ces données, je vous serais reconnaissante de me les transmettre. Je suis certaine que la STIB est attentive à la question mais, une fois de plus, si vous ne transmettez pas les données, il est très difficile de tenir un débat.

Contrairement à vous, j'estime que le service public est rempli avec une cadence minimale complétée par des chèques taxi, tant pour le personnel exerçant des métiers essentiels que - comme Mme Parmentier l'a rappelé à juste titre - pour les autres personnes amenées à se déplacer pour des raisons spécifiques et justifiées.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).- Een van onze collega's gebruikt vaak de uitdrukking 'meten is weten'. Welnu, de MIVB beschikt misschien wel over de nodige cijfers, maar u hebt ze me niet gegeven.

Ik maak me inderdaad zorgen over de taxisector, maar ook over goed bestuur en efficiëntie. Er bestaan tussenoplossingen, bijvoorbeeld door de frequentie van het openbaar vervoer te verminderen, zoals in Parijs. Taxicheques kunnen dan een aanvullende oplossing bieden.

Ik herhaal dat het zonder cijfers moeilijk is om een debat te houden.

- *Het incident is gesloten.*

2255