



**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 15 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 15 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

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter 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 "le réaménagement de la place Meiser".

Discussion – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Arnaud Verstraete 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 respect des dispositions du volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement".

Discussion – Orateurs :

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Jamal Ikazban 17

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 1

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

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Arnaud Verstraete 10

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

betreffende "de naleving van de bepalingen uit het reglementair luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan".

Bespreking – Sprekers:

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 17

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

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "le prolongement de la ligne de bus 21 avant la concrétisation du plan bus pour Haren".		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de verlenging van buslijn 21 voor de concretisering van het busplan voor Haren".
Question orale jointe de Mme Ingrid Parmentier, concernant "l'élargissement de l'offre de mobilité à Haren".	17	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier, betreffende "de uitbreiding van het vervoersaanbod in Haren".
Question orale de M. Christophe De Beukelaer à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "la fiscalité automobile pour personnes handicapées".	22	Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de autofiscaliteit voor personen met een handicap".
Question orale de M. Julien Uyttendaele à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "l'application SimBus et son impact en termes de recrutement".	24	Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de SIMBUS-app en de gevolgen ervan voor de aanwerving".
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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 contrôle du stationnement durant le deuxième confinement".	30	Mondelinge vraag 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 controle op het parkeren tijdens de tweede lockdown".
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	33	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

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

concernant "l'avis d'initiative de Brupartners au sujet de la ville 30".

Question orale de Mme Carla Dejonghe

43

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

concernant "l'avenir des lignes de tram et de bus après le prolongement de la ligne de métro 3 Nord".

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het initiatiefadvies van Brupartners over stad 30".

Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe 43

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

betreffende "de toekomst van de tram- en buslijnen na de verlenging van metrolijn 3 Noord".

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

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

1109 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

1109 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,

1109 concernant "le réaménagement de la place Meiser".

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

1111 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *La situation de la place Meiser laisse à désirer depuis de trop longues années. Après de nombreux accidents dangereux intervenus à cet endroit, j'ai soulevé le dossier à plusieurs reprises sous la précédente législature. Le ministre Smet m'avait alors assuré, en 2016, que le réaménagement de la place était à l'ordre du jour. Beliris devait débiter rapidement les études, de sorte que les permis puissent être demandés et les études de réaménagement clôturées avant la fin de la précédente législature.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De verkeerssituatie op het Meiserplein laat al veel te lang te wensen over. Tijdens de vorige regeerperiode heb ik het dossier een paar maal op de voorgrond geplaatst, omdat er op het plein heel wat gevaarlijke ongevallen waren gebeurd.

Toenmalig minister Smet heeft destijds het een en ander toegelicht. In 2016 verzekerde hij ons dat de heraanleg van het plein op de agenda stond. Beliris zou toen spoedig met het studiewerk starten, zodat tegen het einde van de vorige regeerperiode minstens de vergunningen zouden zijn aangevraagd en de studies voor de heraanleg afgerond. U verzekerde ons dat u alle zwarte punten, waaronder het Meiserplein, tijdens deze regeerperiode zou aanpakken.

Uw antwoord op mijn schriftelijke vraag was nogal summier, maar veelzeggend. U bevestigde waarvoor ik al vreesde. De laatste vijf jaar is er niets gebeurd. Zelfs de studie over de tramtunnel onder het Meiserplein waar Beliris in 2016 spoedig mee zou starten, is nog steeds niet aangevat. Geld kan alvast niet het probleem zijn, want Beliris trekt 9 miljoen euro uit voor de studies en in haar meerjareninvesteringsplan trekt de MIVB 96 miljoen euro uit voor het realiseren van het project tussen 2018 en 2025.

U zei ook dat de regering het dossier binnenkort opnieuw zou bespreken en samen met Beliris naar een oplossing zou zoeken. Dat doet me vermoeden dat het hele project weer wordt herzien.

Dat verontrust me ten zeerste. Wordt de heraanleg van het Meiserplein nog tijdens deze regeerperiode aangevat? Elke keer opnieuw stellen we vast dat het project vijf jaar wordt uitgesteld. In 2013 zou er een autotunnel komen. Dat plan werd vervolgens gewijzigd. In de plaats zou er een tramtunnel komen. Nu lijkt de regering dat plan ook weer opnieuw te overwegen.

1113 *Quel est l'état des lieux du dossier ? Quand Beliris débutera-t-il l'étude relative au tunnel pour trams ? Pourquoi est-ce encore reporté de cinq ans ?*

Wat is de stand van zaken in het dossier-Meiserplein? Wanneer start Beliris met de studie over de tramtunnel? Waarom wordt dat al vijf jaar uitgesteld?

U stelt dat de langdurige vorming van de federale regering tot vertraging heeft geleid, maar dat snap ik niet goed. Dit is toch een specifiek mobiliteitsdossier, dat gewoon uitgevoerd moet worden.

Vous dites aujourd'hui que le gouvernement va à nouveau se pencher sur le dossier. Cela signifie-t-il que les plans seront revus ? Si oui, quand ? Quelles en seront les conséquences pour leur exécution ?

Dans son plan pluriannuel d'investissement, la STIB a dégagé 96 millions d'euros pour le réaménagement de la place Meiser. Ce montant est-il toujours d'actualité et disponible ? Le retard du dossier et les adaptations des plans ont-ils une influence sur le budget ?

En commission, vous avez déclaré que de légères adaptations seraient apportées en surface, dans l'attente du réaménagement complet de la place, afin de renforcer la sécurité routière. Vous parliez ici de la chaussée de Louvain et de l'avenue Milcamps, mais qu'est-ce qui changera sur la place elle-même ?

¹¹¹⁵ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- La situation de la place Meiser est critique depuis de longues années. Outre son aspect de mer d'asphalte inhospitalière, elle constitue un risque pour la sécurité routière de tous les modes, en particulier celle des cyclistes.

Nous ne pouvons que nous féliciter du démontage du viaduc Reyers, qui a entraîné des travaux de réfection de la couverture de la station de tram Diamant, ainsi que des aménagements de réduction du nombre de bandes dans les tunnels à Reyers, assumés courageusement par Pascal Smet.

De même, les tunnels routiers envisagés sous la place Meiser en 2013 ont été abandonnés en 2016 à la suite de l'étude montrant que de nouvelles trémies renforceraient l'effet de barrière urbaine. À l'époque, le ministre Pascal Smet avait annoncé un plan d'action effectif pour la surface de la place, à réaliser en 2018. Cependant, force est de constater que, pour ce qui concerne le débouché sur la place et l'aménagement de celle-ci, la précédente législature n'a été que peu productive.

Il semblerait que la Région soit restée captive du manque d'intérêt ou de priorisation de Beliris pour ce dossier, qui fait partie de l'avenant n° 11. Dans le cadre d'une précédente question de la N-VA, vous aviez déclaré que les études sur l'enfouissement du tram n'avaient pas encore été entamées par Beliris.

¹¹¹⁷ Le cabinet n'est pas en mesure de préciser l'allocation d'un budget spécifique en dehors du plan pluriannuel d'investissement de la STIB qui mentionne un budget de l'ordre de 20 millions d'euros par an pendant cinq ans. Le calendrier n'est pas encore connu non plus.

Par ailleurs, dans la presse, vous avez indiqué que "la crise sanitaire et la formation d'un nouveau gouvernement fédéral ont impacté l'avancement de ce projet. La place Meiser et tout le quartier Reyers souffrent d'un mauvais aménagement. Nous héritons d'une situation en souffrance depuis trop longtemps. Dans les mois qui viennent, le gouvernement devra se décider

Nu zegt u dat de regering zich opnieuw over het dossier buigt. Betekent dat dat de plannen worden herzien? Wanneer? Wat zullen de gevolgen zijn voor de uitvoering ervan?

In het meerjareninvesteringsplan wordt 96 miljoen euro uitgetrokken voor de heraanleg van het Meiserplein. Is dat bedrag nog actueel en beschikbaar? Heeft de vertraging van het dossier invloed op het budget? In welke mate zullen aanpassingen van de plannen het budget beïnvloeden?

In de commissie zei u dat er in afwachting van de grondige heraanleg al kleine bovengrondse aanpassingen zouden gebeuren om het plein verkeersveiliger te maken. Dat is een goede zaak, want uit de studies over de ongevalgevoelige zones blijkt dat kleine ingrepen al heel wat resultaat kunnen opleveren. Ik heb tijdens de vorige regeerperiode minister Smet en staatssecretaris Debaets hierover al ondervraagd. U had het in dit verband over de Leuvensesteenweg en de Milcampsaan, maar wat zal er op het Meiserplein zelf veranderen?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *De situatie op het Meiserplein is al vele jaren problematisch.*

De afbraak van het Reyersviaduct was een goede zaak, net als de heraanleg van de tramhalte Diamant en de vermindering van het aantal rijstroken in de tunnels. Toenmalig minister Smet had bovendien een actieplan klaar voor de heraanleg van het plein.

Op dat vlak is er tijdens de vorige regeerperiode echter weinig gebeurd. Blijkbaar was het geweest gegijzeld door het gebrek aan belangstelling bij Beliris, dat nog niet eens gestart is met de studies over de ondergrondse tram.

Het kabinet kan geen bijkomend budget toewijzen buiten het meerjareninvesteringsplan van de MIVB, waarin een budget van 20 miljoen euro per jaar gedurende vijf jaar opgenomen is. Er is ook nog geen tijdschema.

In de pers gaf u bovendien aan dat de coronacrisis en de federale regeringsvorming voor heel wat vertraging gezorgd hebben. De komende maanden zou de regering een efficiënt project uitwerken, samen met Beliris.

sur un projet efficace impliquant Beliris, en tenant compte des possibilités budgétaires".

Le calendrier et les futurs travaux restant flous, j'espère que vous apporterez des réponses. Il s'agit là d'un reliquat de la précédente législature.

Pour ce qui est du projet de tunnel, la parlementaire Ecolo Céline Delforge avait, déjà en 2018, attiré l'attention du gouvernement sur ce point, souhaitant une solution rapide et efficace. Par ailleurs, pour remédier aux lenteurs de Beliris dans ce dossier, nous suggérons de prévoir un plan B, la Région étant maître de la surface et les projets de Beliris portant plutôt sur le sous-sol.

À moins que vous n'ayez des nouvelles de Beliris, la Région ne pourrait-elle pas entamer des travaux d'aménagement - éventuellement provisoires - en surface, afin d'améliorer la situation et d'éviter que ce dossier reste bloqué pendant des années encore ?

¹¹¹⁹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Nous attendons depuis très longtemps le réaménagement de la place Meiser, véritable point noir de la sécurité routière. Une situation notamment due, selon moi, à la multiplicité des plans (boulevard Lambert, site Josaphat, site Reyers, réaménagement de l'E40) qui sont venus brouiller les projets initiaux. À présent, il est temps d'apporter des changements concrets sur le terrain.*

Nous savons que les projets d'envergure exigent de nombreuses études, l'introduction de demandes de permis et l'élaboration de procédures de marché public, ce qui requiert énormément de temps. Dès lors, la place Meiser ne pourrait-elle pas être sécurisée à court terme pour les cyclistes et les piétons ? Est-ce l'une des priorités de l'année prochaine ? Peut-on envisager de travailler en différentes phases pour gagner du temps ?

S'il faut une solution pour renforcer la sécurité routière, il en faut également une pour fluidifier la circulation des trams, ce qui va de pair avec une réduction du trafic automobile. Quelles options sont sur la table pour améliorer la situation ?

¹¹²¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permettrai d'intervenir en mon nom personnel depuis le siège de la présidence.

La place Meiser était l'une des dix places régionales à réaménager rapidement dans le cadre du plan régional de développement (PRD), qui date de 1995. Toutes les autres places ont été refaites depuis, à l'exception de celle-ci. Tous ceux qui

Kunt u meer vertellen over het tijdschema en de inhoud van de werken?

Al in 2018 vroeg Ecolo-parlementslid Céline Delforge een snelle en efficiënte oplossing voor het tunnelproject. Ecolo stelde ook een plan B voor, waarin het gewest verantwoordelijk zou zijn voor de bovengrondse heraanleg en Beliris voor de ondergrondse werken, om zo de traagheid van Beliris te omzeilen.

Kan het gewest niet alvast beginnen met de heraanleg van het plein, eventueel met voorlopige maatregelen, om er de veiligheid te verzekeren?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het Meiserplein is inderdaad een bron van stress, chaos en onveiligheid. Het is al heel lang wachten op een heraanleg. Dat is mijns inziens deels te wijten aan het feit dat de talrijke plannen, onder meer voor de Lambertmontlaan, de Josaphatsite, de Reyerssite, en de herinrichting van de E40 de oorspronkelijke plannen overhoop hebben gegooid en noopten tot een hertekening. Het wordt nu tijd om concrete veranderingen op het terrein te realiseren.

Er moet zo vlug mogelijk een oplossing komen voor het zwart punt dat het Meiserplein op het vlak van verkeersveiligheid is. Voor grote projecten komt daar heel wat studiewerk aan te pas, moeten er vergunningsaanvragen worden ingediend en aanbestedingsprocedures uitgeschreven. Daar gaat heel wat tijd overheen. Vandaar mijn eerste vraag of het Meiserplein op vrij korte termijn voor fietsers en voetgangers veiliger kan worden gemaakt. Wordt daar nu al aan gewerkt? Behoort dat tot de prioriteiten voor het komende jaar? Is het een idee om in verschillende fases te werken? In het verleden hebben we immers gezien dat een masterplan wel ideaal is, maar dat er dan gedurende jaren niets gebeurt.

Niet alleen moet er een oplossing komen voor meer verkeersveiligheid. Ook een betere doorstroming van het tramverkeer is er nodig. Dat hangt natuurlijk samen met een vermindering van het autoverkeer. Dat zijn de drie grote werkpunten. Welke opties liggen op tafel om verbetering te brengen?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Al in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) van 1995, stond het Meiserplein aangegeven als een van de tien pleinen die spoedig heraanlegd moesten worden. Dat is echter nog steeds niet gebeurd, anders dan bij de andere negen. Alle partijen die sinds 1995 in de regering gezeten hebben, zijn daarvoor verantwoordelijk.*

ont été au pouvoir, y compris de 2004 à 2014, peuvent se sentir responsables de cette situation.

En 2013, une étude prescrivait de nombreuses mesures de sécurité à prendre à court terme : adaptations de marquage en voirie, suppression d'obstacles et de places de parking mal situés, etc. Le gouvernement de l'époque avait alors opté pour un double tunnel pour voitures et trams en dessous de la place.

En 2016, le ministre Pascal Smet avait annoncé un plan et était revenu sur l'étude Parkway-E40, qui montrait que les objectifs de fluidité faisant suite à la destruction du viaduc n'avaient pas été atteints. Le projet a donc été abandonné pour revenir à un tunnel pour trams. Où en est ce dossier aujourd'hui ?

Vous avez mentionné que la place Meiser serait un chantier prioritaire en 2021 en termes de zone à concentration d'accidents (ZACA). C'est une initiative intéressante, que le groupe MR appuie, mais il ne doit pas s'agir d'un simple aménagement ayant pour unique objectif de sécuriser les trajets.

Comme l'ont souligné mes collègues, l'idée est également de faire de la place Meiser un lieu où il fait bon vivre, où les Bruxellois aiment se balader pour se rendre d'un endroit à un autre, et où ils peuvent bénéficier d'infrastructures conçues pour eux, quel que soit leur mode de déplacement.

Où en est le projet de ZACA ? Quel est le budget global de sécurisation des lieux, qui tienne compte de la verdurisation et de tous les paramètres évoqués depuis vingt ans ?

¹¹²³ La commune de Schaerbeek et la zone de police ont demandé à de nombreuses reprises le réaménagement de la place et la mise en tunnel du tram. Des montants sont prévus à cet effet dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) évoqué par Mme Pauthier. On se souvient que le réaménagement complet du boulevard Reyers a pris cinq ans : la réception finale du chantier a eu lieu en avril 2020, alors que la démolition du viaduc date de 2015.

Les travaux devaient initialement être finalisés en 2018 et ont, dès lors, pris deux ans de retard. C'est toute cette zone qui a souffert - et qui continue d'ailleurs de souffrir - de l'inaction des gouvernements successifs. Qu'allez-vous faire aujourd'hui pour éviter cet écueil ?

¹¹²⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Le rôle, l'emplacement et l'aménagement de la place Meiser méritent un débat approfondi. Elle doit s'inscrire dans un développement plus large, exigeant une vision stratégique.*

Dans le même temps, une solution doit être trouvée rapidement pour ce nœud routier important, que beaucoup d'usagers ne peuvent éviter. Nous devons y renforcer à brève échéance la sécurité routière, indépendamment de la planification à long terme.

Le plan pluriannuel d'investissement de la STIB prévoit des moyens pour l'arrêt Meiser. Ce plan est en cours d'adaptation et

In 2013 beval een studie een reeks veiligheidsmaatregelen aan die op korte termijn genomen konden worden: wegmarkeringen, verwijderen van obstakels en parkeerplaatsen enzovoort. De toenmalige regering koos voor een dubbele tunnel, voor wagens en voor trams, onder het plein.

Nadien was er sprake van de Parkway-E40, maar toenmalig minister Smet kondigde aan dat de doelstellingen qua vlothoed van het verkeer, die het gevolg moesten zijn van het afbreken van het viaduct, niet gehaald werden. Daarom keerde de regering terug naar de idee van een tunnel voor de trams. Hoever staat dat project?

U hebt gezegd dat het Meiserplein in 2021 een prioriteit wordt, als ongevalgevoelige zone. De MR steunt dat, maar het mag niet blijven bij de beveiliging van de rijstroken. Het Meiserplein moet ook een aangename plek worden, waar Brusselaars kunnen genieten van aangepaste infrastructuur, ongeacht hoe ze zich verplaatsen.

Hoever staat het project voor de ongevalgevoelige zone? Wat is het globale budget voor de beveiliging van het plein, rekening houdend met alle parameters waarover al twintig jaar gesproken wordt?

De gemeente Schaarbeek en de politiezone hebben meermaals om de heraanleg van het plein en de bouw van de tunnel gevraagd. Er zijn middelen voor in het meerjareninvesteringsplan. De werken zouden in 2018 klaar zijn en lopen dus al twee jaar achterstand op. Heel de zone lijdt onder de inactiviteit van de opeenvolgende regeringen. Wat zult u hieraan doen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - *Mevrouw Van Achter, u merkt terecht op dat het Meiserplein een hele voorgeschiedenis heeft. Tijdens de voorbije regeerperiode is daar al heel wat gebeurd - zo verdween onder meer het viaduct -, maar er zijn nog veel meer ontwikkelingen op til.*

De rol, plaats en inrichting van het Meiserplein zijn een grondig debat waard. Ik ben het eens met de heer Verstraete dat het plein moet passen in een ruimere ontwikkeling, die om een strategische visie vraagt. Tegelijk moet er snel een oplossing worden gevonden voor de rotonde.

sera ensuite soumis à l'approbation du gouvernement. Le but est d'entamer au plus vite les études et de préciser le déroulement et le calendrier du projet.

Ik wil beklemtonen dat we op de korte termijn de verkeersveiligheid op het kruispunt moeten verhogen, ongeacht de langetermijnplanning en de grotere heraanleg conform een strategische visie voor de ruimere omgeving. Het een hoeft het ander overigens absoluut niet in de weg te staan. De komende regeerperiode nog moeten we ervoor zorgen dat het Meiserplein een veiligere plek wordt. Zoals sommige commissieleden al zeiden, is het nu voor actieve weggebruikers geen aangename plaats. Het is nochtans een belangrijk verkeersknooppunt, dat veel weggebruikers niet kunnen mijden. Het moet veel veiliger kunnen.

In het meerjareninvesteringsplan van de MIVB worden middelen vrijgemaakt voor het station Meiser. Dat plan wordt op het moment aangepast en moet vervolgens nog door de regering worden goedgekeurd. Het is de bedoeling dat de studies zo snel mogelijk worden aangevat en dat er uitsluitel komt over het projectverloop en -schema.

Ik wens geen verantwoording af te leggen voor wat de vorige regering al dan niet heeft gedaan. Ik kan wel de feiten geven, maar waag me niet aan een uitleg over de intenties die zij daarmee zou hebben gehad. Daarvoor verwijs ik u naar de verslagen van de parlementaire commissies van de vorig regeerperiode.

De vorige regeerperiode hebben de werken aan het Meiserplein en in de hele Reyerswijk vertraging opgelopen.

Het Meiserplein is een zwart punt op het vlak van verkeersveiligheid. Het is zo complex omdat alle dossiers in verband met de Reyerswijk op een of andere manier met elkaar verbonden zijn. De ontwikkelingen van de Reyerslaan waren het onderwerp van een effectenstudie, waarvan het resultaat in de loop van augustus 2020 is binnengekomen. Op basis daarvan kan het gewest nu een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning onderzoeken.

De structurele ingreep op het Meiserplein brengt door de complexiteit ervan lange proceduretermijnen en doorlooptijden met zich, vooral omdat het gaat om de aanleg van ondergrondse infrastructuur. In de planningsfase buigt men zich over de constructie van een dubbele kruistunnel en tramtunnels op twee niveaus. Zulke werken kunnen niet afgewerkt worden op een regeerperiode, des te meer omdat er nog geen vergunningsaanvraag werd ingediend. We moeten het project dus op een langere termijn bekijken.

Laat er evenwel geen misverstand over bestaan: in de loop van het komende jaar willen we snellere interventies kunnen uitvoeren om de verkeersveiligheid op dat punt te verhogen.

(verder in het Frans)

Een structurele ingreep op het Meiserplein vergt de aanleg van complexe ondergrondse infrastructuur, zoals dubbele gekruiste

¹¹²⁹ *Sans vouloir me risquer à expliquer les intentions du précédent gouvernement, il est un fait que les travaux de la place Meiser et de l'ensemble du quartier Reyers ont pris du retard.*

La complexité du projet tient au fait que tous les dossiers liés au quartier Reyers sont interconnectés. Les développements du boulevard Reyers ont fait l'objet d'une étude d'incidences, dont le résultat nous est parvenu en août 2020. Sur cette base, la Région peut à présent examiner une demande de permis d'urbanisme.

¹¹³¹ *(poursuivant en français)*

Une intervention structurelle sur la place Meiser implique la création d'infrastructures souterraines complexes telles que des doubles tunnels croisés, et ce sur deux niveaux pour les trams. Une telle intervention nécessite des temps de procédure et des

délais d'exécution considérables, qui nous entraîneront au-delà de l'actuelle législature. Un tel constat ne me réjouit pas, mais témoigne de l'envergure du projet.

En tout cas, nous souhaitons procéder immédiatement aux interventions ayant pour but de traiter les zones à concentration d'accidents (ZACA) et de régler les enjeux de sécurité routière.

¹¹³³ *(poursuivant en néerlandais)*

Le gouvernement précédent ne s'est pas prononcé sur la question des correspondances entre les trams (souterraines ou en surface), ni sur le tracé du tram qui devra desservir le futur quartier Mediapark, ni sur l'aménagement du boulevard Reyers et de la place Meiser.

Le gouvernement actuel doit donc encore se prononcer sur ce futur tracé. Il n'est toutefois pas absolument nécessaire de le définir avant de poursuivre le réaménagement.

Par contre, Bruxelles Mobilité a déjà réalisé une étude de faisabilité. Reste l'étude technique, que Beliris doit encore lancer.

¹¹³⁵ *(poursuivant en français)*

Pour ce qui concerne le projet de réaménagement à long terme et le choix de travaux souterrains ou en surface, l'option d'un réaménagement provisoire en surface est intéressante et doit être examinée du point de vue du coût et du temps d'exécution.

Cette option engendrerait néanmoins d'autres difficultés car elle nécessiterait de doubler les voies de tram en surface sur le boulevard Général Wahis, entre le boulevard Léopold III et la place Meiser, et d'apporter une solution optimale en termes d'intermodalité entre les lignes de tram 7, 25 et 62.

Il importe que ce gouvernement se prononce sur une option et sur une vision d'avenir, pour que le projet puisse progresser. Il faut avoir conscience du fait que celui-ci prendra plusieurs années et nécessitera la mise en place d'une solution provisoire.

Entre-temps, la place Meiser ne peut en aucun cas rester dans l'état actuel, étant donné qu'il s'agit d'un point particulièrement accidentogène pour les automobilistes, mais également pour les piétons et les cyclistes. Des réponses doivent être apportées, raison pour laquelle nous avons demandé à l'administration de nous proposer une solution. Il s'agit de mesures temporaires mais aussi cruciales pour sauver des vies.

Plusieurs personnes m'interrogent sur la teneur et le coût du projet. Je peux difficilement vous répondre à ce stade car j'attends la proposition et le plan de Bruxelles Mobilité - dont l'expérience et la connaissance de la sécurité routière ne sont plus à démontrer -, en fonction desquels un projet sera élaboré, avec le budget ad hoc.

tramtunnels op twee dieptes, en daar komen lange procedures en tijdrovende werken bij kijken.

Hoe dan ook willen we de ongevalgevoelige zones snel aanpakken en de verkeersveiligheid verbeteren.

(verder in het Nederlands)

De vorige regering heeft zich niet uitgesproken over de vraag of de tramverbindingen op het Meiserplein ondergronds dan wel bovengronds moeten zijn, noch over het tracé van de mediatram of de inrichting van de Reyerslaan en het Meiserplein.

De huidige regering moet zich nog over het toekomstige tracé uitspreken. Ik kan u niet zeggen waarom de vorige regering dat niet heeft gedaan, maar haar redenen waren ongetwijfeld gegrond. Het tracé hoeft niet per se bepaald te zijn, voor we aan de heraanleg voortwerken.

Wel heeft Brussel Mobiliteit al een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. De technische studie is echter nog niet gebeurd. Beliris moet die nog lanceren.

(verder in het Frans)

De voorlopige bovengrondse heraanleg moet vanuit het oogpunt van de kosten en de uitvoeringstijd worden bekeken.

Toch zal die optie ook problemen met zich brengen, want ze vergt de splitsing van de bovengrondse tramsporen op de Generaal Wahislaan tussen de Leopold III-laan en het Meiserplein en een optimale oplossing voor de intermodaliteit tussen tramlijn 7, 25 en 62.

Het is belangrijk dat de regering zich voor een optie uitspreekt, zodat het project vooruit kan. We moeten beseffen dat het jaren zal duren en dat er eerst een tijdelijke oplossing moet komen. De toestand van het Meiserplein mag in geen geval blijven zoals hij nu is, want er gebeuren veel ongevallen met auto's, voetgangers en fietsers.

De vragen over de inhoud en de kostprijs van het project kan ik nu niet beantwoorden, want ik wacht op het voorstel van Brussel Mobiliteit.

1137 *(poursuivant en néerlandais)*

Mme Van Achter, concernant les effets à court terme, je ne peux pas vous répondre dans l'immédiat, si ce n'est que le but est de faire de la place un lieu plus sûr, tant pour les automobilistes et les transports en commun que pour les usagers faibles.

J'espère pouvoir vous soumettre un plan détaillé dans le courant de l'année.

1139 *(poursuivant en français)*

Il subsiste probablement de nombreuses questions. Je suis convaincue que nous reviendrons sur le projet prochainement mais aussi à long terme.

1141 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Vous confirmez en fait que le précédent gouvernement n'a que très peu avancé dans ce dossier. Les tracés du tunnel pour trams ne sont toujours pas définis, ce qui signifie que Beliris n'avait même pas été missionné pour une étude. Il était donc injuste de lui faire endosser la responsabilité du retard.*

Je comprends que les différents plans du quartier doivent être harmonisés, mais la plupart d'entre eux sont désormais en application. Le gouvernement devra se positionner plus rapidement, car préparer et mettre en œuvre une approche à long terme prendra beaucoup de temps. Or, la ligne 7 est déjà saturée, alors que les nombreux habitants que Mediapark va attirer auront besoin de transports en commun performants.

À long terme, les tunnels sont la meilleure option. En attendant, ce gouvernement peut d'ores et déjà procéder à de légers aménagements de la place. Je soutiens vos bonnes intentions, mais je déplore toutes ces années perdues.

1143 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- *Attendons donc l'étude de Bruxelles Mobilité afin d'évaluer si les réponses proposées sont pertinentes pour améliorer la situation de la place Meiser. Pour ma part, j'estime que l'avenir n'est plus aux infrastructures souterraines, dont le principe est celui de l'autonomie des flux afin d'assurer leur vitesse. Par ailleurs, comme vous l'avez souligné, ces infrastructures sont extrêmement complexes, lentes à réaliser et coûteuses. Or, j'entends que la question du coût*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u vroeg wat de gevolgen waren op korte termijn. Daar kan ik echter niet meteen een antwoord op geven. Wel is het de doelstelling dat het een veiliger punt wordt. Dat geldt zowel voor automobilisten en het openbaar vervoer, waarvoor de verkeerssituatie duidelijker moet worden, als voor de zachte weggebruikers. Fietsers moeten bijvoorbeeld soms een busstrook kruisen en er zijn wel meer zaken op het plein die aanleiding geven tot een gevoel van onveiligheid of die werkelijk onveilig zijn.

Ik hoop dat ik u in de loop van dit jaar een helder plan kan voorleggen, maar op dit moment kan ik het nog niet in detail toelichten, omdat het nog niet helemaal klaar is.

(verder in het Frans)

De plannen zullen in de nabije en verdere toekomst nog vaker ter sprake komen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U bevestigt in feite dat de vorige regering bitter weinig heeft gedaan voor dit dossier. De tracés voor de tramtunnel liggen nog niet vast, wat wil zeggen dat Beliris van de vorige regering zelfs nog geen studieopdracht had gekregen. Het afwentelen van de schuld voor de vertraging op Beliris was dus ten onrechte. Alles bleef gewoon op de tafel van de Brusselse regering liggen. Sinds 2016 gebeurde er niets en dat is een heel spijtige zaak.

Ik begrijp dat de verschillende plannen in de buurt op elkaar afgestemd moeten worden, maar vele daarvan zijn ondertussen in uitvoering, zoals die voor de Reyerslaan en Mediapark. De regering zal dus ook sneller knopen moeten doorhakken. Het zal immers heel wat tijd vergen om een langetermijnaanpak voor te bereiden en uit te voeren. Lijn 7 is verzadigd en moet performant gemaakt worden. Mediapark zal veel bewoners naar de buurt lokken. Performant openbaar vervoer zal dus nodig zijn. Op de lange termijn zijn tunnels de beste oplossing.

Ik hoop dat deze regering de zaken niet op hun beloop laat. Ondertussen kan ze op de korte termijn al kleine aanpassingen doen op dit plein, dat voor de auto's en de trams een jungle is en voor de voetgangers en fietsers levensgevaarlijk.

Ik ben alleszins ontgoocheld door dit antwoord. Ik steun u in uw goede intenties, maar ik ben kwaad, omdat er zo veel jaren verloren zijn gegaan.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Ik zal de studie van Brussel Mobiliteit afwachten om na te gaan of de voorstellen voldoende zijn om de situatie op het Meiserplein te verbeteren.*

Ondergrondse structuren zijn niet de toekomst. Ze zijn bedoeld om de snelheid te verhogen door de verkeersstromen gescheiden

est une préoccupation permanente, et elle le sera encore plus à l'avenir puisque nous sommes en situation de crise.

La ville de demain sera celle de l'espace public mieux partagé entre tous les flux et de la modération du trafic, tant sur le plan du volume que sur le plan de la vitesse. Ce ne sera pas nécessairement contre-productif, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Il est scientifiquement démontré que la réduction de la vitesse permet d'améliorer la fluidité et la sécurité routière. Actuellement, les piétons et les cyclistes sont les principales victimes de la vitesse dans les zones de frottement que sont les ZACA. Dans le cadre de ce dossier, il est dès lors primordial d'agir sous cette législature afin de résoudre les problèmes liés à la ZACA.

¹¹⁴⁵ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Si je partage le mécontentement de Mme Van Achter, soulignons néanmoins la présentation, à brève échéance, d'un plan pour les piétons et les cyclistes. À défaut de pouvoir réduire considérablement le trafic automobile, il faut tenter de séparer physiquement les cyclistes des voitures.*

Du reste, je rejoins la remarque de Mme Pauthier. Nous disposons à présent d'un peu plus de temps pour élaborer une bonne solution à long terme. L'option d'un aménagement en surface doit être privilégiée.

¹¹⁴⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permettrai d'intervenir en mon nom personnel depuis le siège de la présidence.

Si j'ai bien compris, nous attendons une étude de Bruxelles Mobilité. L'avis de la STIB était lié à la réalisation du double tunnel, qui avait sa préférence afin d'améliorer la vitesse commerciale des trams. Dans l'immédiat, un travail de sécurisation des lieux est prévu, et c'est une très bonne chose. En effet, nous vous interpellons régulièrement sur ces zones les plus accidentogènes de Bruxelles.

Je voudrais toutefois souligner que cette sécurisation ne doit pas être uniquement technique. Les ingénieurs sont précieux et nous guident afin que les aménagements soient les plus sécurisés possible, mais il faut également tenir compte d'autres aspects tels que l'urbanisme, la verdurisation et le confort des trajets.

Ainsi, même s'il a été très bien réalisé sur le plan technique, l'aménagement de la place Diamant - qui est située en amont du boulevard et qui constitue le lieu d'arrivée de l'autoroute de

te houden, maar ze zijn ook complex, tijdsintensief en duur. Zeker in de huidige crisis is dat laatste een belangrijk argument.

De toekomst is eerder aan steden waarin de openbare ruimte meer gedeeld wordt door de verschillende verkeersstromen. De wetenschap heeft overigens aangetoond dat een lagere snelheid gunstig is voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de vlotheid van het verkeer. In de ongevalgevoelige zones zijn vooral de fietsers en voetgangers de slachtoffers van de snelheid en daar moet iets aan gebeuren.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Net als mevrouw Van Achter, ben ik niet blij met de huidige situatie. Toch hebt u een aantal positieve zaken gezegd.

Ten eerste gaat u, daar waar de nood het hoogst is en de veiligheid in het gedrang komt, op korte termijn een plan voorstellen voor voetgangers en fietsers. Als ik een suggestie mag doen: als het verkeersvolume niet aanzienlijk kan worden verminderd, dan moet u fietsers en auto's fysiek van elkaar proberen te scheiden, bijvoorbeeld met betonblokken. Fietsers voelen zich zeer onveilig als ze tussen meerdere verkeersstromen van auto's moeten rijden. Het is zeer goed dat dit probleem op de korte termijn wordt aangepakt.

Ik sluit me overigens aan bij de opmerking van mevrouw Pauthier. We beschikken nu over wat meer tijd om een goede langetermijnoplossing uit te werken. Als het mogelijk is om de problemen bovengronds aan te pakken, dan is dat verkieslijk. Het is niet alleen betaalbaarder, maar ook veel aangenamer om bijvoorbeeld een tram te nemen die bovengronds rijdt, dan door een donkere tunnel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Als ik het goed begrijp, wachten we op een onderzoek van Brussel Mobiliteit. De MIVB gaf de voorkeur aan een dubbele tunnel om de commerciële snelheid van de trams te verhogen. Het is erg goed dat de veiligheid op korte termijn wordt verbeterd.*

Toch wil ik onderstrepen dat de ingrepen niet louter technisch mogen zijn. We moeten ook rekening houden met stedenbouwkundige aspecten, vergroening en trajectcomfort. Het Diamantplein is bijvoorbeeld technisch erg goed aangelegd, maar niettemin een mislukking.

Het zou goed zijn als u de plannen in de commissie kwam voorstellen in aanwezigheid van de MIVB, zodat ook haar standpunt aan bod kan komen.

Liège, et surtout de départ de la chaussée de Roodebeek, de l'avenue des Cerisiers et du boulevard Reyers - est un gâchis.

Je regretterais que notre empressement à répondre à des questions techniques nous ait fait oublier la qualité de vie et le confort des trajets, aussi bien piétons qu'automobiles ou en transports en commun. Tous ces aspects doivent se penser de manière optimale.

Mme la ministre, il serait positif que vous présentiez ce nouvel aménagement en commission. Comme l'ont montré les différentes interventions, le débat concernant les transports en commun et cet éventuel nouveau tunnel est vif. Il faudrait également que la STIB soit présente lorsque vous présenterez le résultat de l'étude dans cette commission, afin qu'elle nous fasse part de son point de vue.

1151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'entends tous vos points de vue et je vous rejoins sur le fait qu'il reste des débats à mener. Au cas où de nouvelles étapes dans les procédures ou de nouvelles visions ou études devraient être proposées, nous sommes bien entendu disposés à les présenter en commission.

Pour l'instant, je n'ai pas beaucoup plus à dire sur ce sujet. J'ai demandé à Bruxelles Mobilité d'établir un plan à court terme, qui me semble important pour la sécurité routière. Je comprends votre argument selon lequel, même si la sécurisation technique est essentielle pour sauver de vies, il faut également améliorer la qualité de vie en ajoutant des arbres par exemple. À ce stade, je ne peux pas vous communiquer d'informations sur les possibilités à cet égard, mais la question mérite d'être étudiée. Rappelons que le travail à court terme et les phases pilotes s'accompagnent d'autres procédures que les réaménagements qui demandent un permis. Il nous reste beaucoup à faire.

1153 *(poursuivant en néerlandais)*

J'estime inconvenant de juger les choix effectués sous la précédente législature sans connaître le contexte de l'époque. Notons tout de même les interventions réalisées pour améliorer la sécurité routière : le viaduc a été démoli et on a commencé à aménager des pistes cyclables selon les plans de mon prédécesseur.

Néanmoins, il reste du pain sur la planche. Plus vite nous poserons des choix importants, plus vite nous pourrons les mettre en œuvre. Je partage votre impatience, mais nous avons affaire à un dossier complexe.

1155 *(poursuivant en français)*

Ce sont plutôt des opinions que des questions qui ont été formulées dans vos répliques. J'en ai bien pris note et ne doute pas que nous aurons l'occasion de rediscuter de ce dossier.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Als er nieuwe ontwikkelingen zijn, zal ik die zeker voorstellen aan de commissie. Ik heb Brussel Mobiliteit een plan gevraagd om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren. Ik begrijp dat ook de levenskwaliteit verbeterd moet worden, maar momenteel zijn er geen concrete plannen. Voor dergelijke grote ingrepen zijn bovendien vergunningen nodig.*

(verder in het Nederlands)

Ik vind het ongepast dat ik de keuzes uit de vorige regeerperiode zou evalueren, omdat ik niet weet wat er allemaal aan vooraf is gegaan.

Er zijn ook een aantal ingrepen gebeurd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het viaduct is weggehaald en er is begonnen met de aanleg van fietspaden volgens de plannen van mijn voorganger.

Dat neemt niet weg dat er nog werk aan de winkel is. Hoe sneller we belangrijke keuzes maken, des te sneller we ze kunnen uitvoeren. Ik deel uw ongeduld, maar we hebben met een complex dossier te maken.

(verder in het Frans)

Ik hoorde meer meningen dan vragen, en heb ze genoteerd. Ik weet zeker dat we het er nog over zullen hebben.

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

1159 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

1159 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,

1159 concernant "le respect des dispositions du volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement".

1161 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le plan régional de politique du stationnement (PRPS) vise à harmoniser et simplifier les règles du stationnement en Région bruxelloise. Ce faisant, il contribue notamment à améliorer l'équilibre entre les différents usages de la voirie en renforçant les autres fonctions que le stationnement.*

L'arrêté du gouvernement bruxellois du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du PRPS comporte des dispositions relatives au nombre de places de stationnement autorisées, au parking des vélos, aux voitures partagées, aux plans d'action communaux de stationnement, etc.

Toutefois ces dispositions, qui visent notamment à rendre le vélo et les voitures partagées plus attractifs, ne sont pas toujours respectées par les autorités communales.

Celles-ci s'avèrent parfois très créatives pour en contourner certains articles, dont l'article 10, qui stipule que l'implantation de nouveaux équipements doit être réalisée en remplacement de places de stationnement automobile, ou l'article 19, qui précise qu'il faut au moins deux places de parking pour vélos pour vingt emplacements pour voitures.

1163 *Pour faire avancer la politique du stationnement, il faut tirer les enseignements de cette situation.*

Disposez-vous d'un aperçu du respect des dispositions du PRPS ? Comment comptez-vous renforcer l'observation de celles-ci ?

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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

betreffende "de naleving van de bepalingen uit het reglementair luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan".

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan uit 2013 heeft als doel de parkeerregels in het Brussels Gewest te harmoniseren en te vereenvoudigen. Achter dat doel kunnen we ons allemaal scharen. Er is geen enkele Brusselaar die baat heeft bij een nodeloos complex parkeerbeleid. Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan is dus een van de instrumenten die het Brusselse parkeerbeleid vormgeven.

De doelstellingen van dat beleid zijn duidelijk: het gebruik van de openbare weg beter in evenwicht brengen door het versterken van andere functies dan parkeren, de parkeersituatie in het Brussels Gewest vereenvoudigen en de parkeerreglementering harmoniseren.

Het besluit van de Brusselse regering van 18 juli 2013 legt het reglementaire onderdeel van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan vast. Zo bevat het besluit bepalingen over het aantal toegestane parkeerplaatsen, evenals bepalingen over fietsparkeren, autodelen, de gemeentelijke parkeeractieplannen en zo meer.

De redenering is eenvoudig: om de Brusselaars meer te doen fietsen en autodelen, is het belangrijk om het parkeren gemakkelijker, veiliger en aantrekkelijker te maken, ook qua prijs.

Het besluit voorzagt in duidelijke regels in die richting, maar die worden niet altijd nageleefd door de gemeentelijke overheden. Of het een kwestie is van slechte wil of niet, laat ik in het midden. Ik geef enkele voorbeelden om dit te duiden.

Artikel 10 bepaalt dat de inrichting van nieuwe voorzieningen gebeurt door de vervanging van autoparkeerplaatsen. Als dat niet gebeurt, moet die beslissing gemotiveerd worden bij parking.brussels.

Artikel 19 over het kort parkeren voor fietsers bepaalt dat er minstens twee parkeerplaatsen voor fietsers moeten zijn per twintig autoparkeerplaatsen. Het bepaalt ook dat er om de 150 meter voetpad minstens een fietsboog aanwezig moet zijn en dat de fietsparkeerplaatsen enkel op het fietspad ingericht mogen worden als er twee meter vrije doorgang wordt gewaarborgd.

Par ailleurs, il est absurde que le prix annuel du stationnement de longue durée pour un vélo, par exemple dans un box, soit systématiquement plus élevé que celui d'une première carte de riverain. Comment envisagez-vous de rééquilibrer ces tarifs ?

Die bepalingen worden niet nageleefd. Sommige gemeenten schijnen zeer creatief met deze bepalingen om te springen door bijvoorbeeld de verhouding van twee fietsparkeerplaatsen per twintig autoparkeerplaatsen te interpreteren door het volledige grondgebied van het gewest als uitgangspunt te nemen.

Rekening houdend met de verhoogde ambities van de regering lijkt het aangewezen om uit deze situatie lessen te trekken om vooruitgang te boeken op het vlak van het parkeerbeleid.

Hebt u zicht op de naleving van de bepalingen van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan? Hoe wordt die geëvalueerd? Welke stappen onderneemt u om de naleving beter af te dwingen?

Het initiële besluit uit 2013 bepaalde dat de jaarprijs voor het langdurig parkeren van een fiets in bijvoorbeeld een fietsbox dezelfde moest zijn als de prijs van de eerste bewonerskaart. Uw voorganger heeft in 2016 die bepaling, die tot doel had te garanderen dat fietsers niet meer dan auto's moesten betalen, geschrapt. Alle fietsboxen kosten meer dan een bewonerskaart. Dat is absurd. Op welke manier wilt u de prijsbepaling voor het langdurig fietsparkeren en de bewonerskaarten in evenwicht brengen?

¹¹⁶⁵ *Les dispositions de l'arrêté doivent-elles être adaptées, simplifiées, pour assurer une mise en œuvre plus rapide sur le terrain ? Quelles nouvelles dispositions ou adaptations sont-elles nécessaires au regard de la hauteur des ambitions de ce gouvernement ?*

Moeten de bepalingen worden aangepast, zodat ze sneller op het terrein worden uitgevoerd? Welke nieuwe bepalingen of aanpassingen aan de geldende bepalingen zijn noodzakelijk, rekening houdend met de verhoogde ambities van deze regering? Welke aanpassingen wilt u doorvoeren aan de ketting van regels waar we vandaag aan vasthangen, zodat er sneller resultaat wordt geboekt?

La politique de stationnement est un pilier essentiel de la politique de mobilité. Comment ferez-vous en sorte que les règles soient appliquées ?

Het parkeerbeleid is een essentiële pijler van het mobiliteitsbeleid. De indruk ontstaat dat de regels niet worden toegepast, omdat ze te log zijn. Een aanpassing is vereist. Hoe wilt u dat aanpakken?

¹¹⁶⁷ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Lors de la précédente législature, de nombreuses communes n'avaient pas encore élaboré de plan de politique du stationnement. L'ont-elles enfin fait ?*

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Bij eerdere debatten hierover, ook tijdens de vorige regeerperiode, bleek dat heel wat gemeenten zelfs nog geen parkeerbeleidsplan hadden opgesteld en ingediend. Is dat ondertussen wel gebeurd, bijvoorbeeld in de stad Brussel, waar nu toch een nieuwe schepen van een andere politieke kleur deze bevoegdheid gekregen heeft?

Par ailleurs, les communes ne semblent pas respecter l'ordonnance. La plupart d'entre elles n'en font qu'à leur tête, notamment en matière de cartes de stationnement et de tarifs, ce qui empêche toute politique globale claire du stationnement.

De gemeenten lijken de ordonnantie niet al te strikt na te leven. De meeste gemeenten vullen het plan in volgens hun eigen inzichten, onder meer wat betreft de parkeerkaarten en de tarieven. Op die manier is het onmogelijk om een algemeen parkeerbeleid voor het gewest uit te tekenen. Met negentien verschillende parkeerreglementen is er nooit een duidelijke en eenduidige lijn.

Est-il exact que l'ordonnance permet au gouvernement de se substituer aux communes si leur plan ne respecte pas les règles ? Si vous vous en abstenez, comment entendez-vous mettre les communes au pas et parvenir à harmoniser la politique du stationnement ? Nous ne pouvons plus nous permettre que la politique du stationnement reste le maillon faible de la politique de la mobilité !

Ik had begrepen dat volgens de ordonnantie de regering in de plaats kan treden van de gemeenten, als die een plan opstellen dat niet volgens de regels is. Klopt dit? Ik begrijp dat u die mogelijkheid liever niet benut, maar hoe zal de regering de gemeenten in de pas doen lopen om tot een harmonisering

¹¹⁶⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me permettrai d'intervenir en mon nom personnel depuis le siège de la présidence.

La politique de stationnement représente un levier extrêmement important de la politique de mobilité. Pourtant, elle est l'un des maillons faibles de la politique du gouvernement, surtout lorsque l'on vise un véritable report modal ou une meilleure répartition de l'espace public, comme chacun le souhaite au sein de cette commission.

En matière de stationnement, le gouvernement navigue à vue au détriment de toute logique. Le nombre d'emplacements de stationnement reste en partie basé sur des données datant de 2014. L'Agence du stationnement, dont c'est pourtant l'une des missions, ne possède toujours pas de cadastre actualisé. Or, chaque jour, des emplacements disparaissent sans que personne ne possède une vision claire et objectivée de la situation sur le terrain. Je ne pense pas que cela soit la manière adéquate de procéder, a fortiori quand la situation affecte directement des dizaines de milliers de personnes et que nous souhaitons façonner une ville intelligente.

Je me félicite de voir certains partenaires de la majorité s'inquiéter aujourd'hui du non-respect du cadre légal, comme mon groupe le fait depuis plusieurs années. Produire un cadastre serait une première étape. Nous attendons depuis 2014 l'établissement de la clé de compensation ou de mutualisation, une obligation légale fixée par le gouvernement lui-même.

Depuis lors, il devrait théoriquement compenser hors voirie les emplacements supprimés en voirie, mais Bruxelles attend toujours. Et pendant que les automobilistes tournent pour trouver une place, ils polluent, occupent de l'espace public, ajoutent du trafic inutile et perdent un temps précieux. Rappelons que les automobilistes qui cherchent une place pour se garer sont à l'origine de près de 30 % de la circulation dans le centre. Pour avancer en matière de stationnement, avant de supprimer et de punir, il faut informer, compenser et, surtout, respecter ses engagements.

¹¹⁷¹ **M. Verstraete** a fait allusion à l'article 10 de l'arrêté du 18 juillet 2013, qui dispose que "l'implantation de nouveaux équipements sur la voirie (...) est réalisée en remplacement de places de stationnement automobiles, sauf impossibilité justifiée par les conseils communaux auprès de l'Agence du stationnement."

Quelles sont les principales raisons invoquées par les communes pour justifier une impossibilité, et comment la concertation se règle-t-elle ? Quand disposerez-vous du cadastre actualisé des emplacements en voirie et hors voirie ?

Le recensement que parking.brussels devait effectuer avant l'été 2020 a-t-il été réalisé ? Dans l'affirmative, quelles en sont les

van het parkeerbeleid te komen? Zolang dat niet gebeurt, blijft het parkeerbeleid een zwakke schakel in het algemene mobiliteitsbeleid, en dat kunnen we ons niet meer veroorloven.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het parkeerbeleid is een uiterst belangrijk mobiliteitsinstrument, maar blijft een zwakke schakel voor de regering. Het aantal parkeerplaatsen is nog altijd voor een deel gebaseerd op de gegevens van 2014. Het gewestelijk parkeeragentschap parking.brussels heeft nog steeds geen bijgewerkt kadaster, terwijl dat deel uitmaakt van zijn opdrachten. Elke dag verdwijnen er parkeerplaatsen zonder dat iemand een duidelijk en objectief beeld van de situatie heeft. Dat is niet de manier waarop we een slimme stad kunnen uitbouwen.*

De MR-fractie zegt al jaren dat het wettelijk kader niet wordt nageleefd. Sinds 2014 moeten parkeerplaatsen die op de openbare weg worden afgeschaft, door plaatsen buiten de openbare weg worden gecompenseerd, maar Brussel wacht nog altijd op de compensatiesleutel. Ondertussen verliezen de automobilisten veel tijd met het zoeken naar een parkeerplaats en verhogen zij onnodig de verkeersdruk. Nagenoeg 30% van het verkeer in het stadscentrum wordt veroorzaakt door automobilisten die een parkeerplaats zoeken.

Voordat we parkeerplaatsen afschaffen en automobilisten bestraffen, moeten wij informeren en compenseren, en vooral onze beloften nakomen.

Artikel 10 van het besluit van 18 juli 2013 bepaalt dat de aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg gebeurt door autoparkeerplaatsen te vervangen, tenzij de onmogelijkheid daarvan gerechtvaardigd wordt door de gemeenteraden.

Wat zijn de voornaamste redenen die de gemeenten voor die onmogelijkheid inroepen? Hoe verloopt het overleg hierover?

Wanneer zal de regering over een bijgewerkt kadaster van de parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg beschikken? Parking.brussels moest voor de zomer van 2020 een telling

conclusions ? L'ensemble des membres de cette commission seront, sans nul doute, heureux de pouvoir consulter ce document. Cela est-il possible ?

Quand disposerez-vous de cette clef de compensation, que vous nommez clef de mutualisation ? Comment fonctionnera-t-elle ?

Quelles mesures avez-vous prises afin que les communes puissent communiquer systématiquement et en temps réel ces emplacements actualisés à parking.brussels ? Cela permettrait un réel pilotage de votre gouvernement et, surtout, de parking.brussels.

¹¹⁷³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Les compensations qu'accorde la Région bruxelloise pour le remplacement des places de stationnement sur la voirie ont pour but final de dégager de l'espace pour des places, des terrasses, des trottoirs et des pistes cyclables.*

La Région partage la compétence du stationnement avec les communes. L'idée est donc de les inciter à adopter un plan d'action communal de stationnement (PACS). En théorie, parking.brussels exerce un contrôle indirect en évaluant le rapport annuel qu'elles sont censées lui transmettre.

Les communes alignent leurs plans d'action de stationnement sur leurs plans de mobilité, qui respectent quant à eux l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité, dite ordonnance mobilité.

¹¹⁷⁵ *À son tour, cette ordonnance régionale découle du plan Iris 2, qui a précédé le plan Good Move. D'un point de vue stratégique, l'ancien et le nouveau plan ne diffèrent pas radicalement, mais des éléments pratiques doivent malgré tout être revus. D'où l'importance d'également modifier le cadre législatif.*

Le rapport annuel envoyé par chaque commune est le seul outil d'évaluation des PACS prévu par le plan régional de politique du stationnement (PRPS).

Aucun rapport n'a été transmis à parking.brussels. De plus, seules neuf communes sont parvenues à rédiger un PACS ; cinq n'ont pas dépassé le stade de l'enquête publique.

uitvoeren. Is die gebeurd? Zo ja, kunt u dat document dan aan de commissieleden bezorgen?

Wanneer zal de compensatiesleutel bekend zijn? Hoe zal die precies werken?

Hoe zorgt u ervoor dat de gemeenten systematisch en in real time de parkeerplaatsen op hun grondgebied aan parking.brussels doorgeven?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Net als het dossier van het Meiserplein is het parkeerbeleid een verre van afgeronde zaak.

De beslissing in verband met de compensaties voor de vervanging van parkeerplaatsen op de rijweg is er gekomen omdat de Brusselse regering automobilisten wil stimuleren niet op de openbare weg te parkeren, zodat er ruimte voor pleintjes, terrassen, trottoirs en fietspaden vrijkomt.

De parkeerbevoegdheden zitten deels bij het gewest en deels bij de gemeenten. Het is de bedoeling dat elke gemeente een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) opstelt, daar een jaarlijks verslag over schrijft, dat ter evaluatie naar parking.brussels gaat. Volgens dat theoretisch model houdt parking.brussels dus indirect toezicht.

De gemeentelijke parkeeractieplannen worden afgestemd op de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Die mobiliteitsplannen worden op hun beurt opgemaakt conform de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning, de zogenaamde mobiliteitsordonnantie.

Die gewestelijke mobiliteitsordonnantie vloeit voort uit het voormalige Iris 2-plan. We gaan na of we ze moeten aanpassen aan het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan Good Move. Er zijn op het vlak van het parkeerbeleid geen revolutionaire verschillen tussen het Iris 2-plan en Good Move, maar praktisch gezien moeten een aantal zaken toch worden aangepast. Het is daarom belangrijk dat we Good Move ook een nieuw wetgevend kader geven.

Het evaluatieverslag van het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), dat elke gemeente jaarlijks moet indienen, is het enige instrument dat binnen het rechtskader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) kan dienen om de gemeentelijke actieplannen te evalueren.

Geen enkele gemeente heeft een evaluatieverslag ingediend bij parking.brussels. Bovendien zijn er slechts negen Brusselse gemeenten die een GPAP hebben kunnen opstellen. Er zijn vijf gemeenten die niet verder zijn geraakt dan het openbaar onderzoek van hun GPAP.

1177 (poursuivant en français)

Le suivi de la politique de stationnement pourrait être plus efficace et, à cet effet, le plan régional de mobilité Good Move contient des mesures concrètes. Nous aspirons à une approche holistique de la politique de stationnement dans la Région et visons à faire correspondre l'offre et la demande. Actuellement, l'offre globale hors voirie dépasse la demande, même si ce n'est pas l'impression qu'on a au vu de ce qui se passe en voirie. Il convient bien entendu d'examiner cette question quartier par quartier, parce que l'incidence de l'offre peut y être sensiblement différente.

L'objectif consiste à passer d'un parking en voirie à un stationnement hors voirie par le biais de solutions concrètes, par exemple en rendant publique une partie d'un parking privé, en étendant l'offre de parkings de dissuasion ou en indiquant les parkings disponibles par le biais de l'application relative à la mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS).

Comme je l'ai dit, il s'agit surtout d'accroître l'attractivité des parkings hors voirie et de mieux utiliser l'offre existante afin de libérer de l'espace pour d'autres usages tels que l'aménagement de terrasses pour les commerçants, d'espaces verts ou d'aires de jeu. Cet enjeu global est inscrit dans l'accord de majorité et mérite une réflexion à part entière.

1179 (poursuivant en néerlandais)

L'accord mentionne explicitement la volonté du gouvernement de réduire le stationnement sur la voirie, pour le reporter hors voirie. Il ne s'agit donc pas de supprimer des places.

L'ordonnance stationnement date de 2009 et nécessite donc une mise à jour. Mes services la passent en revue pour cerner les obstacles et les outils à mettre en œuvre pour atteindre nos objectifs.

Nous souhaitons également renforcer la collaboration avec les communes, mais nous aurions besoin, pour ce faire, d'un rapport d'évaluation de parking.brussels, basé sur des statistiques.

1181 (poursuivant en français)

Mme d'Ursel, seules neuf communes ont élaboré un plan d'action communal de stationnement (PACS) et aucune commune n'a rédigé de rapport d'évaluation. Ce constat ne traduit pas une mauvaise volonté de la part de toutes les communes, mais témoigne plutôt des lourdeurs de la procédure et de la nécessité de réviser celle-ci.

La Région veut procéder à un exercice d'évaluation avec les communes, en vue d'harmoniser les politiques de stationnement

(verder in het Frans)

Good Move bevat concrete maatregelen om de follow-up van het parkeerbeleid efficiënter te maken. We willen een holistische benadering van het parkeerbeleid in het gewest en vraag en aanbod op elkaar afstemmen. Momenteel overstijgt het aanbod buiten de openbare weg de vraag, al is dat niet de overheersende indruk. Het aanbod verschilt niettemin sterk van buurt tot buurt.

Het is de bedoeling om parkeren buiten de openbare weg sterk te stimuleren, door privéparkeergelegenheid deels openbaar te maken, door meer P+R's aan te leggen of door beschikbare parkeerplekken aan te geven in de MaaS-app.

Het komt er vooral op aan parkeergelegenheid buiten de openbare weg aantrekkelijker te maken en het bestaande aanbod beter te gebruiken.

(verder in het Nederlands)

In het regeerakkoord wordt dat opnieuw bevestigd. Er staat expliciet dat de regering het parkeren in de openbare ruimte wil verminderen door het parkeren buiten de openbare weg aan te moedigen. Het gaat dus niet zozeer om het schrappen van parkeerplaatsen, dan wel om de vervanging van die parkeerplaatsen door plaatsen buiten de openbare weg.

De parkeerordonnantie dateert van 2009 en zou in sommige opzichten moeten worden aangepast. Mijn diensten zijn de ordonnantie aan het bijwerken. We gaan na hoe we de moeilijkheden kunnen overwinnen en welke instrumenten we kunnen inzetten om onze doelen te bereiken.

Daarnaast willen we meer aandacht schenken aan de samenwerking met de gemeenten. Daarvoor moeten we beschikken over een evaluatieverslag van parking.brussels, dat gebaseerd is op statistisch cijfermateriaal.

(verder in het Frans)

Mevrouw d'Ursel, slechts negen gemeenten hebben een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) opgesteld en geen enkele gemeente heeft een evaluatieverslag. Dat betekent niet dat ze allemaal van slechte wil zijn, het getuigt eerder van de nood aan herziening van de ingewikkelde procedure.

Het gewest wil samen met de gemeenten het parkeerbeleid harmoniseren en ernstige controles mogelijk maken.

et de mettre en place de véritables leviers de contrôle. Cela doit se faire en concertation avec les communes, afin d'instaurer un modèle efficace et réel plutôt qu'un modèle purement théorique.

1183 *(poursuivant en néerlandais)*

Le stationnement ne concerne pas seulement les voitures. Nous devons également réfléchir à de nouvelles solutions pour garer les vélos, sur la voirie et en dehors. En plus des boxes à vélos et des arceaux installés sur la voie publique, nous envisageons l'utilisation d'immeubles inoccupés.

La question de la tarification est incontournable, mais est à étudier quartier par quartier, car les solutions de remplacement sont très variables. Parking.brussels se concerte de plus en plus avec BePark à ce sujet.

La Région doit voir dans quelle mesure l'ordonnance doit être amendée afin de renforcer la collaboration avec les communes et d'harmoniser la politique de stationnement.

1185 *(poursuivant en français)*

Certains éléments concrets manquent dans ma réponse, car plusieurs solutions doivent encore être trouvées au travers de l'adaptation de l'ordonnance.

Dans tous les cas, je vous ai exposé la philosophie du gouvernement et le constat du chemin qu'il reste à parcourir.

1187 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Comme en témoignent les chiffres que vous avez mentionnés, les communes ont du mal à appliquer les dispositions du règlement du stationnement. Nous devons admettre qu'actuellement, la réglementation ne facilite pas la politique du stationnement, voire l'entrave.*

J'estime comme vous qu'il faut libérer l'espace public pour des fonctions plus judicieuses que le stationnement tout en maintenant des emplacements de stationnement, mais hors voirie. Si 740.000 emplacements de stationnement sont effectivement disponibles hors voirie, et dans la mesure où Good Move en mentionne 265.000 en voirie, il devrait être possible de supprimer davantage de places en voirie.

C'est une bonne chose que les règles soient revues pour faciliter le processus et le rendre plus efficace.

(verder in het Nederlands)

Als het over parkeren gaat, denken we veelal aan auto's, maar we moeten op en naast de openbare weg ook op zoek naar nieuwe mogelijkheden om fietsen te stallen. Op de openbare weg installeren we fietsboxen en -nietjes en tegelijkertijd maken we werk van fietsstallingen in leegstaande panden.

We kunnen, wat het parkeren betreft, ook niet om de tarieven heen. We moeten onderzoeken hoe we die kunnen aanpassen om mensen te ontraden om op de openbare weg te parkeren. Per wijk moeten we nagaan wat er mogelijk is om het parkeren buiten de openbare weg te stimuleren, want de beschikbaarheid van alternatieve parkeermogelijkheden varieert sterk van wijk tot wijk. Parking.brussels legt zich daar met BePark in toenemende mate op toe.

Het gewest moet nagaan in welke mate de ordonnantie moet worden bijgestuurd om de samenwerking met de gemeenten te verbeteren en het parkeerbeleid te harmoniseren. De alternatieven moeten per buurt in kaart worden gebracht. Hopelijk komt dat aspect aan bod bij de uitwerking van de autoluwe zones van Good Move.

(verder in het Frans)

Mijn antwoord is niet volledig omdat we nog een aantal oplossingen moeten vinden alvorens de ordonnantie wordt aangepast.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is een understatement dat parkeren in Brussel een belangrijk en tegelijk gevoelig punt is. De gemeenten hebben het niet gemakkelijk om de bepalingen van het parkeerreglement uit te voeren, getuige het aantal dat u aanhaalt. Als geen enkele gemeente erin slaagt om de evaluatie af te maken en slechts negen van de negentien gemeenten een plan opmaakten, dan moeten we daaruit conclusies trekken.

Op het ogenblik faciliteert de reglementering een goed parkeerbeleid niet; erger, ze zit het zelfs in de weg. Ik ben het met u eens dat de waardevolle openbare ruimte zo snel mogelijk vrijgemaakt moet worden voor andere en zinnigere functies dan parkeren. Tegelijk moet er plaats blijven voor wie moet parkeren. De oplossing is te vinden buiten de openbare weg.

U zei dat dat er 740.000 plaatsen beschikbaar zijn buiten de openbare weg. Is dat correct? In Good Move is er sprake van 265.000 parkeerplaatsen op de openbare weg. Dat is een derde van wat er buiten de openbare weg beschikbaar is. Het moet dus lukken om veel meer parkeerplaatsen weg te nemen en

Il faut dégager les voiries mais aussi adapter les tarifs. Il est incroyable que stationner un vélo soit plus cher que garer une voiture. Des solutions se profilent, et c'est une bonne nouvelle.

de openbare weg vrij te maken voor andere functies en een parkeeroplossing buiten de openbare weg aan te bieden.

Dat de regels worden herzien om het proces vlotter en efficiënter te laten verlopen, is goed nieuws. Ik kijk er alvast naar uit.

Niet alleen moet de openbare weg worden vrijgemaakt. Ook de tarieven moeten worden aangepast. Het is ongehoord dat we meer moeten betalen om een fiets te stallen dan om een auto te parkeren. Daar moeten we vanaf. Oplossingen zijn in zicht en dat is goed nieuws.

Ik verneem graag snel meer over de wijzigingen aan de parkeerordonnantie en kijk uit naar uw concrete maatregelen. Het beleid gaat alleszins de goede richting uit.

¹¹⁸⁹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *L'harmonisation de la politique de stationnement n'est toujours pas effective alors qu'il en est question depuis 2009. Ne devrions-nous pas envisager de mener cette politique au niveau régional ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik onthoud uit uw eerlijk antwoord dat geen enkele gemeente een evaluatie heeft opgesteld en nog maar negen gemeenten een gewestelijk parkeeractieplan in uitvoering van de ordonnantie hebben opgesteld. Dat is choquerend. Wij zijn al sinds 2009 bezig met de in het licht van de herfinanciering van het gewest afgesproken harmonisering van het parkeerbeleid. Vandaag is die harmonisering er nog altijd niet. Moeten we niet overwegen om het parkeerbeleid volledig op gewestelijk niveau te voeren?

Cette matière est sensible, la politique de stationnement ayant trop longtemps rimé avec le harcèlement des automobilistes. Une véritable politique de stationnement doit être intelligente et éviter de donner cette impression. Anvers mène ainsi avec succès une politique explicitement orientée vers la suppression du stationnement de longue durée en voirie.

Het is gevoelige materie, omdat het parkeerbeleid te lang gelijk heeft gestaan aan automobilisten pesten. Een waar parkeerbeleid moet slim zijn en mag niet de indruk wekken dat het alles voor de automobilisten moeilijker maakt op drukke momenten en plaatsen. Antwerpen probeert een slim beleid te voeren, dat er uitgesproken op gericht is om langparkeerders van de openbare weg te halen, zodat er ruimte vrijkomt voor fietsers en voetgangers. In samenwerking met parkeermakelaars wordt tegelijk ook ingezet op buurtparkings. Dat levert resultaten op. Wie pal in het centrum wil parkeren, betaalt er flink. Er zit een doordacht beleid achter en de automobilist heeft niet de indruk dat het beleid tegen de auto gericht is. Dit is een manier om dit symbooldossier uit de hypergevoelige sfeer te halen en werkelijk resultaten te boeken.

¹¹⁹⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permettrai d'intervenir en mon nom personnel depuis le siège de la présidence.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Aangezien slechts negen gemeenten een GPAP hebben en geen enkele gemeente een evaluatieverslag heeft ingediend, kunnen we het moeilijk over de wijziging van de ordonnantie en de verbetering van het overleg hebben.*

Compte tenu du fait que seules neuf communes ont élaboré un plan d'action communal de stationnement (PACS) et qu'aucune commune n'a remis de rapport d'évaluation, il est extrêmement difficile de parler de modification de l'ordonnance et d'amélioration de la concertation.

Waarom hebben de gemeenten geen evaluatieverslag ingediend? Wat zult u daaraan doen? Hoe overlegt u met de gemeenten om een beter Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) uit te werken?

En effet, il faut pouvoir se baser sur des données objectives : pour quelles raisons ces communes n'ont-elles pas remis de rapport d'évaluation ? Qu'allez-vous faire pour qu'elles en remettent un ? Comment vous concerterez-vous véritablement avec les communes pour parvenir au meilleur plan régional de politique du stationnement (PRPS) ?

Alle betrokken partijen moeten samenwerken aan dat plan. Wie zal het overleg leiden? Hoe motiveert u de gemeenten om deel te nemen?

Tous les opérateurs doivent être réunis pour élaborer le meilleur plan possible. Quel est l'organe qui pilotera cette concertation ? Comment parviendrez-vous à motiver enfin les communes à participer, pour finalement trouver les bonnes règles permettant aux Bruxellois et à leurs visiteurs de stationner de façon optimale en Région bruxelloise ?

1199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Il a été demandé de prendre la politique de stationnement intégralement en main, et je suis prête à en débattre. Mais pour avancer, nous devons travailler avec ce qui existe.*

Nous devons évidemment mener des débats institutionnels pour préparer une réforme, mais actuellement, nous devons surtout déterminer ce qui ne fonctionne pas dans l'ordonnance et l'adapter pour qu'elle facilite l'harmonisation.

Nous devons travailler avec les communes. Une harmonisation des tarifs, de la politique et de l'approche du stationnement rendra la ville plus lisible pour les habitants et les visiteurs.

1201 *(poursuivant en français)*

Il est important d'adapter l'ordonnance, et c'est d'ailleurs ce que je vous proposerai dès le début de l'année 2021. J'entends également entamer ce débat avec les communes.

Comme vous le relevez, nous observons de la part de plusieurs communes une volonté de coopérer efficacement. Il serait caricatural de dire que les communes ne veulent rien. Il faut rechercher les blocages et trouver des réponses adéquates. Mais la lisibilité et la cohérence de notre politique sont capitales pour l'attractivité de notre ville.

Comme le montre plus clairement encore la crise que nous traversons, l'espace public a tout à gagner d'un stationnement hors voirie attractif. Cela reste l'un des enjeux principaux de la politique de stationnement.

- *L'incident est clos.*

2105 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

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,**

2105 **concernant "le prolongement de la ligne de bus 21 avant la concrétisation du plan bus pour Haren".**

2107 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME INGRID PARMENTIER,**

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Er wordt gevraagd om het parkeerbeleid volledig in handen te nemen. Ik wil daar gerust over debatteren. Mijn partij heeft ook ideeën hoe Brussel best wordt georganiseerd, maar we werken vandaag met wat er is. Dat is nodig om stappen vooruit te zetten.

Natuurlijk moeten we institutionele debatten voeren ter voorbereiding van een hervorming. Maar vandaag moeten we vooral nagaan wat er misloopt met de parkeerordonnantie en ze aanpassen, zodat ze een hefboom wordt voor harmonisering.

Ik ben het ermee eens dat we met de gemeenten moeten samenwerken. Dat besef groeit bij de gemeenten zelf. Harmoniseren op het vlak van tarieven, beleid en aanpak is belangrijk voor de leesbaarheid van de stad voor inwoners en bezoekers en we kunnen daarvoor van mekaar leren. Dat moet allemaal vorm krijgen in de nieuwe ordonnantie.

(verder in het Frans)

Ik leg u de ordonnantie begin 2021 voor. Dan wil ik ook van start gaan met het overleg met de gemeenten.

De meeste gemeenten willen efficiënt samenwerken. We moeten de hinderpalen uit de weg ruimen, maar de duidelijkheid en de coherentie van ons beleid is van kapitaal belang voor de aantrekkelijkheid van onze stad.

Zoals duidelijk blijkt uit de huidige crisis, hebben we baat bij parkeren buiten de openbare weg.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG 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 verlenging van buslijn 21 voor de concretisering van het busplan voor Haren".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER,

2107 **concernant "l'élargissement de l'offre de mobilité à Haren".**

2111 **M. Jamal Ikazban (PS).**- La zone de Haren, qui est rattachée à la Ville de Bruxelles, est en développement constant depuis quelques années et la forte expansion démographique justifie d'y renforcer l'offre de transports en commun.

La STIB a pris la mesure de ce défi de mobilité que constitue l'augmentation du nombre d'habitants, de commerces et d'écoles à Haren. Un plan bus a été élaboré pour cette zone en vue d'en améliorer la desserte et de mieux la connecter au reste de la ville, grâce à des aménagements et, notamment, à la mise en service d'un nouvel itinéraire pour les lignes 80, 65 et 21.

Le tronçon de la ligne 80 vers l'arrêt Maes sera repris par la ligne de bus 21. La desserte du centre de Haren sera assurée par la ligne 65 et par une deuxième ligne, le bus 80, dont l'itinéraire reliera la Gare de Bordet à l'arrêt Omnisport.

La nouvelle ligne 64 bénéficiera d'un nouvel itinéraire depuis l'arrêt Saint-Vincent vers la Gare de Bordet et sera exploitée en bus articulés. La desserte de Haren ne sera plus assurée par la ligne 64, mais par les lignes 65 et 80.

Des bus articulés permettront d'offrir davantage de places et de confort. Le tronçon vers l'arrêt Maes sera, quant à lui, repris par la ligne de bus 21. Par ailleurs, la desserte du centre de Haren sera également assurée par la ligne 65. L'offre au centre de la commune sera ainsi renforcée grâce à une ligne supplémentaire et à une liaison directe inédite entre Haren et l'est de Bruxelles.

Malgré ce projet d'envergure, qui tarde peut-être à se concrétiser, j'ai été contacté par des représentants des riverains, de la direction, du corps enseignant et des élèves du Collège des Étoiles et de l'Athénée royal Victor Hugo - situés sur l'avenue de la Métrologie - qui réclament une meilleure offre de la STIB pour effectuer leurs trajets quotidiens. Ces citoyens se plaignent de devoir se rabattre sur les bus de la société De Lijn, dont la fréquence et d'autres aspects plus pratiques laissent à désirer.

2113 La plupart de ces voyageurs utilisent le bus 21 jusqu'à l'arrêt Maes - qui est le terminus - et poursuivent leur trajet à pied pendant une dizaine de minutes. Pendant la durée d'un chantier empêchant le bus de faire halte à l'arrêt Maes, les voyageurs ont été déposés en face de leur école. Cette prolongation provisoire du bus 21 était une expérience positive.

Dès lors, avant la concrétisation du plan directeur du réseau bruxellois de bus (plan bus), je voudrais me faire l'écho de ces usagers des transports en commun en vous demandant où en est la mise en œuvre du plan bus pour Haren. Qu'en est-il de sa communication aux habitants et autres voyageurs ?

Quel est le calendrier de réalisation du plan ?

betreffende "de uitbreiding van het vervoersaanbod in Haren".

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *De bevolking van Haren neemt de afgelopen jaren snel toe. Daarom heeft de MIVB een busplan met betere verbindingen met de rest van de stad uitgewerkt.*

Het traject van lijn 80 naar halte Maes wordt overgenomen door bus 21. Het centrum van Haren wordt aangedaan door bus 65 en bus 80.

De nieuwe lijn 64 krijgt harmonicabussen, zal een nieuw traject van Sint-Vincentius naar Station Bordet bedienen en rijdt niet meer naar Haren, maar bus 65 en 80 stoppen daar wel nog. Het traject naar Maes wordt overgenomen door bus 21.

Ondanks deze ingrijpende wijzigingen eisen inwoners van Haren en directie, leraren en leerlingen van het Collège des Étoiles en Athénée royal Victor Hugo een uitgebreider aanbod voor hun dagelijkse verplaatsingen. Ze klagen dat ze nu vaak bussen van De Lijn moeten nemen.

Het merendeel van de reizigers neemt bus 21 tot halte Maes en gaat dan een tiental minuten te voet. Tijdens werken reed de bus verder tot aan de school, wat als positief werd ervaren.

Hoe zit het met het busplan voor Haren? Wanneer wordt erover gecommuniceerd? Wanneer wordt het ingevoerd?

Is het mogelijk om buslijn 21 tot die tijd te verlengen op de Metrologielaan?

En attendant sa concrétisation, la demande de prolongation de la ligne de bus 21 sur l'avenue de la Métrologie constitue-t-elle une option ?

2117 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- L'entité de Haren a accueilli ces dernières années de nombreuses nouvelles constructions, ce qui a accru ses besoins en mobilité, et l'expansion est loin d'être terminée. Ainsi, le projet Aéronef prévoit notamment la construction de quatre immeubles, pour un total de 160 logements, et d'une crèche. De même, les premiers coups de pioche ont été donnés dans le cadre du projet mixte North City, qui comprend des entrepôts, des bureaux, des espaces verts et des logements. Ajoutons à cela les travaux de construction de la future prison.

L'accroissement des besoins en mobilité de Haren est-il anticipé par la STIB ? Dans l'affirmative, de quelle façon ?

S'agissant de la future prison, il est souhaitable que le personnel de la prison et les familles qui viendront rendre visite aux prisonniers puissent y accéder en transports en commun ou à vélo. Une réflexion a-t-elle été entamée sur l'aménagement d'itinéraires cyclables pour favoriser l'accès à la future prison, et à Haren en général, tant depuis la périphérie que depuis le reste de la Région bruxelloise ?

Comment la future prison sera-t-elle desservie par les transports en commun ? Nous avons reçu une demande de prolongation par deux arrêts de la ligne de bus 21 jusqu'à l'avenue de la Métrologie, notamment pour desservir deux écoles et des sociétés voisines. Cette demande a-t-elle été étudiée et accueillie favorablement par la STIB ?

2119 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB travaille sans relâche à l'élargissement de son offre. La population réclame aux quatre coins de Bruxelles de nouvelles lignes et une fréquence plus élevée. L'objectif du plan directeur du réseau bruxellois de bus (plan bus) est de planifier les possibilités en la matière. Comme vous le savez, chaque élargissement de l'offre nécessite des chauffeurs, du matériel roulant et des trajets supplémentaires. Le plan bus vise une augmentation de l'offre de bus de 30 % à l'horizon 2022, et nous sommes en bonne voie à cet égard.

Depuis août 2019, la ligne 21 a repris la desserte de Maes, la ligne 64 est exploitée par des bus articulés et le cœur de Haren est desservi par les lignes 65 et 80. La STIB en a évidemment informé les riverains de multiples façons, sur son site internet et par le biais du site web www.planbusstib.be qui rassemble toutes les informations liées au plan bus, en ce compris nos futurs plans.

Des brochures ont également été distribuées dans les véhicules et aux arrêts. Le personnel de la STIB a ainsi informé les voyageurs de tous les changements liés au plan.

En effet, chaque changement, même s'il représente une amélioration, mérite d'être dûment communiqué afin que les usagers s'y retrouvent. Le plan bus prévoit d'ailleurs, au-delà des

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De voorbije jaren is er heel wat bijgebouwd in Haren, waardoor de mobiliteitsbehoeften enorm zijn toegenomen. De stadsuitbreiding is trouwens nog niet afgelopen. Zo zijn er aan de Luchtschipstraat nog vier gebouwen met in totaal 160 woningen en een crèche gepland. Daarnaast is er het gemengd project North City, dat opslagplaatsen, kantoren, groene ruimten en woningen omvat. En tot slot komt er een nieuwe gevangenis in Haren.*

Heeft de MIVB op die nieuwe mobiliteitsbehoeften geanticipeerd?

Het is belangrijk dat de gevangenis goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en met de fiets. Komen er nieuwe fietsverbindingen naar Haren, zowel vanuit het gewest als vanuit de Rand?

Hoe zal de toekomstige gevangenis door het openbaar vervoer worden bediend? Heeft de MIVB de vraag geanalyseerd om lijn 21 met twee haltes te verlengen tot aan de Metrologielaan, waardoor ook twee scholen en meerdere bedrijven kunnen worden bediend?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB werkt permanent aan de uitbreiding van haar aanbod. Het Busplan beoogt een verhoging van het aanbod met 30% tegen 2022.*

Sinds augustus 2019 neemt lijn 21 de bediening van de halte Maes over, wordt lijn 64 met harmonicabussen uitgebaat en wordt het centrum van Haren bediend door buslijnen 65 en 80.

De MIVB heeft de buurtbewoners op meerdere manieren geïnformeerd, zowel via haar eigen website en www.busplanmivb.be als via brochures in de voertuigen en aan de haltes.

changements, un accompagnement optimal des voyageurs sur le terrain.

2121 Toutes les informations relatives aux délais des lignes, aux comparatifs entre l'ancien trajet et le nouveau trajet ou au calendrier figurent sur le site internet dédié au plan bus.

En ce qui concerne la ligne 21 et les deux écoles évoquées, les concepts du plan bus ont été mûris suivant le principe de complémentarité entre les réseaux de transport public et en évitant autant que possible toute redondance avec l'offre assurée par les autres opérateurs.

Ces écoles se trouvent à moins de 100 m de l'arrêt Dobbelenberg, qui est desservi par les lignes 270 et 271 de la société De Lijn. Ces lignes sont orientées vers le centre de Schaarbeek et la gare du Nord, secteurs très denses, via la chaussée de Haecht.

La ligne 21 se trouve à environ 1 km de ces établissements scolaires. La STIB pourrait techniquement prolonger cette ligne pour la rapprocher de ceux-ci, mais cette prolongation se ferait au détriment de la desserte du quartier Maes/Groenstraat - qui ne dispose d'aucune autre ligne - ainsi que de la desserte d'Eurocontrol. C'est pourquoi la STIB n'est pas favorable à ce prolongement.

La ligne 21 a effectivement dû être récemment déviée jusqu'à l'avenue de la Métrologie car son terminus - l'arrêt Maes - était temporairement inaccessible en raison d'un chantier dans le secteur. Cela répondait évidemment aux attentes des directions de ces écoles.

Le terminus du bus 21 a dû être géré tant bien que mal dans la bande réservée aux bus de la chaussée de Haecht, où circulent les lignes 270 et 271 de De Lijn.

Dans le cadre d'une desserte régulière et pérenne, il n'est évidemment pas acceptable de gérer le terminus au moyen d'un tel dispositif. Il faudrait dès lors créer une zone de terminus de capacité suffisante et une zone de retournement pour les bus au sein du clos de l'avenue de la Métrologie, ce qui ne peut être envisagé à court terme.

2123 J'en viens à votre question relative à l'extension de l'offre. Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur du réseau bruxellois de bus (plan bus), ce sont bien les évolutions en cours et à venir sur le territoire de Haren qui ont amené la STIB à envisager une réorganisation de l'offre de bus dans ce secteur. Ainsi, la STIB a renforcé les capacités en proposant désormais deux lignes de bus traversant le cœur de Haren, à savoir les bus 65 et 80, au lieu d'une seule ligne par le passé.

Le fait de disposer de deux lignes dans le secteur procure à la STIB davantage de latitude pour adapter l'offre en fonction des besoins à venir. La STIB assure et continuera à assurer un suivi de ces lignes pour appréhender au mieux l'évolution des besoins,

Bij het opstellen van het Busplan is rekening gehouden met de complementariteit tussen de openbaarvervoersnetwerken om overlappingen met andere operatoren te voorkomen.

De genoemde Harense scholen liggen op minder dan 100 meter van de halte Dobbelenberg, die door de lijnen 270 en 271 van De Lijn wordt bediend. Die bussen rijden door naar het centrum van Schaarbeek en het Noordstation via de Haachtsesteenweg.

Lijn 21 passeert op een kilometer van de scholen. De MIVB zou de lijn kunnen verlengen, maar dat zou ten koste gaan van de bediening van Eurocontrol en de wijk Maes/Groenstraat, waar geen andere bus stopt. Daarom is de MIVB geen voorstander van zo'n verlenging.

Lijn 21 moest onlangs worden omgeleid tot de Metrologielaan omdat de eindhalte Maes onbereikbaar was door werken in de buurt. De eindhalte werd tijdelijk ingericht op de busstrook in de Haachtsesteenweg, waar lijnen 270 en 271 van De Lijn passeren. Dat is evenwel geen optie als lijn 21 definitief zou worden verlengd. Dan moet er een aangepaste eindhalte komen met voldoende plaats voor de bussen om om te draaien. Er zijn voorlopig echter geen plannen in die richting.

Het zijn uiteraard de huidige en toekomstige ontwikkelingen op het grondgebied van Haren die de MIVB ertoe hebben aangezet om haar busaanbod in die zone te reorganiseren. Zo stoppen er voortaan twee buslijnen, namelijk lijnen 65 en 80, in het centrum van Haren. Dat verhoogt niet alleen de capaciteit, maar geeft de MIVB ook meer vrijheid om haar aanbod aan te passen aan de toekomstige behoeften, zoals de vraag die zal worden gecreëerd door de nieuwe gevangenis.

De Woluwelaan is al uitgerust met gescheiden fietspaden die vanuit Machelen en Diegem naar de nieuwe gevangenis zullen leiden. Bovendien komt er een nieuwe fietsersbrug over de Ring van Brussel die de bereikbaarheid vanuit Leuven en de

compte tenu des nombreux changements auxquels ce quartier fait aujourd'hui face.

La STIB prêtera une attention particulière à la demande générée par la construction de la prison de Haren, et ce dans le respect des ressources disponibles et des contraintes d'exploitation de son réseau.

En ce qui concerne l'accessibilité de la future prison à vélo depuis la Région flamande, la Woluwelaan, axe structurant situé à l'est du site, est déjà équipée de pistes cyclables séparées permettant d'accéder à la prison tant depuis Machelen, situé au nord, que depuis Diegem, au sud. La construction d'une passerelle surplombant le ring de Bruxelles facilitera l'accès au site depuis Leuven et l'ensemble des localités situées le long de la cyclostrade F3.

D'après les informations que nous a fournies la Région flamande, les travaux sont prévus pour l'année prochaine. Nous restons toutefois prudents, dans la mesure où la programmation des travaux n'est pas de notre ressort.

²¹²⁵ Un deuxième accès est formé par la cyclostrade FR0, qui borde le côté ouest de la prison et permettra d'atteindre la prison depuis Woluwe-Saint-Étienne au sud, moyennant une passerelle à aménager pour traverser le boulevard Léopold III. L'aménagement de cette passerelle est prévu sous cette législature, mais je ne suis pas en mesure de vous communiquer un délai précis.

La partie nord - l'accès depuis Vilvorde et Machelen - doit encore être aménagée. L'étude de faisabilité vient de se clôturer.

Depuis la Région de Bruxelles-Capitale, l'accès principal peut se faire via la chaussée de Haecht, puis la rue du Witloof. Un autre accès est possible depuis l'itinéraire cyclable régional (ICR) Senne-Zenne (SZ), que l'on quitte à la hauteur de la rue de Verdun pour accéder au site via un tunnel passant en dessous de la ligne 26.

À l'avenir, la prison sera également accessible depuis deux axes du réseau express régional vélo (RER-vélo). L'un reliera le centre de Bruxelles à Leuven, tandis que le second est un élément de liaison reliant le boulevard Léopold III à la zone de Buda.

Un projet de passerelle enjambant la ligne 27 et situé rue de la Paroisse devrait également permettre, à terme, une connexion plus aisée au site, tant depuis l'ICR que depuis les RER-vélo concernés.

Enfin, un nouvel itinéraire pourrait être envisagé depuis le canal - pont de Buda - mais nécessiterait la construction d'un ouvrage d'art pour traverser la ligne 25 ou, à défaut, un détour via la rue Général Leman.

Je vous rejoins sur la nécessité d'élaborer des solutions. Le plan bus permet de réagir avec un maximum de flexibilité. Le fait de disposer de deux lignes à Haren permettra à la STIB

gemeenten langs fietssnelweg F3 zal verbeteren. Die werken zouden volgend jaar gepland zijn.

De gevangenis zal voorts bereikbaar zijn vanuit Sint-Stevens-Woluwe via fietssnelweg FR0, waarvoor een nieuwe brug over de Leopold III-laan zal worden gebouwd. Die brug is tijdens deze legislatuur gepland, maar ik kan nog geen nadere datum meedelen.

Het noordelijke gedeelte, de toegang via Vilvoorde en Machelen, moet nog worden aangelegd. De haalbaarheidsstudie is net afgerond.

Vanuit het Brussels Gewest kan de nieuwe gevangenis worden bereikt via de Haachtsesteenweg en de Witloofstraat of via de gewestelijke fietsroute (GFR) Zenne.

De gevangenis zal dus bereikbaar zijn via twee assen van het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN): de as die het centrum van Brussel met Leuven verbindt en de as van de Leopold III-laan naar de Budawijk.

Op termijn komt er nog een fietsersbrug over spoorlijn 27 aan de Parochiestraat.

Er kan ook nog een nieuwe route worden overwogen vanaf het kanaal (Budabrug), maar dan moet er een brug over spoorlijn 25 worden gebouwd of een omweg via de Generaal Lemanstraat worden gecreëerd.

d'évaluer correctement la situation et de procéder aux adaptations nécessaires, eu égard à tous les aménagements qui sont encore prévus dans cette zone de Bruxelles.

2127 **M. Jamal Ikazban (PS)**.- J'ai bien compris qu'un plan bus se prépare à l'avance. J'ai également entendu que l'entité de Haren sera dorénavant desservie par deux lignes de bus plutôt qu'une. C'est important pour ce quartier en pleine expansion, qui est situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles et qui compte toujours plus d'habitants, de logements, d'écoles, d'entreprises et d'équipements sportifs. Il mérite une desserte digne de ce nom.

Je regrette qu'il ne puisse être répondu favorablement à la demande des riverains qui nous ont contactés concernant la prolongation de la ligne 21. Vous savez qu'à Bruxelles, les questions liées à la mobilité créent souvent des polémiques et des dissensions. Or, en l'occurrence, ce sont des habitants et des travailleurs qui réclament une extension de l'offre de la STIB. Il s'agit là d'un élément positif auquel nous devons être attentifs. Lorsque des citoyens nous demandent de réfléchir à la prolongation de lignes pour faciliter la vie des écoliers, des parents, des riverains, essayons d'en tenir compte. J'espère qu'une solution pourra être rapidement trouvée pour ces riverains.

2129 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Concernant la ligne de bus 21, deux arrêts de De Lijn séparés d'une centaine de mètres peuvent effectivement sembler suffisants, mais tout le monde ne possède pas un abonnement à la société De Lijn. Une personne dotée d'un abonnement de la STIB doit parcourir à pied une distance d'1 km, alors que la distance raisonnable considérée dans les études est de 500 m.

La demande me paraît donc légitime aussi longtemps que toutes les lignes de transport ne seront pas accessibles au même prix.

Concernant la prison de Haren, et même si la question ne se limite pas à cette prison mais pourrait également s'appliquer aux grands ensembles concernés par les plans d'aménagement directeurs (PAD), nous devons acquérir le réflexe de prévoir le réseau de mobilité avant l'entrée en fonction de l'aménagement en question.

Il s'agit là d'un aspect essentiel pour que les nouveaux usagers prennent d'emblée de bonnes habitudes allant dans le sens du plan Good Move. Dès lors, dans le cas de la prison, nous souhaitons qu'un maximum de trajets puissent se faire à pied, à vélo ou en transports en commun, de façon à ne pas surcharger ces quartiers de trafic automobile.

- *Les incidents sont clos.*

2135 **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

2135 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Het is jammer dat buslijn 21 niet kan worden verlengd. Mobiliteitskwesties leiden in Brussel vaak tot onenigheid. In dit geval vragen gebruikers en werknemers om een uitbreiding van het aanbod. We moeten daar rekening mee houden. Ik hoop dat er snel een oplossing komt.*

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *De twee haltes van De Lijn op nauwelijks honderd meter van elkaar zouden op zich inderdaad kunnen volstaan, maar niet iedereen heeft een abonnement van De Lijn. Wie alleen een MIVB-abonnement heeft, moet 1 km lopen naar een bushalte, terwijl onderzoeken uitgaan van een redelijke loopafstand van 500 m. Mijn verzoek lijkt me dus redelijk, zolang alle lijnen niet toegankelijk zijn tegen dezelfde prijs.*

We moeten ons de goede gewoonte eigen maken om de mobiliteit goed te regelen vooraleer we grote infrastructuur in gebruik nemen. Dat is van essentieel belang om gebruikers van bij de start goede mobiliteitsgewoonten bij te brengen. In het geval van de gevangenis van Haren willen we dat mensen zich daar zo veel mogelijk te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naartoe begeven.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

2135 **concernant "la fiscalité automobile pour personnes handicapées".**

2137 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il ne s'agit pas de recommencer les nombreux débats dont Smart Move a déjà fait l'objet, notamment hier en commission, mais j'aimerais revenir sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur, à savoir la question des personnes porteuses de handicap. Ces personnes ont bien évidemment des besoins de déplacement et certaines d'entre elles disposent de véhicules, parfois adaptés et assez onéreux.

Cette question essentielle est reprise dans l'ordonnance de la mi-décembre 2016 portant sur l'intégration de la dimension du handicap en Région bruxelloise. Vous n'ignorez pas que les personnes porteuses de handicap bénéficient de certains avantages pour leurs déplacements, qu'il s'agisse de cartes de réduction sur les transports en commun, de cartes de stationnement ou encore d'avantages fiscaux. En effet, certaines de ces personnes peuvent prétendre à la suppression de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation si elles rencontrent certaines conditions.

Or, étant donné que la réforme en cours a pour ambition de supprimer ces taxes afin de taxer l'usage et non plus la possession de véhicules, les personnes en situation de handicap risquent d'être privées de l'avantage dont elles bénéficiaient auparavant.

La question des personnes porteuses d'un handicap est-elle abordée dans le cadre du plan Smart Move ? Élaborez-vous un système permettant aux personnes en situation de handicap de conserver, d'une manière ou d'une autre, leurs avantages actuels ? Dans l'affirmative, quelles pistes explorez-vous à cette fin ? Une sorte de dérogation à la taxe kilométrique ou à la tarification de congestion est-elle envisagée pour les personnes handicapées ?

2139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le savez, cette question a déjà été évoquée hier lors d'un débat avec M. Gatz, qui est chargé de cette réforme essentielle. Il s'agit, en d'autres termes, de la prise en considération des automobilistes à mobilité réduite dans le projet de tarification Smart Move.

Je peux vous assurer que, depuis le début des discussions sur Smart Move, les personnes à mobilité réduite font partie de nos préoccupations. Les propositions formulées par les administrations comprennent des mesures visant à traiter les personnes à mobilité réduite dans le même esprit que la législation actuelle. Ainsi, nos administrations ont effectivement proposé d'accorder une dispense aux véhicules utilisés par les personnes à mobilité réduite dans le cadre du plan Smart Move. À cet effet, nous nous baserons sur les deux éléments suivants :

- le véhicule et la plaque d'immatriculation sont liés à la carte spécifique visée à l'article 27.4.3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation et de l'usage de la voie publique ;

betreffende "de autofiscaliteit voor personen met een handicap".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Mensen met een beperking moeten zich vanzelfsprekend ook verplaatsen en een aantal van hen bezit een aangepaste auto.*

De kwestie staat in de ordonnantie van half december 2016 betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. U weet dat de mensen in kwestie een aantal voordelen genieten, zoals korting voor het openbaar vervoer, parkeerkaarten en fiscale voordelen. Een aantal van hen geniet vrijstelling van de belasting op de inverkeerstelling.

Door de hervorming van de verkeersbelasting, die moet leiden tot belasting op het gebruik in plaats van het bezit, dreigt dat voordeel verloren te gaan.

Is er in Smart Move aandacht voor mensen met een handicap? Komt er een systeem waardoor ze de huidige voordelen kunnen behouden? Komen ze eventueel in aanmerking voor een vrijstelling van de kilometerheffing?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De kwestie kwam gisteren al aan bod tijdens een debat met minister Sven Gatz, die de hervorming aanstuurt.*

Van bij de start van de besprekingen van Smart Move houden we rekening met wie minder mobiel is. De voorstellen van de administraties bevatten maatregelen om de geest van de huidige wetgeving te behouden. Zo is er voorgesteld om vrijstelling te geven aan wie minder mobiel is. We baseren ons op de volgende elementen:

- de auto en het kenteken moeten verbonden zijn met de specifieke kaart bedoeld in artikel 27.4.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975;

- de auto moet specifiek zijn uitgerust voor het vervoer van mensen die minder mobiel zijn.

Wie zo'n auto bezit, geniet dezelfde uitzonderingsregeling als vandaag, waardoor hij kan worden vrijgesteld van de kilometerheffing.

- les véhicules sont équipés spécifiquement pour le transport de personnes à mobilité réduite, par exemple via le système destiné à faire entrer la chaise roulante et son occupant dans le véhicule.

Ce type d'usager pourra ainsi bénéficier du même régime d'exemption que celui existant actuellement. Ainsi, les véhicules de personnes à mobilité réduite peuvent être dispensés de la tarification Smart Move. J'espère que cela répond à vos préoccupations et à celles des personnes à mobilité réduite.

2141 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je constate que le sujet ne vous est pas étranger et que vous avez pris certaines dispositions. Nous verrons ce qu'il se passera concrètement. Ce projet évoluera encore, notamment en raison de la possible concertation et des dissensions au sein du gouvernement.

- *L'incident est clos.*

2145 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE**

2145 **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,**

2145 **concernant "l'application SimBus et son impact en termes de recrutement".**

2147 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Le projet SimBus a vu le jour dans le cadre du prix Eurêka 2019 de la STIB, qui récompense chaque année des idées et projets innovants, initiés par le personnel en faveur de la qualité du service offert aux clients.

Le message est le suivant : "Un job comme chauffeur de bus, ça vous dit ? Faites le test avec SimBus !". SimBus est une application de simulation de conduite d'un bus de la STIB utilisant des images réelles du réseau sur quatre lignes de bus existantes. De nouvelles lignes seront ajoutées au fur et à mesure de l'expérimentation.

L'application, téléchargeable gratuitement sur l'App Store et Google Play, permet de s'essayer à la conduite d'un bus de la STIB sur le réseau. Elle propose plusieurs niveaux de difficulté croissante et permet de tester la conduite sur trois vraies lignes de bus du réseau.

Le joueur doit effectuer les bonnes actions dans le temps imparti afin de poursuivre sa route. Il peut ensuite partager son score sur les réseaux sociaux et le comparer avec celui des autres joueurs.

La STIB compte plus de 60.000 joueurs actifs et 100.000 sessions de jeu, soit un ratio de 1,6 session de jeu par joueur, ce qui n'est pas énorme. En outre, Google Play ne mentionne qu'environ 10.000 téléchargements, tandis que ce chiffre n'est pas disponible sur l'App store.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *U bent vertrouwd met de materie en hebt al schikkingen getroffen. We zullen zien wat die concreet opleveren.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

betreffende "de SIMBUS-app en de gevolgen ervan voor de aanwerving".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *SimBus kwam tot stand in de context van de Eurekaprijs waarmee de MIVB jaarlijks vernieuwende klantvriendelijke ideeën van het personeel beloont.*

De boodschap is "Al eens gedacht aan een baan als buschauffeur? Doe de test met SimBus!" SimBus is een gratis app waarmee je virtueel met de bus kunt rijden op een aantal bestaande MIVB-lijnen.

De speler moet binnen de tijd de juiste beslissingen nemen om zijn reis verder te kunnen zetten. Achteraf kan hij zijn score delen op sociale netwerken.

Hoe vaak is SimBus alles bij elkaar gedownload? Zijn er sinds de start nieuwe lijnen toegevoegd? Zijn er plannen voor een SimMetro of SimTram?

Begin 2019 maakte de MIVB bekend dat er dat jaar 800 vacatures waren, waaronder bijna 30 voor buschauffeur. Werden die datzelfde jaar ingevuld?

Sinds de SimBus-app beschikbaar is, beweert de MIVB 2.000 cv's voor de functie van buschauffeur te hebben ontvangen, wat neerkomt op iets minder dan 5% van de jaarlijkse sollicitaties.

Hoeveel sollicitaties zijn er alles bij elkaar in 2019 geweest? Hoeveel van de sollicitanten wilden buschauffeur worden?

Combien de téléchargements ont-ils été effectués, toutes plateformes confondues ? De nouvelles lignes ont-elles été ajoutées depuis le lancement de l'application, et notamment lors de la mise à jour d'avril 2020 ? Existe-t-il des projets de SimMétro ou de SimTram ?

Au début de l'année 2019, la STIB annonçait plus de 800 postes à pourvoir d'ici la fin de l'année, dont près de 30 personnes pour le bus. Les 30 postes ont-ils été effectivement pourvus fin 2019 ?

Déjà annoncé en 2019, le message est maintenu en 2020, comme indiqué sur la page de présentation de l'application : "La STIB recherche 500 chauffeurs en 2020". Depuis le lancement de l'application SimBus, la STIB déclare avoir reçu plus de 2.000 curriculum vitae pour la fonction de chauffeur de bus, en l'occurrence un peu moins de 5 % du nombre de sollicitations annuelles évoqué par la presse. Précisons qu'en 2019, la STIB recevait chaque mois plus de 3.500 candidatures.

Combien de candidatures ont-elles été reçues au total en 2019, et plus particulièrement pour la fonction de chauffeur de bus ? Quelle a été l'incidence de la crise du Covid-19 sur le nombre de sollicitations reçues et sur les engagements ?

Selon Johan Claes, manager à la STIB, les utilisateurs qui enregistrent un bon score sont invités à jeter rapidement un œil sur le site jobs.stib.be. Qu'entend la STIB par "bon score" ? Combien de joueurs ont-ils effectivement été invités à visiter le site jobs.stib.be après avoir atteint ce score ? Parmi les joueurs invités, combien ont-ils finalement été reçus en entretien et éventuellement engagés ?

La STIB conçoit-elle réellement ce jeu de simulation comme un outil de présélection ?

²¹⁴⁹ Une publication du 21 janvier 2020 sur la page Facebook de la STIB évoque la récompense des meilleurs scores sur l'application SimBus pour les mois de novembre et de décembre 2019.

Il est indiqué également : "Vous avez aussi envie de gagner de jolis prix ? Téléchargez vite notre appli et tentez de battre les records. De nouveaux gagnants seront récompensés en février et en mars !".

Quel a été le coût de développement de l'application ? Sur quels critères le marché a-t-il été attribué et qui l'a remporté afin de concevoir l'application ? Quel est le coût global de l'opération, comprenant les coûts de communication et les prix offerts ? Quels étaient les lots ?

De manière générale, tant sur l'App Store que sur Google Play, les critiques quant à la jouabilité sont très sévères. Le taux de satisfaction des joueurs est visiblement très bas et les notes, sans appel, malgré la mise à jour d'avril 2020. Quelles en sont les raisons ? Avez-vous enquêté sur cet aspect et quels sont les correctifs prévus pour améliorer l'application ?

Welke gevolgen had de coronacrisis voor het aantal sollicitaties en de rekrutering?

Volgens MIVB-manager Johan Claes worden gebruikers die goed scoren attent gemaakt op het bestaan van jobs.mivb.be. Wat verstaat de MIVB onder een goede score? Hoeveel gebruikers worden na het behalen van zo'n score naar jobs.mivb.be geleid? Hoeveel van hen komen uiteindelijk op sollicitatiegesprek en hoeveel worden er in dienst genomen?

Ziet de MIVB de app werkelijk als een preselectietool?

Op 21 januari 2020 verscheen op de Facebook-pagina van de MIVB een bericht waaruit bleek dat de beste SimBus-scores van de maanden november en december 2019 op een beloning konden rekenen.

Hoeveel kostte de bouw van de app? Wat waren de aanbestedingsvoorwaarden en welk bedrijf kwam als de winnaar uit de bus? Hoeveel kost de hele operatie, inclusief communicatie en prijzen?

Er is heel wat kritiek op de speelbaarheid. De tevredenheid over de app is erg laag, ondanks de update van april 2020. Hoe komt dat? Wat wordt eraan gedaan?

Hoeveel chauffeurs vertrekken in de loop van de volgende vijf jaar met pensioen? Hoeveel hebben er de voorbije vijf jaar ontslag genomen?

Buschauffeur is een stresserend beroep. Wat zijn de belangrijkste redenen om ontslag te nemen? Wat wordt er gedaan om het grote verloop tegen te gaan? Hoeveel mensen moeten er in 2021 in dienst komen om het aanbod uit te breiden?

Le besoin en chauffeurs de bus étant fortement corrélé au nombre de départs à la retraite et au rythme de déploiement du plan bus, pouvez-vous nous préciser combien de chauffeurs de bus partiront à la retraite dans les cinq prochaines années ? Combien d'entre eux ont-ils démissionné de leur poste ces cinq dernières années ?

Le travail de chauffeur de bus est exigeant et stressant. Quelles sont les principales raisons de ces démissions enregistrées par la STIB ? Quelles sont les mesures mises en œuvre pour éviter ce taux de renouvellement ? Combien d'engagements complémentaires seront-ils nécessaires en 2021 pour renforcer l'offre de services prévue par le plan bus et l'ouverture de nouvelles lignes ?

Enfin, avez-vous joué à SimBus ?

2151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'avoue avoir joué à ce jeu, qui est facile au début mais se complexifie après un temps. Nous avons besoin de conducteurs et de conductrices de bus, alors toute méthode est bonne si elle encourage les gens à postuler. Il y a toujours des postes de conducteurs vacants, n'hésitez pas à le faire savoir !

En ce qui concerne l'application SimBus, il y a eu 32.100 téléchargements via Google Play et 14.300 téléchargements via l'Apple Store, ce qui fait près de 50.000 téléchargements jusque décembre 2020.

Dans votre question, vous parlez de quatre lignes, mais, depuis le lancement du jeu, la ligne 80 a été ajoutée.

Il n'existe pas de jeu de conduite pour le tram ou pour le métro en version mobile. Il est par contre possible pour les visiteurs du Mobi² de s'essayer à la conduite d'un tram ou d'un métro.

Une application de conduite de tram ou de métro n'est pas prévue, car l'objectif de SimBus est d'en faire un outil de promotion en faveur du recrutement. De plus, l'engagement de conducteurs de tram et de métro est plus facile, tandis que les besoins en personnel pour la conduite de bus sont plus importants. Il y a en effet plus de lignes et plus de véhicules à ce niveau-là. La population réclame, en outre, encore davantage de lignes de bus.

2153 Le bon score est de 5.000 points pour les lignes faciles, 10.000 points pour les lignes moyennes et 15.000 points pour les lignes difficiles. Ces niveaux de points servent à activer l'élément ludique du jeu et le buzz médiatique par la même occasion. Ils ont également pour but d'éviter de donner l'impression aux joueurs que, même avec un score de 0, on peut devenir chauffeur de bus.

La STIB n'a jamais conçu ce jeu comme un outil de présélection, mais comme un outil de communication et de marketing pour stimuler les candidatures, donner à la STIB l'image d'un employeur moderne, montrer qu'il n'est pas aussi simple qu'on le pense d'être chauffeur de bus à Bruxelles et ainsi redorer le blason des chauffeurs.

Hebt u SimBus zelf al gespeeld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb het spel al gespeeld. Er is grote nood aan buschauffeurs en daarom zetten we alle mogelijke middelen in om mensen warm te maken voor een sollicitatie.*

SimBus is tot in december 2020 32.100 keer gedownload via Google Play en 14.300 keer via de Apple App Store.

U hebt het over vier lijnen, maar sinds het spel op de markt kwam, is lijn 80 eraan toegevoegd.

Er is geen mobiele app om virtuele tram- of metroritten te maken. Wie een bezoek brengt aan Mobi², kan dat daar uitproberen.

Er zijn geen plannen voor een SimTram of SimMetro, omdat er vooral een groot tekort aan buschauffeurs is.

Een goede score gaat van 5.000 punten voor gemakkelijke tot 15.000 voor moeilijke lijnen. Die scores zorgen voor het ludieke aspect en media-aandacht.

De MIVB ziet het spel niet als een preselectietool, maar als een communicatie-instrument dat sollicitaties helpt te genereren, bijdraagt tot een modern werkgeversimago en duidelijk maakt dat het beroep van buschauffeur moeilijker is dan je denkt.

De MIVB had nooit de bedoeling om een complexe game te ontwikkelen. SimBus is een rechtlijnige simulatie om op originele wijze sollicitanten aan te trekken.

L'objectif de la STIB n'a jamais été de développer un jeu technologique complexe, à l'instar des jeux plébiscités par les gamers, comme le simulateur de vol pour les avions. SimBus est un jeu de simulation construit de façon rectiligne ; on ne peut ni intervenir, ni faire une fausse manœuvre, ni créer un accident. Le but n'est pas que l'appli soit très bien cotée sur Apple Store ou Google Play en faisant concurrence aux jeux modernes, mais bien d'attirer les candidats potentiels de manière originale, en se démarquant des campagnes de recrutement classiques. La présence de SimBus sur Google Play et Apple Store permet de télécharger l'application.

Le coût de base de l'application est de 24.000 euros, auxquels s'ajoute un budget pour des fonctionnalités supplémentaires. Bien entendu, ces montants n'ont aucune commune mesure avec le coût de développement des jeux dont les gamers sont friands. SimBus a été conçu en interne et développé pour partie en interne et pour partie avec le concours de l'agence de communication avec laquelle la STIB a conclu un contrat-cadre pour ses différentes actions de marketing.

2155 Le coût de la campagne de lancement s'élève à près de 50.000 euros (campagnes dans la presse, sur des sites internet et ceux de la STIB). Certaines campagnes ont eu un effet positif et stimulé les recrutements pour l'ensemble des métiers de la STIB. Cela a entraîné l'augmentation du nombre de visiteurs sur le site de la STIB consacré aux offres d'emploi en général, pas uniquement pour la fonction de chauffeur. De plus, cette campagne a renforcé l'image moderne de la STIB et la fierté de nos chauffeurs, qui sont les premiers ambassadeurs de cette fonction.

Le coût total des prix offerts s'élève à 2.724 euros. Le premier prix était un tram électrique miniature, le deuxième, une boîte à clés en forme d'oblitérateur et le troisième, un Monopoly spécial STIB.

Concernant le recrutement, j'apporterai une correction à propos des chiffres que vous avez présentés. Début 2019, la STIB a annoncé plus de 840 postes vacants, dont plus de 500 emplois de conducteur. Les 30 postes vacants de conducteurs de bus correspondent au nombre de postes qu'il reste à pourvoir d'ici à la fin de l'année. Ce chiffre a été communiqué au début du mois d'octobre. Si l'on additionne les postes qui étaient à pourvoir initialement et les nouvelles ouvertures de fonction en cours d'année, au total, 965 nouveaux collaborateurs ont rejoint l'entreprise en 2019.

Parmi ces nouveaux collaborateurs, presque 40 % viennent renforcer le personnel de conduite, tous modes confondus. Sur les 965 nouveaux collaborateurs, on comptait 309 nouveaux collaborateurs conducteurs de bus, soit 32 %.

En 2019, le service de recrutement de la STIB a reçu plus de 25.000 candidatures.

2157 Il n'est pas possible d'isoler les CV reçus depuis le lancement de l'application SimBus, car il y a continuellement plusieurs campagnes de recrutement en cours. La STIB a toutefois

De basisprijs voor de app bedraagt 24.000 euro met extra's voor aanvullende functies. SimBus werd deels intern ontwikkeld en deels in samenwerking met het communicatieagentschap waarmee de MIVB een marketingcontract heeft gesloten.

De kostprijs van de lanceringscampagne bedroeg bijna 50.000 euro. Daardoor hebben veel meer mensen de vacatures geraadpleegd op de site van de MIVB en niet alleen die voor chauffeurs. Bovendien heeft de campagne het moderne imago van de MIVB en de fierheid van de chauffeurs versterkt.

De kosten voor de uitgereikte prijzen bedroegen 2.724 euro. De eerste prijs was een miniatuurtram, de tweede een sleuteldoos in de vorm van een kaartjesknipper en de derde een MIVB-editie van Monopoly.

Begin 2019 had de MIVB ruim 840 vacatures, waarvan ruim 500 voor chauffeurs. In oktober 2020 zocht ze nog maar dertig chauffeurs. In totaal zijn er in 2019 965 personen aangeworven, waarvan 40% chauffeurs. 309 nieuwkomers (32%) zijn buschauffeurs.

In 2019 ontving de MIVB ruim 25.000 kandidaturen. Het is onmogelijk om daar de kandidaturen uit te halen die het gevolg zijn van SimBus, omdat er voortdurend meerdere

constaté, au lancement de SimBus, une augmentation de 37 % de visites pour la fonction de chauffeur de bus sur le site reprenant ses offres d'emploi. La STIB constate également que depuis le lancement de l'application SimBus, il n'a plus été nécessaire de lancer de grandes campagnes ciblées pour recruter des chauffeurs de bus, ni d'organiser des Job Days spécifiques pour cette fonction.

Il n'est pas possible non plus de savoir combien de joueurs ayant obtenu un bon score ont été invités à postuler, puis convoqués à un entretien, car il n'y a aucun lien direct entre le jeu et le fait de postuler sur le site. Pour des raisons de protection de la vie privée, il n'était pas non plus obligatoire de s'inscrire au jeu par courriel si le joueur ne voulait pas participer au concours de lancement.

J'en viens à votre question sur l'impact de la crise sanitaire sur le recrutement. Après avoir connu une diminution du nombre de visites et de sollicitations en mars et avril 2020, la STIB a enregistré une remontée des visites sur son site dédié à l'emploi (jobs.stib-mivb.be) à partir du début du mois de mai et, à partir de la mi-juillet, une hausse très significative du nombre de visites sur son site emploi.

Quant aux sollicitations, le nombre de C.V. reçus a diminué en mars et avril 2020 par rapport aux mois précédents, mais est remonté ensuite dès mai 2020, dépassant même de plus de 15 % les chiffres enregistrés au cours des mêmes mois de l'année précédente.

La crise du Covid-19 n'a pas eu d'impact sur le nombre de postes à pourvoir, ni sur le recrutement, qui s'est poursuivi ces derniers mois et est toujours en cours. Le seul impact a été la fermeture temporaire des centres de formation, laquelle a provoqué des retards dans l'entrée en service des collaborateurs et collaboratrices devant suivre un écolage, par exemple à la conduite. Les formations ont repris depuis, et les écolages se poursuivent.

²¹⁵⁹ Le retard dans les formations du personnel de conduite a été réduit autant que possible grâce aux efforts fournis par les différents services chargés du recrutement et des formations. Parmi les agents engagés en 2020, certains n'ont toutefois pas encore reçu leur formation complète et ne sont donc pas encore en fonction dans leur dépôt.

S'agissant du personnel de conduite des bus, en additionnant les personnes qui ont déjà manifesté leur choix de mettre fin à leur carrière professionnelle (départ conventionnel ou âge légal de la retraite) et celles qui ne l'ont pas encore fait, 57 pourraient partir à la retraite dans les cinq prochaines années (de 2020 à 2026 compris).

Entre octobre 2015 et octobre 2020, 238 chauffeurs ont démissionné de leur poste, sur 4.102 collaborateurs à la conduite. Sur la même période, le personnel a augmenté de 1.417 collaborateurs, dont 665 à la conduite, tous modes confondus.

rekruteringscampagnes aan de gang zijn. Het is ook onmogelijk om na te gaan hoeveel spelers met een goede score werden uitgenodigd om een kandidatuur in te dienen en hoeveel er uiteindelijk op gesprek geweest zijn.

Sinds de start van de SimBus-campagne heeft de MIVB echter wel vastgesteld dat de vacatures voor buschauffeur op de website 37% meer bezoekers krijgen en dat er sindsdien geen grote campagnes voor het vinden van buschauffeurs meer nodig bleken.

Wat de impact van de coronacrisis betreft, raadpleegden in maart en april 2020 beduidend minder mensen de vacaturewebsite van de MIVB (jobs.stib-mivb.be), maar vanaf mei begon dat aantal weer te stijgen en vanaf midden juli zelfs zeer sterk. Ook het aantal ingediende kandidaturen daalde in maart en april, maar steeg daarna weer tot grotere hoogten dan in dezelfde maanden vorig jaar.

De coronacrisis heeft geen invloed gehad op het aantal vacatures en aanwervingen. Alleen de opleidingscentra waren een tijdlang gesloten, zodat onder meer de nieuwe chauffeurs pas later in dienst konden treden, maar ondertussen draait alles weer.

De verschillende diensten hebben een inspanning geleverd om de achterstand in de opleidingen zoveel mogelijk weg te werken, maar er zijn zeker chauffeurs die nog in opleiding zijn.

Tot 2026 komen er 57 buschauffeurs in aanmerking voor pensioen. Tussen oktober 2015 en oktober 2018 hebben 238 chauffeurs ontslag genomen, op een totaal van 4.102. In dezelfde periode kwamen er bij de MIVB 1.417 medewerkers bij, waarvan 665 bus-, tram- of metrobestuurders.

De chauffeurs die vertrokken, deden dat officieel wegens kansen elders, de jobinhoud, de activiteitensector en persoonlijke redenen, zoals een betere werktijdregeling of personen die hun loopbaan een nieuwe wending willen geven.

De nieuwe werknemers weten in principe perfect wat ze kunnen verwachten, wanneer ze bij de MIVB aan de slag gaan. Als iemand ontslag neemt, wordt er gepeild naar de reden. Daaruit is tot nu toe geen algemeen probleem of minpunt gebleken.

Les chauffeurs ayant démissionné l'ont fait pour des raisons personnelles, de secteur d'activité, d'opportunité de carrière ou de contenu de la fonction. Les raisons personnelles sont diverses : poste plus proche ou proposant des horaires différents, changement de métier ou d'orientation (par exemple, une personne qui a décidé de revenir à son métier d'origine), etc.

En règle générale, les personnes engagées étaient bien informées, savaient à quoi s'attendre et n'ont, de ce fait, pas eu de surprise particulière lors de leur entrée en fonction à la STIB.

Les démissions font toutes l'objet d'une collecte des motivations. Des entretiens de sortie sont régulièrement organisés pour les chauffeurs sans accompagnateur, mais pas systématiquement. Ils n'ont révélé aucun problème transversal ni point d'amélioration particulier.

²¹⁶³ La STIB reste attentive aux processus d'embarquement et d'accueil de son personnel, ainsi qu'à la qualité de la formation initiale. Ces éléments cruciaux permettent de faciliter l'entrée du collaborateur ou de la collaboratrice dans ses nouvelles fonctions.

Le contrôle régulier et permanent permet également à la STIB d'identifier des points d'action localement, au sein des dépôts, notamment en matière d'information des agents.

Enfin, les politiques de la STIB en matière de ressources humaines (RH), la présence et le support de ses conseillers sociaux et équipes de contact RH à tous niveaux - promotion, évaluation, collaboration avec les collègues et les supérieurs -, combinés au travail de gestion de proximité, permettent à la STIB d'agir rapidement et de trouver des solutions pour fidéliser ses agents.

En ce qui concerne le recrutement prévu en 2021, les chiffres peuvent, bien entendu, évoluer en cours d'année. Pour 2021, la STIB évalue actuellement le besoin de recrutement de chauffeurs de bus à 414 personnes. Sur ces 414 postes, un peu moins de la moitié concerne des engagements supplémentaires. Pour le reste, il s'agit de remplacements. Ce personnel supplémentaire est nécessaire pour renforcer l'offre de services, assurer de nouvelles lignes, suivre les évolutions induites par la mise en service du plan directeur du réseau bruxellois de bus, etc.

²¹⁶⁷ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Nous devons être fiers de constater que notre société de transport public est le plus grand employeur de la Région.

Je crois que l'idée de cette application est excellente. Il faut communiquer sur le fait qu'il y a des emplois à pourvoir.

Par contre, ne pas s'intéresser aux évaluations sur les plateformes de téléchargement est fort dommage. Le jeu SimBus, que j'ai essayé à de nombreuses reprises, pêche par la mauvaise qualité de sa réalisation. Si l'on est vraiment dans une logique de communication et pas de prérecrutement, simplifions-le, car,

De MIVB blijft wel aandacht besteden aan het onthaal van nieuwe medewerkers en aan de kwaliteit van de opleidingen. Door regelmatige controles kan de MIVB tijdig ingrijpen bij lokale problemen, bijvoorbeeld in bepaalde depots. Door haar personeelsbeleid en door de aanwezigheid op alle niveaus van sociale adviseurs en aanspreekpunten van de personeelsdienst, kan de MIVB snel ingrijpen en oplossingen vinden.

Momenteel schat de MIVB dat ze in 2021 414 buschauffeurs moet aanwerven. In slechts iets meer dan de helft van de gevallen gaat het om vervangingen. Het bijkomende personeel is nodig om het aanbod aan diensten te vergroten, nieuwe lijnen uit te baten enzovoort.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik stel met fierheid vast dat de MIVB de grootste werkgever is van het gewest.*

De app is een uitstekend idee. Communicatie over jobs is immers heel belangrijk. Het is echter fout om geen aandacht te besteden aan de evaluaties op de downloadplatformen. Het spel SimBus kan heel wat eenvoudiger en gebruiksvriendelijker. Maar het idee is zeker goed!

Welk communicatiebedrijf was bij het project betrokken?

pour le commun des mortels, il est impossible de faire plus de 25 m avec ce bus ! Néanmoins, l'idée est excellente.

Quelle est l'entreprise de communication qui a été associée à ce projet ?

2167 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est l'entreprise avec laquelle nous avons conclu un contrat-cadre, via un marché public. Si vous voulez son nom, je devrai m'informer.

- *L'incident est clos.*

2179 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2179 **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,**

2179 **concernant "le contrôle du stationnement durant le deuxième confinement".**

2181 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vais poser ma question orale depuis le siège de la présidence.

Lors du premier confinement, le contrôle du stationnement payant en Région bruxelloise a été suspendu. Les raisons étaient évidentes : permettre aux personnes se trouvant confinées, en télétravail obligé, de stationner leur véhicule gratuitement et d'éviter de recevoir des amendes difficilement justifiables au vu des circonstances sanitaires exceptionnelles. Cette mesure évitait ainsi de pénaliser une série de personnes qui ne bénéficiaient pas d'une carte de riverain, alors que leur véhicule devait rester stationné, les déplacements étant interdits. On pense évidemment aux personnes qui venaient de déménager, qui habitent dans des zones rouges ou encore qui utilisaient un véhicule professionnel alors immobilisé.

Il semble qu'à l'occasion de ce deuxième confinement, vous n'avez pas renouvelé l'initiative. Au contraire, vous avez fait parvenir aux dix-neuf communes un courrier leur demandant de maintenir les contrôles et d'essayer d'harmoniser la politique des différentes communes en la matière. Votre justification tenait au fait que, pour ce second confinement, il n'est pas interdit aux Bruxellois de se déplacer.

La situation a aujourd'hui évolué avec la réouverture des commerces non essentiels. Néanmoins, je comprends mal cette explication puisque, dans les faits, tous les commerces n'ont pas rouvert, le télétravail reste obligatoire, les écoles ont dû fermer leurs portes un certain temps et un couvre-feu est toujours en vigueur de 22h à 6h. L'ensemble de ces mesures et les conditions sanitaires très graves que connaît notre pays entraînent donc de facto une diminution drastique des déplacements. L'immense majorité de la population n'a aucune raison de se déplacer, en

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We hebben via een openbare aanbesteding een kadercontract afgesloten met een onderneming. De naam zou ik moeten navragen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG 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 controle op het parkeren tijdens de tweede lockdown".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik spreek in eigen naam.*

Tijdens de eerste lockdown werd de controle op het betaald parkeren opgeschort, om mensen te sparen die in principe, om allerlei redenen, hun wagen zouden moeten verzetten, terwijl verplaatsingen verboden waren. Tijdens de tweede lockdown werd die maatregel echter niet herhaald. Integendeel, de negentien gemeenten kregen zelfs een brief met de vraag om te blijven controleren. Uw verantwoording was dat het tijdens de tweede lockdown niet verboden was om zich te verplaatsen.

Dat begrijp ik niet goed. Telewerk blijft immers verplicht, de scholen zijn een tijd gesloten geweest en er is nog steeds een avondklok tussen 22 uur en 6 uur van kracht. Dat beperkt de verplaatsingen drastisch. De grote meerderheid van de mensen heeft geen enkele reden om zich te verplaatsen, tenzij om boodschappen te doen, meestal in de buurt van de woning.

dehors des courses urgentes qu'elle doit effectuer, souvent non loin de son domicile.

2183 J'ai dès lors du mal à comprendre le raisonnement qui sous-tend ces consignes. Qu'en est-il aujourd'hui des consignes visant à imposer des amendes dans ce contexte ? Le maintien du contrôle continue, par ailleurs, de monopoliser des effectifs sur le terrain, à l'heure même où le caractère essentiel de leur mission est remis légitimement en question. Rappelons enfin que cette reprise du contrôle touchera majoritairement les ménages plus fragilisés, qui ne possèdent pas de garage privé.

Pourquoi ne pas avoir décidé de suspendre à nouveau le contrôle du stationnement en Région bruxelloise ? Sur quels éléments avez-vous appuyé votre réflexion ? Quelle concertation a-t-elle été opérée au préalable avec les communes à ce sujet, en amont du deuxième confinement ? Quel avait été le préjudice financier pour parking.brussels au moment de la première suspension du contrôle ? Le principal argument que vous aviez utilisé pour justifier votre décision était que les déplacements étaient cette fois autorisés.

Quelles mesures ont-elles été mises en place afin d'empêcher un traitement discriminatoire entre les habitants des différentes communes, étant donné que les tarifs de stationnement payant sont différents ? Que ressort-il de l'invitation que vous aviez lancée aux communes à mener une politique harmonisée en la matière ?

Par cette question orale, je souhaite vous demander un assouplissement, notamment durant les fêtes de fin d'année. Certaines communes l'avaient fait à l'occasion des fêtes précédentes. Ne serait-il pas opportun d'inviter les services de contrôle à mettre la pédale douce au moment des fêtes de fin d'année, alors que nous traversons une période de crise ?

2185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'agence du stationnement de la Région, parking.brussels, ayant suspendu ses contrôles lors du premier confinement, la question de cette suspension s'est immédiatement posée lors du second. Toutefois, il existe plusieurs différences entre ces deux périodes.

Avec parking.brussels - qui est en contact direct avec les communes qui lui ont délégué le contrôle du stationnement -, nous avons analysé la situation et l'impact d'une telle suspension sur le fonctionnement de l'agence. Et nous sommes arrivés à la conclusion que ce ne serait pas justifié durant le confinement actuel.

Au printemps, l'interdiction de tout déplacement non essentiel a eu pour conséquence que l'immense majorité des voitures stationnées en Région bruxelloise étaient des véhicules de riverains disposant de cartes de dérogation. L'objet du contrôle avait disparu.

Ce n'est pas le cas dans le confinement actuel : les gens peuvent se déplacer et il n'existe pas de différence entre les déplacements essentiels et non essentiels. Ensuite, une partie de l'activité

De controles treffen vooral de armere gezinnen, die geen privégarage hebben. Bovendien moeten er veel mensen voor worden ingezet, terwijl het essentiële karakter van hun werk terecht in twijfel getrokken wordt.

Wat zijn momenteel de richtlijnen? Waarom hebt u de controles niet opnieuw opgeschort? Hebt u daarover overlegd met de gemeenten? Wat betekent een opschorting voor de inkomsten van parking.brussels?

Welke maatregelen hebt u genomen tegen een ongelijke behandeling van de burgers, doordat de parkeertarieven verschillen? Wat heeft uw verzoek aan de gemeenten opgeleverd om het parkeerbeleid te harmoniseren?

Ik vraag u een versoepeling en zeker tijdens de eindejaarsfeesten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn heel wat verschillen tussen de twee lockdowns. In overleg met parking.brussels, dat in rechtstreeks contact staat met de gemeenten, heb ik dan ook besloten om de controles niet opnieuw op te schorten tijdens de tweede lockdown.*

In het voorjaar was elke niet-essentiële verplaatsing verboden. De meeste geparkeerde wagens in Brussel waren dan ook wagens van buurtbewoners met een parkeerkaart en dus waren controles nogal overbodig.

In de huidige lockdown wordt geen onderscheid gemaakt tussen essentiële en niet-essentiële verplaatsingen. Er zijn nog steeds heel wat winkels, ondernemingen en niet-essentiële activiteiten geopend. Ook de meeste activiteiten voor kinderen worden voortgezet, met inbegrip van de lessen in het lager onderwijs en de eerste twee klassen van het middelbaar.

économique a cessé, mais de nombreux magasins, entreprises ou activités non essentielles sont restés ouverts. Le taux d'activités économiques est beaucoup plus élevé aujourd'hui que durant le premier confinement.

Dès le début du deuxième confinement, il y avait plus de possibilités d'acheter, avec par exemple les commandes en ligne et retraits, la liste des magasins essentiels était aussi plus large, comprenant des librairies ou des magasins de bricolage. Et ensuite la réouverture des magasins non essentiels a eu lieu.

Par ailleurs, la plupart des activités pour enfants ont pu continuer, lors de journées de scoutisme, de stages, ou de garderies de vacances. Les écoles primaires et les classes des deux premières années de l'enseignement secondaire sont aussi restées accessibles en présentiel.

Ce sont là plusieurs différences entre le premier et le deuxième confinements.

²¹⁸⁷ Ces activités ont toutes généré des déplacements, lesquels se sont parfois accompagnés de stationnements dans une zone payante. On a pu constater, notamment dans les chiffres, qu'il y a eu plus de déplacements durant le deuxième confinement. Cette augmentation a eu un impact sur le stationnement dans les zones payantes.

Certes, il y a eu moins de déplacements, et donc moins de stationnements payants, mais cela ne signifie pas qu'il n'y en a pas eu. Les chiffres montrent que la diminution du trafic lors du confinement d'automne était d'ailleurs bien plus réduite que la réduction constatée au printemps. Les données des jours ouvrables et week-ends entre mars 2019 et 2020 nous permettent de constater une baisse de trafic significative allant jusqu'à 77 % par rapport à 2019 à partir du premier confinement du 18 mars 2020. C'est une différence notable.

Pour la période correspondant au deuxième confinement du 2 novembre 2020, nous pouvons remarquer que la baisse de trafic a été beaucoup moins marquée, la diminution ne dépassant pas les 36 % en moyenne.

Lors du premier confinement, le trafic le plus bas comptabilisé en mars était de l'ordre de 164.000 véhicules entre 6h et 22h. Durant le deuxième confinement, il était de 286.000 voitures.

Par ailleurs, la suspension du contrôle du stationnement aurait pu avoir un effet d'attraction non désiré sur l'usage de la voiture, qui aurait pu faire surgir de nouveaux problèmes de circulation et de stationnement, notamment dans les zones contiguës à deux communes.

²¹⁸⁹ À long terme, cette suspension pourrait également avoir un effet négatif sur le transfert modal.

Le premier confinement a eu un impact financier important : parking.brussels estime le préjudice financier pour les neuf communes qui lui avaient délégué la gestion de leur

Door al die activiteiten waren er in de tweede lockdown meer verplaatsingen en moesten mensen soms op betalende plaatsen parkeren. Er waren weliswaar minder verplaatsingen dan in normale jaren (-36%), maar dat effect was veel kleiner dan tijdens de eerste lockdown (-77%). In maart 2020 werden tussen 6 en 22 uur op het laagste punt 164.000 wagens geteld in Brussel, tijdens de tweede lockdown 286.000.

De parkeercontroles opnieuw opschorten had ook kunnen leiden tot een aanzuigeffect op het autoverkeer, met alle doorstromings- en parkeerproblemen van dien. En op langere termijn kon een opschorting de modal shift negatief beïnvloeden.

De eerste lockdown had ook aanzienlijke financiële gevolgen: parking.brussels schat de financiële schade tot eind mei, voor de negen gemeenten die het beheer van de parkeerplaatsen gedelegeerd hadden aan het agentschap, op ruim 6 miljoen euro.

stationnement avant le 1er juin (date à laquelle Koekelberg s'est ajoutée à ces communes), ainsi que pour elle-même, à un montant de plus de 6 millions d'euros en matière de droit constaté brut sur deux mois. Rappelons que 85 % de ce montant seraient revenus aux communes.

Pour toutes ces raisons, nous avons décidé de ne pas suspendre le contrôle du stationnement. Nous évaluons, bien entendu, la situation au jour le jour.

2189 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je ne peux que le déplorer. Certes, vos chiffres montrent une augmentation du nombre de déplacements des Bruxellois. Cependant, les noyaux commerciaux souhaitent assurer une rotation des places de stationnement. Les commerces, en particulier ceux du centre-ville, souffrent terriblement, tout comme les services. Je pensais qu'en tant que ministre de la mobilité, vous prendriez à cœur l'attractivité de la ville, de ses commerces et de ses services et qu'un assouplissement serait possible, de façon à leur rendre une attractivité durant ces jours particulièrement moroses.

Cette attractivité s'applique non seulement aux commerces, mais aussi aux personnes qui s'y rendent. Dans le cadre de la crise du Covid-19, de nombreuses personnes ont besoin de se protéger, d'effectuer des trajets en préservant leur santé, car elles sont parfois porteuses de handicap. La suspension du contrôle du stationnement aurait permis à ces personnes de bénéficier de ce type de services en cette période morose.

- *L'incident est clos.*

2197 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2197 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,**

2197 **concernant "l'avis d'initiative de Brupartners au sujet de la ville 30".**

2199 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vais également poser ma seconde question depuis le siège de la présidence.

J'avais initialement déposé une demande d'explications concernant la ville 30, mais le Bureau élargi l'a déqualifiée en question orale. C'est surprenant.

2199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet.

2199 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- En conséquence, j'ai quelque peu modifié mon texte initial. En outre, depuis le dépôt de ma question, vous avez entamé une campagne de communication sérieuse à propos de la ville 30.

Om al die redenen heb ik besloten de parkeercontroles geen tweede keer op te schorten, maar ik evalueer de situatie dagelijks.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik betreur dat. Goed, er zijn meer verplaatsingen en voor de handelskernen is het beter dat voertuigen parkeerplaatsen niet te lang bezet houden, maar u moet toch ook rekening houden met de aantrekkelijkheid van de stad en haar winkels en diensten.*

Tijdens de coronacrisis moesten bovendien veel kwetsbare mensen zich kunnen verplaatsen op een zo veilig mogelijke manier en een opschorting van de parkeercontroles had daarbij kunnen helpen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG 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 "het initiatiefadvies van Brupartners over stad 30".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik zal mijn tweede vraag eveneens vanop de voorzittersstoel stellen.*

Ik had een vraag om uitleg ingediend, maar het Uitgebreid Bureau heeft die in een mondelinge vraag omgezet. Dat is verrassend.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Inderdaad.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb mijn tekst daarom lichtjes aangepast. Bovendien bent u sinds de indiening van mijn vraag een grote communicatiecampagne rond stad 30 gestart.*

Le caractère généralisé de la mise en place des limitations à 30 km/h sur le territoire régional n'a surpris personne, dans la mesure où cette idée se retrouve dans la déclaration de politique générale de votre gouvernement pour 2019-2024 et dans le plan régional de mobilité Good Move.

Ce qui peut, en revanche, étonner, ce sont les modalités de sa mise en œuvre, surtout quand on les compare aux autres villes qui ont choisi d'abaisser leurs limites de vitesse : la dimension de la zone, le délai pour passer en zone 30, le délai pour sanctionner, l'absence d'aménagements amenant les automobilistes à respecter les nouvelles règles. Et, une fois de plus, la concertation la plus large possible en bonne intelligence avec les communes et l'ensemble des acteurs concernés, par exemple Brupartners, a été oubliée.

²²⁰⁵ Brupartners, l'ancien Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC), s'en est plaint et a rendu, en date du 18 juin dernier, un avis d'initiative relatif à l'entrée en vigueur de la ville 30.

Brupartners insiste sur l'importance et les bénéfices d'une concertation préalable en rappelant que la mobilité et la ville 30 méritent une réflexion approfondie à laquelle l'ensemble des acteurs publics et privés - dont les interlocuteurs sociaux - doivent être associés. Cette concertation en amont est même décrite comme un préalable indispensable à une adhésion du plus grand nombre et à une mise en pratique efficace de la concrétisation de toute mesure politique.

Brupartners insiste également sur l'importance de bénéficier d'une étude socioéconomique avant de prendre des décisions politiques aussi importantes, une analyse qui permette de prendre en considération les conséquences liées à la présence de certaines technologies dont sont équipés les véhicules (limitateur de vitesse, reconnaissance des panneaux...). En outre, cette analyse contribuerait à mesurer l'incidence dans les transports en commun, sur les commerces, les entreprises, les véhicules d'urgence, les véhicules autonomes et la ville de demain.

Brupartners s'interroge sur les leçons qui ont été tirées de la mise en place de certaines mailles apaisées en vue d'objectiver la vision, l'adhésion, la mise en œuvre ou l'incidence sur les rues adjacentes de ces dernières.

Nous ne sommes pas les premiers en matière de zone 30. Dès lors, il est important de tirer profit de l'expérience des autres villes qui sont pionnières dans ce domaine afin d'éviter des erreurs qui pourraient se répercuter sur les Bruxellois. L'instauration de ces zones est possible à différentes échelles. Une telle zone peut concerner l'ensemble de la ville, comme c'est le cas à Fontenay-aux-Roses (en France) ou à Strasbourg. Elle peut également concerner une partie du centre-ville, comme à Lausanne, ou encore le centre et une partie de la périphérie, comme à Berlin. Ces zones se distinguent par leur temporalité : certaines sont permanentes, d'autres sont instaurées de façon temporaire, par exemple pendant la nuit.

De veralgemening van de snelheidsbeperking van 30 km/u voor het hele Brusselse grondgebied heeft niemand verrast, aangezien die maatregel in het regeerakkoord in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move staat.

Wat wel verbazing wekt, is de manier waarop die maatregel werd doorgevoerd, vooral in vergelijking met anderen steden: de omvang van de zone, de invoerings- en sanctietermijn en het uitblijven van ingrepen die automobilisten ertoe aanzetten om de nieuwe regels te respecteren. Bovendien werd er andermaal geen behoorlijk overleg met de gemeenten en andere partners gevoerd.

De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die onlangs tot Brupartners is omgedoopt, heeft dat gebrek aan overleg aangeklaagd en op 18 juni 2020 initiatiefadvies over stad 30 uitgebracht.

In dat advies wijst Brupartners erop hoe belangrijk voorafgaand overleg met alle openbare en privépartners is om een groot draagvlak te creëren en de goede uitvoering van de maatregel te waarborgen.

Brupartners benadrukt ook dat aan zo'n belangrijke politieke beslissing een sociaal-economische studie had moeten voorafgaan en vraagt zich voorts af welke lessen de regering uit bepaalde zogenaamde rustige mazen heeft getrokken met betrekking tot de visie, het draagvlak, de uitvoering of de impact op de aangrenzende straten.

Wij zijn niet de eersten die een zone 30 invoeren. Het is belangrijk om te profiteren van de ervaring van andere steden. Sommige zones omvatten de hele stad, zoals in Straatsburg, andere een deel van het stadscentrum, zoals in Lausanne, of een deel van de periferie, zoals in Berlijn. Sommige zones zijn permanent, andere zijn dan weer tijdelijk en gelden bijvoorbeeld alleen 's nachts.

De invoering van een grote zone 30 moet gebaseerd zijn op een samenhangend netwerk vaken lokale wegen en doorgangswegen die voor een snelle verbinding tussen de wijken zorgen.

Dans le cas des grandes échelles, l'instauration de ces politiques suppose une réflexion sur la cohérence du réseau avec, d'un côté, des axes permettant de relier plus rapidement les quartiers entre eux et, de l'autre côté, des voies aménagées pour la desserte locale. Il est important de mettre tout en œuvre pour créer l'adhésion aux politiques de ce type.

2207 Que pouvez-vous me communiquer quant au processus de concertation préalable à l'entrée en vigueur de la ville 30 ? Comment le plan d'action avec les communes a-t-il été établi ? Quels ont été vos contacts avec les partenaires sociaux et les partenaires privés depuis l'adoption de Good Move ?

L'entrée en vigueur de la ville 30 doit être mise en œuvre à travers des textes législatifs et/ou réglementaires. Brupartners demande à être consulté sur les projets d'ordonnance et d'arrêté. Dans quel délai cette consultation aura-t-elle lieu ?

Brupartners estimait importante la réalisation d'une étude socio-économique préalable. Pourquoi cette étude n'a-t-elle pas été réalisée ? Pouvez-vous nous communiquer en annexe les résultats des deux études intitulées "Vitesses pratiquées ventilées par type de voirie et période de temps" et "Part des véhicules en excès de vitesse ventilée par régime de vitesse autorisée et par niveau d'infraction", qui ne sont pas disponibles sur internet ?

Quelles leçons avez-vous pu tirer de l'expérience déjà réalisée avec les mailles apaisées étudiées et soutenues ? De quelles mailles s'agit-il ? Comment avez-vous appliqué ces leçons dans l'instauration de la ville 30, notamment pour la définition des axes exemptés ?

Pour Brupartners, les zones présentant un danger spécifique telles que les abords d'écoles doivent faire l'objet d'une attention particulière, sachant que les panneaux de signalisation F4 indiquant l'entrée et la sortie d'une zone 30 seront supprimés. Quelle est votre stratégie en la matière ?

Que pouvez-vous me communiquer quant à l'impact de la ville 30 sur les plans de déplacements d'entreprises (PDE) ?

Où en est la réflexion sur l'incidence des aménagements sur les deux-roues ?

Brupartners plaide en faveur d'une révision de la sévérité et de la progressivité des sanctions. Il demande spécifiquement une mise en œuvre progressive des sanctions, qui seraient d'application après la première phase de prévention et certainement en l'absence d'aménagements adéquats. Quelle est votre position à ce sujet ?

2209 Les interlocuteurs sociaux regrettent de ne pas être systématiquement associés aux réflexions sur la mobilité, objectif pourtant défini dans la stratégie 2030, et que l'ensemble des chantiers ne soit pas traité en priorité partagée, ce qui contribuerait pourtant à l'établissement d'une politique de

Welk voorafgaand overleg heeft er over stad 30 plaats gehad? Hoe werden de gemeenten bij het actieplan betrokken? Welke contacten hebt u met de sociale en privépartners gehad sinds de goedkeuring van Good Move?

Het project stad 30 moet door middel van wetteksten worden gerealiseerd. Brupartners vraagt om over de ontwerpteksten te worden geraadpleegd. Wanneer zal dat overleg plaatsvinden?

Waarom is er geen voorafgaande sociaal-economische studie uitgevoerd? Kunt u ons de resultaten bezorgen van de studies over de gehanteerde snelheden en over het aandeel van de voertuigen die de snelheidslimiet overschrijden?

Welke rustige mazen hebt u al bestudeerd? Welke lessen hebt u daaruit getrokken voor stad 30, met name wat de vaststelling van de vrijgestelde wegen betreft?

Voor Brupartners moet er bijzondere aandacht gaan naar zones die een specifiek gevaar inhouden, zoals de omgeving van scholen, aangezien de verkeersborden die het begin en einde van een zone 30 aangeven, zullen verdwijnen. Wat is uw strategie ter zake?

Welke impact zal de stad 30 op de bedrijfsvervoerplannen en op de voorzieningen voor tweewielers hebben?

Brupartners pleit voor een geleidelijke toepassing van sancties na een eerste preventiefase, zeker als de weginrichting nog niet behoorlijk is aangepast. Hoe staat u daartegenover?

De sociale partners betreuren dat ze niet systematisch bij de reflectie over mobiliteit worden betrokken, hoewel die doelstelling in de Strategie 2030 is opgenomen. Hoe zult u de samenwerking bevorderen?

De samenhang van het netwerk bleek een prioriteit voor de steden die een veralgemeende zone 30 invoerden, ook al is

mobilité véritablement coconstruite. Quelles sont les mesures prévues pour éviter cet écueil ?

Enfin, j'insiste sur la cohérence du réseau, laquelle semble avoir été considérée comme une priorité par les villes ayant déjà mis en place une zone 30 "généralisée". En réalité, cette zone est généralement bien inférieure en superficie à celle que vous envisagez pour Bruxelles. On peut également s'interroger légitimement sur le choix de certaines artères, anciennement appelées "collecteurs de quartier", ou de certaines chaussées.

(Inaudible)

Même si, symboliquement, l'objectif est de relier entre eux les quartiers, toutes ces voiries nécessitent des aménagements importants. Une évaluation de ces mesures est-elle prévue ? Dans l'affirmative, dans quel délai ? Quel est l'organe chargé de décider du maintien de la nouvelle configuration ou d'un éventuel retour en arrière ?

²²¹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La ville 30 est la première mesure reprise dans le plan Good Move, le plan régional de mobilité qui a fait l'objet d'une consultation publique en 2019. Je vais vous montrer qu'elle n'est pas tombée du ciel, mais qu'elle est le fruit d'un long travail.

Au début de l'année 2020, les communes et les zones de police ont été consultées sur la proposition soumise par Bruxelles Mobilité. Les demandes de maintien, sur le réseau régional, du 50 km/h par les communes et du 30 km/h par Bruxelles Mobilité ont été évaluées en concertation, axe par axe.

Le fil rouge de la réflexion était le suivant : si la sécurité routière ne peut être garantie sur un axe pour tous les usagers à 50 km/h ou s'il existe des zones à concentration d'accidents, la Région maintient la limitation à 30 km/h. Cet exercice a été fait avec l'ensemble des communes et des zones de police.

Sur les voiries communales, les gestionnaires des voiries étant in fine les communes, celles-ci ont pu maintenir certains axes à 50 km/h, à charge pour elles d'équiper ces axes des panneaux C43 mentionnant l'exception au 30 km/h.

Brulocalis a réuni les échevins de la mobilité et mon cabinet à deux reprises pour discuter de la ville 30. Ce point a également été discuté à deux reprises en conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles- Capitale.

²²¹⁷ Des réunions de concertation ont eu lieu avec les communes et zones de police : en janvier, la Ville de Bruxelles et Ixelles, puis Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg, Jette, Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe, et enfin Anderlecht, Saint-Gilles et Forest ; en février, Uccle, Watermael-Boitsfort et Auderghem, puis Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert, et enfin Schaerbeek, Evere et Saint-Josse-ten-Noode.

Les communes ont pu remettre un avis officiel. Des contacts bilatéraux ont eu lieu à propos des cartes de vitesse avec

die zone doorgaans kleiner dan in Brussel. De wegen die de wijken met elkaar verbinden, moeten allemaal grondig worden aangepast. Is er een evaluatie van de maatregelen gepland? Wanneer? Welke instelling beslist of de huidige situatie wordt behouden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Stad 30 is de belangrijkste maatregel van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move en is het resultaat van langdurig overleg.*

Begin 2020 werden de gemeenten en politiezones over het voorstel van Brussels Mobiliteit geraadpleegd. De vragen van de gemeenten met betrekking tot het behoud van de snelheidsbeperking van 50 km/u werden geval per geval geanalyseerd. Daarbij werd een eenvoudige regel gehanteerd: als de verkeersveiligheid niet voor alle weggebruikers kon worden gewaarborgd of in zones met veel ongevallen werd de snelheidsbeperking van 30 km/u behouden. Die maatregel werd in overleg met de gemeenten en de politiezones genomen.

Brulocalis heeft de mobiliteitsschepenen en mijn kabinet tweemaal samengeroepen om het project stad 30 te bespreken. Het project kwam ook tweemaal aan bod op de Conferentie van Burgemeesters.

In januari en februari hebben wij bilaterale overlegvergaderingen over de snelheidsbeperkingen georganiseerd met alle gemeenten en politiezones. De definitieve plattegrond met snelheidsbeperkingen werd aan de gemeenten voorgelegd voordat ze door de regering werd goedgekeurd.

Sinds juni is er ook intens overleg met de gemeenten over de communicatie en bewustmaking. Er wordt maandelijks een

quasiment toutes les communes. La carte finale a été présentée aux communes avant approbation par le gouvernement.

Depuis le mois de juin, un travail intense de concertation a été entamé avec les communes pour ce qui concerne la communication et la sensibilisation. Une réunion mensuelle a été organisée sur les besoins en communication des communes et des zones de police (affiches, visuels, informations, articles pour le magazine communal, etc.).

Bruxelles Mobilité a également lancé deux marchés, ouverts à la participation des communes, pour l'acquisition de radars fixes (poteaux et caméras) et d'afficheurs de vitesse. Plusieurs communes se sont inscrites (cinq pour les radars répressifs et douze pour les radars préventifs).

2221 Un portail d'information, le Wiki30, a également été mis en place par mon administration afin de faciliter l'échange d'informations entre les acteurs concernés et la Région. Il complète le site internet ville30.brussels et est accessible à toutes les communes, organisations, fédérations et associations qui souhaitent informer et sensibiliser leurs membres ou leurs publics cibles à l'important changement que constitue le passage à la ville 30 le 1er janvier 2021.

Au niveau des communes, la concertation avec les partenaires sociaux a lieu au sein de la Commission régionale de la mobilité (CRM). Celle-ci compte également des représentants du secteur privé comme Touring et des associations d'usagers cyclistes ou à mobilité réduite. La ville 30 y a été présentée lors de trois réunions entre 2019 et 2020, dont la dernière a eu lieu le 15 juin dernier. Elle a également été présentée à Brupartners par Bruxelles Mobilité le 27 mai 2020, et Brupartners a ensuite remis un avis d'initiative le 18 juin 2020.

Le dispositif de la ville 30 est mis en vigueur par un arrêté du gouvernement. Puisqu'il ne s'agit pas d'une ordonnance, l'avis de Brupartners n'est donc pas obligatoire. Toutefois, consciente de l'importance du projet et du rôle de conseil et de concertation joué par Brupartners, Bruxelles Mobilité a demandé à être reçu par Brupartners afin de présenter ce projet de façon détaillée. Celui-ci avait eu, par ailleurs, le loisir de s'exprimer sur le projet de plan régional de mobilité (PRM).

La limitation à 30 km/h ne va pas affecter la vie socio-économique de Bruxelles. Les temps de trajet des employeurs et des travailleurs seront à peine diminués. En effet, les études montrent que les capacités des voiries sont pratiquement identiques à 30 ou à 50 km/h. Le volet socio-économique a, en outre, également été abordé dans le volet Good Move. Il va sans dire que préserver la vie de 50 tués ou blessés graves chaque année, un objectif de sécurité routière important de la ville 30 - est un enjeu socio-économique en soi. C'est aussi le cas de la diminution du bruit : à 30 km/h, le niveau sonore des transports est moitié moindre qu'à 50 km/h.

2223 Les deux études dont il est question sont en cours. En effet, Bruxelles Mobilité surveille et continuera de surveiller les

vergadering georganiseerd over de communicatiebehoeften van de gemeenten en politiezones.

Brussel Mobiliteit heeft voorts twee overheidsopdrachten uitgeschreven voor de aankoop van repressieve en preventieve radars. Vijf gemeenten hebben ingetekend voor repressieve radars en twaalf voor preventieve radars.

Brussel Mobiliteit creëerde ook de website Wiki30 om de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken. Het is een aanvulling bij de website stad30.brussels die bruikbaar is voor alle gemeenten, organisaties, federaties en verenigingen die hun leden of doelpubliek willen informeren en sensibiliseren.

Op het niveau van de gemeenten vond het overleg met de sociale gesprekspartners plaats binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), die ook vertegenwoordigers van de privésector telt, waaronder Touring en verenigingen die de belangen van fietsers en personen met een beperkte mobiliteit behartigen.

Het project stad 30 werd voorts op 27 mei 2020 aan Brupartners voorgesteld, dat op 18 juni een initiatiefadvies uitbracht. Aangezien het project stad 30 in werking treedt via een regeringsbesluit en niet door een ordonnantie, was het advies van Brupartners niet vereist, maar Brussel Mobiliteit wilde het project toch voorleggen aan dit belangrijke advies- en overlegorgaan.

De snelheidsbeperking van 30 km/u zal het sociaal-economisch leven in Brussel niet aantasten. De reistijd van de werkgevers en werknemers zal amper veranderen. Uit studies blijkt dat de capaciteit van de wegen nagenoeg dezelfde is bij een snelheidsbeperking van 30 km/u als wanneer die 50 km/u bedraagt. De sociaal-economische aspecten zijn bovendien aan bod gekomen in Good Move.

De twee studies waarnaar u verwijst, zijn nog aan de gang. Brussel Mobiliteit zal de snelheid van het verkeer blijven

vitesse afin de vérifier si les limitations sont bien respectées et si des mesures d'adaptation doivent être prises.

Nous venons de lancer les études de mobilité des cinq premières mailles apaisées : Cureghem, Collignon-Josaphat, Saint-Gilles, Flagey-Étangs et Dielegem. Nous n'avons pas encore tiré de conclusions, mais il est clair que les voiries au sein des mailles sont à 30 km/h.

Concernant les abords des écoles, une réflexion est menée avec les administrations pour établir des recommandations quant au renforcement de leur visibilité. En outre, la Région met à la disposition des communes près de 6 millions d'euros en vue d'améliorer la sécurité routière sur leurs voiries. Les communes peuvent donc solliciter cette enveloppe pour la sécurisation des abords d'écoles.

Attention, la plupart des accidents ont lieu sur le chemin de l'école et non à ses abords directs. La grande majorité des accidents impliquant des enfants entre 3 et 11 ans (77 %) ont lieu dans une zone périphérique en dehors de la zone 30 située aux abords des écoles. C'est donc une mesure systémique, comme la limitation à 30 km/h, qui peut améliorer la sécurité routière des enfants, en plus de la sécurisation des abords d'écoles.

Concernant les deux-roues motorisés, Bruxelles Mobilité est particulièrement attentive à ne pas multiplier les marquages glissants. En outre, les équipes de sécurité routière de Bruxelles Mobilité audient les nouveaux projets et veillent à recommander des infrastructures adaptées.

Nous avons pris note des recommandations de Brupartners. Mon administration a rencontré le parquet et discute toujours pour affiner la stratégie de contrôle. Dans tous les cas, les zones contrôlées en priorité seront celles qui présentent un enjeu particulier en matière de sécurité routière.

2225 Le but de la ville 30 n'est pas d'augmenter le nombre des amendes, mais bien d'améliorer la sécurité routière. Les montants des amendes seront d'ailleurs versés au Fonds de sécurité routière qui finance des actions pour renforcer la sécurité routière, en intervenant dans les infrastructures, par la répression mais aussi par des mesures d'éducation et de sensibilisation.

Mme d'Ursel, je vous confirme donc qu'une concertation a eu lieu, en plusieurs étapes. Ce projet est élaboré en détail. Il reste quelques questions en débat. J'ai rencontré, ce week-end, un bourgmestre d'une commune située sur un axe spécifique.

Nous avons également parlé avec des représentants de villes comme Grenoble et Helsinki, qui ont mis en œuvre la ville 30. Leurs expériences nous intéressent, car nous voulons aussi faire de cette initiative un vrai succès à Bruxelles. Nous sauverons des vies en diminuant les accidents, notamment les accidents avec de graves conséquences. La Région s'inscrit dans la vision zéro : zéro blessé grave et zéro mort dû au trafic en 2030. Cependant,

monitoren om na te gaan of de beperkingen worden nageleefd en of bijsturingen nodig zijn.

De mobiliteitsstudies van de eerste vijf rustige mazen zijn net gestart. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken, maar op alle wegen binnen die mazen geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u.

Brussel Mobiliteit zal aanbevelingen opstellen om weggebruikers duidelijk te maken dat ze zich in de omgeving van een school bevinden. Bovendien stelt het gewest zes miljoen euro ter beschikking van de gemeenten voor maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De meeste ongevallen (77%) met kinderen tussen 3 en 11 jaar vinden plaats op weg naar school, maar niet in de directe schoolomgeving. Door het systeem te veranderen en een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u in te voeren, kunnen we de verkeersveiligheid dus nog verbeteren.

Met het oog op de veiligheid van gebruikers van gemotoriseerde tweewielers gebruikt Brussel Mobiliteit zo weinig mogelijk gladde wegmarkeringen. De cel Verkeersveiligheid analyseert alle nieuwe projecten en beveelt indien nodig aangepaste infrastructuur aan.

Wij hebben nota genomen van de aanbevelingen van Brupartners. Brussel Mobiliteit staat in contact met het parket om de controlestrategie te verfijnen, maar sowieso zullen de controles prioritair worden uitgevoerd in zones waar de verkeersveiligheid extra aandacht vereist.

Het doel van stad 30 is niet om meer boetes te innen, maar om de verkeersveiligheid te verbeteren. De opbrengst zal in het Verkeersveiligheidsfonds worden gestort.

Mevrouw d'Ursel, er heeft heel wat overleg plaatsgehad. Er zijn nog maar een paar discussiepunten.

Wij hebben gesproken met vertegenwoordigers van steden als Grenoble en Helsinki, die eveneens een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u invoerden. Hun ervaring is heel nuttig, want wij willen dat de stad 30 een echt succes wordt.

Wij willen dat er tegen 2030 in Brussel geen zwaargewonden en doden meer in het verkeer vallen. Om dat streefdoel te halen, moeten er evenwel bepaalde maatregelen worden genomen. Vorig jaar hebben wij een verkeersveiligheidsakkoord ondertekend tijdens de internationale conferentie in Stockholm. Een van de belangrijkste aanbevelingen was om steden in zones 30 te veranderen.

pour répondre à cette ambition, des mesures doivent être prises et les engagements, concrétisés.

Nous avons également signé un accord sur la sécurité routière, à Stockholm, l'année dernière, lors d'une conférence internationale. Une des recommandations majeures de cette conférence était de faire des villes des zones 30.

Enfin, nous ne sommes pas passés de rien à tout. De nombreuses communes avaient déjà beaucoup travaillé sur la mise en œuvre de zones 30 : près de 65 % des réseaux routiers bruxellois sont en zone 30. Cette situation n'était pas très lisible, car, d'un quartier à l'autre, le régime de vitesse changeait. En créant la ville 30, on passe de 65 % à 80 % de la Région en zone 30. La ville devrait dès lors être plus lisible pour les usagers de la route. C'est un enjeu important.

2229 Certaines communes, comme Schaerbeek, ont déjà réalisé un travail important. Je pense que la totalité de son territoire est déjà en zone 30.

Ainsi, nous ne partons pas de zéro et les communes ont déjà pris des initiatives en ce sens au cours des années précédentes. C'est même précisément pour cette raison que nous pouvons maintenant passer à cette dernière étape et faire en sorte d'inverser la logique selon laquelle la vitesse par défaut est fixée à 50 km/h et l'exception à 30 km/h. Désormais, la vitesse par défaut sera fixée à 30 km/h et l'exception sera une vitesse de 50 km/h. Évidemment, les grands axes resteront à 50 km/h, là où c'est possible.

En revanche, dans les quartiers résidentiels, la vitesse sera réduite, ce qui aura un impact positif, j'en suis certaine, au niveau tant de la sécurité routière que du bruit et de la qualité de vie.

2231 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous concluez votre réponse en rappelant vous-même ce que peu de Bruxellois savent : la limitation de vitesse à 30 km/h s'applique déjà à 65 % du territoire bruxellois. Bruxelles en tant que ville 30 est donc surtout un slogan, puisque seules quelques voiries supplémentaires sont intégrées dans le projet. D'ailleurs, de nouveaux quartiers étaient en passe de devenir des zones 30 en l'absence d'une quelconque intervention de votre part.

Il s'agit donc davantage d'une question de cohérence d'aménagement et d'une étude fine du territoire. Quand on l'analyse à la lumière des exemples étrangers, on s'aperçoit que la mise en place d'une telle réforme a nécessité beaucoup de réflexions à propos de ce qu'est un axe devant conserver un certain flux.

Le MR a toujours soutenu les zones 30. Les bourgmestres MR et les échevins MR de la mobilité et des travaux publics en ont mis en place depuis de très nombreuses années un peu partout en Région bruxelloise. Ce faisant, ils ont également mis en place des aménagements qui permettent de réduire la vitesse et de respecter les nouvelles règles de circulation : rétrécissements de voies, sécurisation de passages pour piétons, marquages au sol,

Gelukkig zijn we niet van nul moeten beginnen. Veel gemeenten waren al met de invoering van zones 30 gestart. Ongeveer 65% van het Brusselse wegennet was al een zone 30, maar dat was niet altijd duidelijk. Dankzij stad 30 wordt 80% van het wegennet zone 30, wat ook meteen duidelijker is voor de weggebruiker.

Doordat de gemeenten de voorbije jaren al zoveel initiatieven hebben genomen, kunnen wij vandaag de laatste stap zetten en de logica omdraaien. Vroeger was 50 km/u de regel en 30 km/u de uitzondering. Voortaan wordt het omgekeerd. Op de grote verkeersassen zal de maximumsnelheid van 50 km/u worden behouden waar mogelijk. In de woonwijken daarentegen zal de snelheid worden beperkt, wat de verkeersveiligheid en de levenskwaliteit ten goede zal komen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Er zijn inderdaad maar weinig Brusselaars die weten dat de snelheidsbeperking van 30 km/u al geldt voor 65% van het Brusselse grondgebied. Brussel stad 30 is dus eerder een slogan dan realiteit. Bovendien zouden er ook zonder uw toedoen nieuwe wijken zone 30 zijn geworden.*

Het gaat mij vooral om de samenhang. In het buitenland is er bij de invoering van de zones 30 grondig nagedacht over welke wegen vooral voor het autoverkeer bedoeld worden.

Telkens wanneer MR-burgemeesters en -schepenen een zone 30 creëerden, voerden zij ook ingrepen uit om de snelheid te beperken, waardoor de bevolking de nieuwe regels onmiddellijk naleefde. Bovendien werd de bevolking telkens geraadpleegd.

chicanes, etc. Par conséquent, la population a immédiatement adhéré à ces nouveautés. D'ailleurs, elle a été systématiquement consultée dans tous les quartiers où ces aménagements ont été installés.

2233 Le MR a toujours eu l'ambition de sécuriser les quartiers et de garantir la sécurité routière, qui est liée à la qualité de vie. Cependant, nous demandions déjà à votre prédécesseur et vous demandons avant tout de vous attaquer aux 101 zones à concentration d'accidents (ZACA). Imposer la ville 30 sans aménagements, en installant 200 radars et en sanctionnant, pourrait créer des problèmes dans certains quartiers.

Vous débutez le réaménagement des quartiers par cinq mailles, alors que la Région bruxelloise en compte 50. Vous allez donc mettre dix ans avant de réaliser les aménagements souhaités !

Bruxelles Mobilité a organisé les concertations avec les communes par l'entremise de Brulocalis sur le principe suivant : si la sécurité routière n'est pas respectée, le passage en zone 30 sera imposé. Pourquoi n'avoir pas plutôt opté pour des aménagements permettant de mieux respecter la sécurité routière sur ces grands axes ? Il aurait été plus intéressant de commencer par le réaménagement des chaussées qui drainent des flux importants depuis la nuit des temps afin d'offrir plus de sécurité aux divers usagers.

2235 J'ai une deuxième question à propos des rues. Vous dites que vous êtes encore en négociation avec certaines communes. Combien de rues sont-elles concernées ? Une vraie négociation est-elle encore possible ?

Une évaluation de certains axes suivra assez rapidement. Comment sera-t-elle organisée ? Qui choisira ? Certaines communes ont laissé des zones 50 dans certaines tranches de quartier. De votre côté, vous souhaitiez probablement les transformer en zones 30.

En ayant si peu d'axes collecteurs de quartier, les rues qui resteront en zone 50 vont créer un véritable appel d'air, en particulier avec les applications de navigation qui proposeront aux automobilistes d'utiliser ces axes-là. Conserver une zone 50 n'a aucun sens si l'on veut protéger certains quartiers résidentiels, alors que certains axes comme les chaussées de Wavre, de Waterloo ou de Louvain sont devenus des zones 30. Il faudrait une certaine cohérence, comme c'est le cas à l'étranger.

J'en arrive à la question de Brupartners. Vous nous dites qu'il n'y aura aucune incidence socioéconomique, hormis en matière de sécurisation. C'est dommage que vous n'ayez pas mené cette étude qui aurait aidé à convaincre Brupartners, les commerçants, les personnes qui rendent des services à Bruxelles ou encore celles qui y vivent, que c'est la meilleure des solutions.

Et j'allais oublier : qu'en est-il des transports en commun, des trams et des bus ?

De stad 30 opleggen zonder de wegen aan te passen en enkel tweehonderd radars te plaatsen, zou in bepaalde wijken tot problemen kunnen leiden.

U bent begonnen met de herinrichting van vijf wijken. Brussel telt echter vijftig wijken. Aan dat tempo zal het tien jaar duren voordat alle aanpassingen zijn doorgevoerd.

Het gewest heeft beslist dat een zone 30 verplicht is op plaatsen waar de verkeersveiligheid niet kan worden gewaarborgd. Waarom heeft de regering er niet voor gekozen om grotere wegen anders in te richten en ze op die manier verkeersveiliger te maken?

Over hoeveel straten is er nog overleg aan de gang met de gemeenten? Zijn er nog echte onderhandelingen mogelijk?

Er komt vrij snel een evaluatie van bepaalde wegen. Hoe zal die worden georganiseerd? Wie zal de knoop doorhakken: de gemeenten of het gewest? Een zone 30 is nuttig om woonwijken te beschermen, maar ik begrijp niet waarom bepaalde assen als de Waverssesteenweg, de Waterlosesteenweg en de Leuvensesteenweg zone 30 zijn geworden. Ik pleit voor meer samenhang.

U zegt dat de stad 30 geen sociaal-economische impact zal hebben. Het is jammer dat u geen studie hebt uitgevoerd. Die had u kunnen helpen om Brupartners, winkeliers, bezoekers en Brusselaars te overtuigen.

Wat zullen de gevolgen voor de trams en bussen zijn?

2237 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs concertations ont eu lieu avec la STIB afin de procéder axe par axe. Des budgets sont prévus s'il s'avère nécessaire d'augmenter les fréquences. Cela étant, il convient d'attendre le résultat sur le terrain, car si certains axes subiront un impact, d'autres s'en trouveront fluidifiés.

Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dénoncez un manque de cohérence. Vous pouvez avoir une autre opinion, mais c'est précisément la situation actuelle qui se caractérise par un manque de cohérence, avec des changements intempestifs de limitation de vitesse. Ce sont les différences entre des quartiers à cheval sur deux communes qui compliquent la lisibilité à Bruxelles. Je répète que 65 % des voiries sont déjà en zone 30. Aujourd'hui, on ne fait que changer la règle et augmenter le nombre des voiries, de sorte que la situation à partir de janvier sera beaucoup plus cohérente qu'actuellement.

Par contre, je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que la cohérence sera gage d'adhésion. C'est surtout cette lisibilité qui suscitera l'adhésion. Beaucoup de citoyens souhaitent que la vitesse soit réduite dans leur quartier ou dans leur rue. Ils veulent que leurs enfants puissent sortir en toute sécurité. Pour un piéton ou un cycliste, la différence est grande entre une voiture qui circule à 30 km/h ou à 50 km/h. D'où l'importance de limiter la vitesse dans les quartiers résidentiels.

Nous avons également rencontré les bourgmestres et les responsables d'autres villes, qui ont insisté sur la nécessité de bien expliquer la mesure pour créer l'adhésion, mais aussi d'avancer rapidement. La ville d'Helsinki, par exemple, qui a travaillé sur le projet pendant des décennies, met en garde contre de trop nombreux changements de régime, qui ne facilitent pas la lisibilité.

2239 Je partage votre avis au sujet de la nécessité de réaménager les zones à concentration d'accidents (ZACA). Pour améliorer la sécurité routière, il faut travailler sur toute une palette de solutions, y compris sur les ZACA. C'est pourquoi, je me suis engagée à travailler sur la liste des ZACA, qui existe depuis trop longtemps et comprend des ZACA prioritaires et urgentes. Sous cette législature, nous ne ferons donc pas uniquement avancer le dossier de la ville 30, mais également celui des ZACA prioritaires et des autres ZACA.

Nous avons aussi augmenté le budget des communes afin de traiter le problème des ZACA et de prévoir des aménagements dans le cadre de la ville 30. Nous ne traiterons pas uniquement les mailles apaisées. D'une part, nous procéderons à des réaménagements prioritaires ou d'urgence, dont certains sont déjà effectués. D'autre part, pour les réaménagements structurels de quartier, nous travaillerons avec les mailles apaisées. Cela formera un travail de longue haleine sur des quartiers entiers, avec un plan de circulation, une vraie réflexion et une participation citoyenne.

Concernant les radars, s'il n'y en n'avait pas, vous me l'auriez reproché ! Nous avons travaillé avec les zones de police

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er heeft meermaals overleg met de MIVB plaatsgehad, waarbij de situatie voor elke afzonderlijke weg werd bekeken. Er is een budget vrijgemaakt om indien nodig het openbaar vervoer vaker te laten rijden, maar we moeten eerst de resultaten op het terrein afwachten. Er zal misschien een nadelige impact zijn op bepaalde wegen, maar er zullen ook wegen zijn waar het verkeer vlotter zal rijden.*

U verwijt ons een gebrek aan samenhang, maar het is eerder de huidige situatie die incoherent is, aangezien de snelheidslimieten voortdurend veranderen. De verschillen tussen de gemeenten en wijken veroorzaken onduidelijkheid. Ik herhaal dat 65% van het wegennet al zone 30 is. Doordat we de logica omdraaien en het aantal wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u uitbreiden, zal de situatie vanaf januari veel duidelijker worden. Die duidelijkheid zal ook het draagvlak vergroten. De burgemeesters van andere steden hebben benadrukt dat het belangrijk is om de maatregel goed uit te leggen, maar ook om snel te vorderen met de invoering en de regels niet te vaak te wijzigen.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vergt een heleboel maatregelen. De herinrichting van ongevalgevoelige zones maakt daar deel van uit en is een dossier waar we tijdens deze legislatuur werk van zullen maken. Wij hebben ook de toelagen voor de gemeenten verhoogd, zodat ze ongevalgevoelige zones kunnen aanpakken en de nodige aanpassingswerken kunnen uitvoeren in het kader van stad 30.

Wij zullen op verschillende fronten tegelijk werken. Naast de herinrichting van ongevalgevoelige zones zullen we ook werk maken van rustige mazen. Dat is een werk van lange adem aangezien het om structurele wijzigingen in de wijken gaat, met een verkeersplan, volwaardige reflectie en burgerparticipatie.

Wij hebben met de politiezones nagedacht over het beste bewustmakings- en repressiesysteem. Niet alle radars zijn voor repressie bedoeld. Er zijn ook preventieve radars die chauffeurs er enkel op wijzen hoe snel ze rijden. De radars maken deel uit van een globaal systeem waarin ook bewustmaking en de aanpassing van de infrastructuur een rol spelen.

pour déterminer le meilleur système de sensibilisation et de répression. Tous les radars ne sont pas répressifs : certains sont préventifs et signalent la vitesse. Dans ce cas, c'est une mesure de prévention qui est mise en œuvre, mais il faut également contrôler et sanctionner. Cela fait partie d'un système global, au même titre que la sensibilisation et l'adaptation de la structure.

2241 Nous avons bien évidemment élaboré une stratégie concertée entre et avec les zones de police, afin de sélectionner les cas où le contrôle est effectué et la vitesse sur laquelle il faut se baser.

Cette stratégie s'inscrit dans le cadre de notre politique, mais n'en constitue pas l'enjeu principal : l'objectif n'est pas d'augmenter le nombre d'amendes, mais d'amener les citoyens à respecter les règles et, in fine, de réduire la vitesse et le nombre d'accidents graves, et d'améliorer la sécurité routière dans notre ville.

2243 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je regrette de ne pas avoir obtenu de réponse concrète sur les transports en commun.

En outre, je n'ai pas reçu de réponse sur l'évaluation et j'ignore combien d'artères font encore l'objet de négociations. Or, il s'agit de questions importantes.

2245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant les artères, une carte a été approuvée. Mais ce week-end, j'ai, par exemple, été en contact avec le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre pour discuter de certains axes. À l'avenir, il y aura encore des changements. Une carte de base sera déployée, mais si nous constatons sur le terrain qu'un axe à 50 km/h devrait plutôt être limité à 30 km/h, nous sommes évidemment ouverts à un changement. À l'inverse, si un réaménagement de la voirie permet de remettre à 50 km/h un axe structurant, c'est envisageable aussi.

Les décisions actuelles ne sont pas gravées dans le marbre, mais la mise en œuvre est prévue pour le 1er janvier. Ces cartes ont donc été distribuées à tous les Bruxellois pour montrer ce que représente ce changement de vitesse sur l'ensemble du territoire.

Quant à l'évaluation, il faudra attendre 2021 pour l'effectuer avec la Commission régionale de la mobilité (CRM), les zones de police, les communes et les spécialistes de la sécurité routière. Les états généraux de la sécurité routière sont prévus pour 2021. Si nécessaire, des adaptations suivront.

2247 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Les aménagements sont donc réversibles, y compris sur les axes régionaux ?

2249 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Effectivement. Si nous procédons à une évaluation, c'est dans le but d'en tenir compte. Nous avons réalisé une analyse et nous pensons que la proposition actuelle est la bonne. Toutefois, si certains arguments plaident en faveur d'autres options, il faut en tenir compte, surtout dans le cadre de réaménagements, de plans de circulation ou d'adaptations.

De snelheidscontroles zijn niet bedoeld om meer geld in het laatje te brengen, maar om de naleving van de regels af te dwingen. Als de snelheid afneemt, zijn er minder zware ongevallen en wordt het verkeer veiliger.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik betreur dat ik geen antwoord heb gekregen over het openbaar vervoer, de evaluatie en het aantal wegen waarover nog discussie is.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De regering keurde een plattegrond met de maximumsnelheden op alle wegen goed, maar er zijn nog aanpassingen mogelijk op basis van de vaststellingen op het terrein. De huidige beslissingen zijn niet definitief. Alle Brusselaars ontvingen zo'n plattegrond in hun bus, zodat ze zich een duidelijk beeld kunnen vormen van de wijzigingen.*

De evaluatie zal plaatsvinden in 2021 in samenwerking met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), de politiezones, de gemeenten en de verkeersveiligheidsdeskundigen. Er is ook een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid gepland in 2021. Indien nodig zal de kaart worden bijgestuurd.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De aanpassingen zijn dus omkeerbaar, ook op de gewestelijke verkeersassen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Inderdaad. Ons voorstel is gebaseerd op een grondige analyse, maar als uit de evaluatie blijkt dat bijstellingen nodig zijn, zullen wij die doorvoeren. Wij staan open voor aanpassingen, maar we moeten ergens beginnen. Op 1 januari wordt dus de situatie van kracht waarover we aan alle burgers hebben bericht.*

Il faut être ouvert aux adaptations, mais il faut décider d'une situation. La situation que nous avons décidé d'appliquer le 1er janvier est celle qui a été communiquée par toutes-boîtes aux citoyens.

- *L'incident est clos.*

2255 **QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE**

2255 **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,**

2255 **concernant "l'avenir des lignes de tram et de bus après le prolongement de la ligne de métro 3 Nord".**

2257 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *Dans votre réponse à ma question relative à la communication sur la nécessité d'une ligne de métro supplémentaire, vous avez souligné à juste titre que le métro est l'épine dorsale de notre système de transport public. Vous avez ajouté qu'il s'agit d'une question de crédibilité pour la Région de Bruxelles-Capitale de mener à bien le travail convenu, et que chaque mode de transport en commun, qu'il s'agisse du métro, du tram ou du bus, renforce l'autre.*

La peur du changement est à l'origine de nombreuses critiques locales sur la ligne de métro. Cette crainte est parfois très concrète et pourrait être facilement anticipée à l'aide d'une bonne communication, qui permettrait également d'accroître le soutien au projet.

Un autre point de critique est la disparition du tram ou du bus habituel. Il est peut-être trop tôt pour connaître avec précision les nouveaux besoins en matière de déplacements de proximité. Il importe toutefois de faire savoir aux habitants que de nouvelles lignes de tram et de bus permettront de rejoindre le métro.

2259 *La ligne de tram 7 est la preuve que toutes les lignes importantes ne doivent pas aller vers le centre. Une ville polycentrique*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de toekomst van de tram- en buslijnen na de verlenging van metrolijn 3 Noord".

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- In uw antwoord op mijn vraag omtrent de communicatie over de noodzaak van een bijkomende metrolijn benadrukte u zeer terecht dat de metro de ruggengraat van ons openbaar vervoer is. U beklemtoonde dat het een kwestie van geloofwaardigheid voor het Brussels Gewest is om de afgesproken werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast wees u er terecht op dat het een en-enverhaal is. Het is niet: metro of tram of bus. Het ene versterkt het andere.

Heel wat lokale kritiek op de metrolijn komt voort uit angst voor verandering. Soms is die angst heel concreet: de vragen gaan dan over de overlast van het werk of de angst voor mogelijke schade. Met een goede communicatie kan daarop gemakkelijk geanticipeerd worden. Dat is ook van belang om het draagvlak voor het project te vergroten. We mogen ons niet beperken tot communicatie achteraf.

Een ander punt van kritiek is de angst dat de vertrouwde tram of bus zal verdwijnen. Uiteraard weten we dat de metro net bedoeld is om de capaciteit van het openbaar vervoer drastisch te verhogen, zodat grote groepen reizigers zich over langere afstanden snel door de stad kunnen verplaatsen. Er zullen nieuwe tram- en buslijnen op de nieuwe metrolijn kunnen en moeten aansluiten, opdat de nieuwe massa reizigers zich verder zou kunnen verplaatsen. Het is dan ook belangrijk om nu al na te denken en te communiceren over toekomstige lijnen. Een voorbeeld is lijn 55 in Schaarbeek. De metro zal voor een nieuwe synergie tussen tramlijn 7 en metrolijn 3 zorgen, maar wat met tram 55? Zal die verdwijnen of zijn er nieuwe trajecten mogelijk? Ik denk bijvoorbeeld aan een verbinding over het Verboekhovenplein, dat tram 92 hoe dan ook zal blijven bedienen.

Het is misschien te vroeg om nu al de exacte nieuwe behoeften aan nabijheidsverplaatsingen te kennen. Het is echter wel belangrijk om de inwoners te laten weten dat er nieuwe tram- en buslijnen zullen aansluiten op de metro, waaronder een alternatief voor tram 55 met een aangepast traject.

Tramlijn 7 bewijst dat niet elke belangrijke lijn naar het centrum moet gaan. Een polycentrische stad als Brussel heeft ook nood

comme Bruxelles a aussi besoin de liaisons interquartiers plus concentriques, en dehors du centre.

La STIB a-t-elle déjà des modèles et des suggestions de nouvelles lignes de bus et de tram reliées au nouveau métro ? Si oui, lesquelles ?

Communiquerez-vous également à ce sujet dans la stratégie de communication sur la ligne de métro 3 ?

À quoi ressemblera la communication sur les travaux du métro dans les années à venir ?

²²⁶¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le maintien des voies sur la ligne 55 actuelle peut effectivement être utile pour garder une connexion entre le dépôt de Haren et les autres lignes de tram, ou comme alternative en cas d'incidents ou de travaux sur les lignes voisines.*

L'exploitation complète de la ligne, parallèlement au métro, dépendra également des choix que nous ferons d'ici 2030. Il m'est difficile de me prononcer sur ce point à ce stade.

À l'avenir, je continuerai à évaluer le réseau de la STIB. Une fois la future configuration du réseau approuvée, elle sera intégrée dans toutes les communications, qui passeront par de multiples canaux.

Ces informations doivent bien sûr être correctes et ne pas trop varier. Elles seront disponibles sur le site web du projet de ligne de métro 3, mais il y aura aussi des moments d'information et de communication à la presse, des dépliants, des campagnes sur les médias sociaux, etc.

La communication sur la ligne de métro 3 se concentre actuellement sur l'information sur le projet lui-même, le suivi local et l'information aux voyageurs. Il existe une approche de communication globale pour l'ensemble du projet de métro entre Bordet et Albert, la STIB et Beliris travaillant en étroite collaboration. J'ai également désigné une agence de communication externe pour assurer une communication neutre et de qualité.

²²⁶³ *Outre la traditionnelle brochure d'information générale et la communication sur les chantiers, le plan pluriannuel comprend*

aan meer concentrische verbindingen, die wijken met elkaar verbinden, los van het centrum.

Heeft de MIVB al modellen en suggesties voor nieuwe tram- en buslijnen die aansluiten op de nieuwe metro? Zo ja, welke?

Zult u daarover ook communiceren in de communicatiestrategie over metrolijn 3?

Kunt u toelichten hoe de communicatie rond de metrowerken er de komende jaren precies zal uitzien?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De sporen behouden op de huidige lijn 55 kan inderdaad nuttig zijn om een verbinding te houden tussen de stelplaats van Haren en andere tramlijnen, of als alternatief in geval van incidenten of werken aan lijnen in de buurt (bijvoorbeeld aan lijn 3, 7, 25, 62, 92 of zelfs lijn 93).

Of de lijn ook volledig zal worden uitgebaat, naast de metro, zal mede afhangen van de keuzes die we tegen 2030 maken. Ik vind het moeilijk om daar nu al uitspraken over te doen. De stations bieden overstapmogelijkheden tussen de bovengrondse lijnen en de metro. Dat is bijvoorbeeld het geval in het station Bordet, maar ook aan Verboekhoven. De toegangen komen daar op de hoek van de Demolderlaan met de Lambermontlaan voor de verbinding met tramlijn 7 en ook dicht bij het Verboekhovenplein voor een betere aansluiting op het busnet en tramlijn 92.

In de toekomst zal ik het MIVB-net, en dus ook de tram- en buslijnen, blijven evalueren. Dat aspect zal deel uitmaken van de communicatie rond metrolijn 3. Zodra de toekomstige netwerkconfiguratie is goedgekeurd, zal die geïntegreerd worden in alle communicatie. Zo wordt de informatie over de metro verspreid via almaar meer kanalen.

Die informatie moet natuurlijk correct zijn en mag niet te veel variëren. Het project zal zeker nog een aantal jaar duren. We moeten dus de juiste informatie geven op het juiste moment, op basis van beslissingen, die zelf weer afhangen van budgettaire besprekingen enzovoort. In elk geval komt alle informatie op de projectwebsite van metrolijn 3, maar er zullen ook pers- en informatiemomenten zijn, folders, campagnes op de sociale media enzovoort.

De communicatie rond metrolijn 3 focust momenteel op informatie over het project zelf, de plaatselijke begeleiding en informatie aan de reizigers. Er bestaat een globale communicatieaanpak voor het volledige metroproject tussen Bordet en Albert, waarbij de MIVB en Beliris nauw samenwerken. Ik heb ook een extern communicatiebureau aangesteld om een neutrale en goede communicatie te verzekeren.

Het meerjarenplan bevat op het vlak van communicatie, naast de traditionele algemene informatiebrochure en communicatie

également un vaste chapitre sur les contacts personnels avec les citoyens et les riverains, ainsi que sur la signalisation des chantiers. Nous avons tout à fait conscience de l'impact majeur de ce projet et de l'importance d'une communication claire pour obtenir l'adhésion des citoyens.

En attendant, les choses deviennent très concrètes ici et là sur le terrain, entre autres aux arrêts Albert et Toots Thielemans et bientôt aussi à la gare du Nord. D'importants efforts sont déployés pour informer les riverains, les commerçants et autres utilisateurs des quartiers concernés, par le biais de dépliants, de tableaux d'information numériques, d'un guichet d'information et même de WhatsApp.

Nous communiquerons bien entendu en temps utile tout changement dans l'organisation des lignes de tram.

²²⁶⁵ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).*- *C'est une bonne chose que toutes les informations soient reprises dans la communication sur le métro 3 et qu'il y ait une approche globale. Je suis heureuse d'apprendre que vous allez mettre en place une panoplie d'outils et de canaux d'information.*

Je comprends que vous ne puissiez pas vous exprimer sur toutes les lignes de tram. J'attends l'évaluation que vous annoncez.

- L'incident est clos.

over de werven, ook een uitgebreid hoofdstuk over persoonlijk contact met burgers en omwonenden en over werfmarkeringen. Dat is ontzettend belangrijk. We zetten informatiestands op en beleggen informatievergaderingen in de wijken; er komt een website, een gratis telefoonnummer en specifieke communicatie naar de rechtstreekse betrokkenen en een ombudsman zal constant de verbinding verzekeren tussen de burgers, de handelaars en de overheid. We beseffen maar al te goed dat dit project een grote impact heeft. Goede, heldere communicatie wordt dus heel belangrijk om het draagvlak voor het project in stand te houden.

Op het terrein wordt het werk intussen hier en daar heel concreet. Dat is onder meer het geval aan de haltes Albert en Toots Thielemans en binnenkort ook aan het Noordstation. Er wordt veel moeite gedaan om de bewoners, handelaars en andere gebruikers van de betrokken buurten te informeren. Dat gebeurt met behulp van flyers, digitale informatieborden en zelfs via WhatsApp. Er is ook een informatiepunt waar de ombudsman geregeld aanwezig is. Voorts worden er samen met de bewoners van de wijk specifieke acties uitgewerkt.

Het is een belangrijk project, maar we moeten alles op alles zetten om de informatie tot bij de burgers te krijgen. Over eventuele veranderingen in de organisatie van de tramlijnen zullen we uiteraard tijdig communiceren. Dat maakt zeker deel uit van het vervolgproject.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het is een goede zaak dat alle informatie in de communicatie over metro 3 zal worden opgenomen en dat er een globale aanpak komt. Die is zeker nodig. Ik ben blij te horen dat u heel wat in stelling zult brengen, zoals websites, folders, een ombudsman en berichten via diverse informatiekanalen.

Ik begrijp dat u zich niet over alle tramlijnen kunt uitspreken. Ik kijk alvast uit naar de evaluatie die u aankondigt.

- Het incident is gesloten.