



**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 12 JANVIER 2021**

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 12 JANUARI 2021**

ZITTING 2020-2021

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 02
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Julien Uyttendaele 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 "l'augmentation du volume de sable d'adhérence utilisé par la STIB".

Question orale de M. Jamal Ikazban 2

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'enquête de Bruxelles Mobilité qui met Uber et les taxis sur le même pied".

Question orale de M. Emmanuel De Bock 5

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'absence de traduction en français de stations et arrêts de tram".

Question orale de M. Christophe Magdalijs 7

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

concernant "la politique du stationnement et la gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale".

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 1

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

betreffende "de toename van de hoeveelheid zand bij de MIVB om meer grip op de sporen te krijgen".

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 2

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

betreffende "de enquête van Brussel Mobilité, die Uber en de taxi's op voet van gelijkheid behandelt".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 5

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

betreffende "de afwezigheid van een vertaling naar het Frans van stations en tramhaltes".

Mondelinge vraag van de heer Christophe Magdalijs 7

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

betreffende "het parkeerbeleid en het beheer van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

<p>Question orale de M. Christophe De Beukelaer</p> <p>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,</p> <p>concernant "le service TaxiBus".</p>	10	<p>Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de dienst TaxiBus".</p>	10
<p>Question orale de M. Fouad Ahidar</p> <p>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,</p> <p>concernant "la capacité des transports en commun".</p>	13	<p>Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de capaciteit van het openbaar vervoer".</p>	13
<p>Question orale de Mme Hilde Sabbe</p> <p>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,</p> <p>et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,</p> <p>concernant "l'aménagement définitif des rues scolaires dans la Région".</p>	16	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Hilde Sabbe</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende "de definitieve inrichting van schoolstraten in het gewest".</p>	16
<p>Question orale jointe de Mme Els Rochette,</p> <p>concernant "la sécurité routière sur les voiries régionales aux abords immédiats des écoles".</p>	16	<p>Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette,</p> <p>betreffende "de verkeersveiligheid aan gewestwegen in de directe schoolomgevingen".</p>	16
<p>Question orale de M. David Weytsman</p> <p>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,</p> <p>et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de</p>	22	<p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,</p>	22

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

concernant "le suivi de l'avis de la commission de concertation sur le projet de réaménagement du rond-point Schuman".

bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de opvolging van het advies van de overlegcommissie over het project voor de heraanleg van het verkeersplein Schuman".

103 Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.

Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

109 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,

109 concernant "l'augmentation du volume de sable d'adhérence utilisé par la STIB".

betreffende "de toename van de hoeveelheid zand bij de MIVB om meer grip op de sporen te krijgen".

111 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Dans votre réponse du 13 mai 2020 à ma demande d'explications concernant l'utilisation de sable d'adhérence par la STIB, il apparaît que le tonnage de sable utilisé a considérablement augmenté entre 2018 et 2019. Il est en effet passé de 713.000 kg à 1.210.000 kg.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Uit uw antwoord van 13 mei 2020 blijkt dat het gebruik van zand bij de MIVB tussen 2018 en 2019 toegenomen is met 69%, terwijl het aantal ritten van bus, tram en metro maar met 4% gestegen is. Een gedeeltelijke verklaring is dat er meer neerslag gevallen is, maar de stijging blijft aanzienlijk.*

Si le nombre de voyages effectués par la STIB en 2019 peut expliquer une augmentation par ricochet du sable utilisé, la différence reste tout de même considérable. La STIB a enregistré 434 millions de voyages en 2019, soit une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. Ces chiffres correspondent à plus de 16 millions de voyages supplémentaires répartis entre les bus, les trams et les métros. En comparaison, l'augmentation du tonnage de sable s'élève à 69 %.

Wat is de verklaring hiervoor? Hoe hoog was het verbruik in 2020? Zijn de bestellingen en de voorraad berekend op het verbruik in 2019? Vanwaar komt het zand dat de MIVB gebruikt? U hebt het Belgische bedrijf Sibelco en zijn internationale filiaal Silcom vermeld.

La météo pourrait partiellement expliquer cette augmentation : en 2018, les précipitations s'élevaient à 650,2 mm sur 142 jours alors qu'elles atteignaient 798,6 mm sur 182 jours en 2019.

U hebt gezegd dat de MIVB experimenteert met zand op basis van aluminiumhydroxide. Is dat wel toegelaten in het Brussels Gewest? Zijn er hierover contacten geweest met uw collega van Leefmilieu? Wat is het mogelijke effect op het milieu? Zal de MIVB het gebruik van zand voortaan beperken?

Comment expliquer une telle augmentation ? Où en est la consommation pour l'année 2020 ? Les volumes commandés et stockés sont-ils basés sur la consommation de 2019 ? Vous avez mentionné le nom d'un fournisseur néerlandais, Sibelco, et sa filiale Silcom active à l'international. Quelle est la provenance du sable miné fourni à la STIB ?

Concernant l'usage de mélange abrasif à base d'hydroxyde d'aluminium par la STIB et Infrabel, vous m'avez indiqué que la STIB expérimentait les produits de ce type. Cet usage est-il autorisé en Région bruxelloise ? Avez-vous déjà eu des contacts avec votre collègue chargé de l'environnement ou son administration à ce sujet ? Faut-il craindre une incidence éventuelle sur l'environnement ?

Le sable abrasif comme celui utilisé dans la construction étant une ressource en voie de raréfaction, la STIB s'est-elle fixé des objectifs en vue d'une forte limitation de son usage dans les prochaines années ?

113 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le préciser à l'occasion de votre question écrite n°315 concernant l'utilisation par les trams de sable de reprise d'adhérence, sa consommation dépend fortement des conditions météorologiques. Durant l'automne, des températures négatives et de fortes pluies ou orages entraîneront une chute

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het verbruik van tractiezand hangt sterk af van de weersomstandigheden. Zachte herfsttemperaturen vertragen het*

de feuilles très rapide et des problèmes d'adhérence pendant quelques jours seulement. En revanche, des températures douces provoquent une chute de feuilles très lente et par conséquent des problèmes d'adhérence qui perdurent durant de nombreuses semaines, ce qui entraînera une consommation de sable beaucoup plus élevée.

En ce qui concerne la commande et le stockage du sable, la STIB a souscrit un nouvel accord-cadre en 2019. Le sable est stocké dans des silos situés dans les différents dépôts de la STIB. Cette dernière possède également deux silos dédiés au stockage d'une réserve de sable à Haren. Avant l'automne, la STIB vérifie que le stock est suffisant pour couvrir une période de plus de dix jours, afin de garantir la continuité du service et d'éviter que les trams ne soient à l'arrêt par manque de sable, à la suite de problèmes éventuels avec le transporteur ou chez le fournisseur, par exemple.

Le sable de freinage calibré fourni à la STIB est tamisé chez Sibelco à Papendrecht, aux Pays-Bas. Le matériau provient de rivières hollandaises.

S'agissant de l'utilisation d'hydroxyde d'aluminium, étant donné que la STIB n'a pas effectué de tests avec cette substance, la question n'est pas encore à l'ordre du jour.

Au sujet de la limitation de l'usage du sable, la STIB considère que la sécurité de son réseau est une priorité et n'a pas défini, à l'heure actuelle, d'objectif de réduction de la consommation. Un objectif chiffré serait, dans ce contexte, difficile à définir. Cependant, l'évolution de la flotte de trams de la STIB et l'arrivée progressive de véhicules de tram nouvelle génération (TNG) devraient permettre de la limiter. En effet, les anciens modèles de trams utilisent davantage de sable que les trams T3000, T4000 et les futurs TNG, qui sont équipés d'un système de sablage automatique permettant une optimisation.

M. Uyttendaele, j'espère avoir répondu à vos questions et je ne doute pas que des questions écrites suivront au sujet de détails chiffrés concernant l'année 2020.

115 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Une augmentation de 69 % me paraît malgré tout fort élevée, par rapport aux raisons avancées. Il pourrait être utile d'investiguer plus avant sur les causes d'une telle augmentation.

J'entends que la nouvelle flotte sera plus économe en sable d'adhérence, mais je pense que nous devons être attentifs à cette question, car il s'agit indirectement d'une pollution. Je n'hésiterai pas à revenir vers vous par le biais d'une question écrite.

- *L'incident est clos.*

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

bladverlies bij de bomen, zodat er over een veel langere periode zand moet gestrooid worden.

In 2019 heeft de MIVB een nieuwe raamovereenkomst gesloten voor de bestelling en de opslag. Jaarlijks, voor het begin van de herfst, wordt de stock bekeken, zodat een periode van meer dan tien dagen kan overbrugd worden.

Het zand is afkomstig uit Nederlandse rivieren en wordt door Sibelco gezeefd in Papendrecht (Nederland).

De kwestie van de aluminiumhydroxide is nog niet aan de orde; er zijn ook nog geen tests uitgevoerd.

Met de nieuwe lichting trams (T3000, T4000 en de Tram New Generation of TNG) zal het verbruik vanzelf verminderen en geoptimaliseerd worden, doordat ze over een automatisch bestrooiingssysteem beschikken

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het lijkt me toch zinvol om zo'n grote stijging van 69% nader te onderzoeken.*

Ook met de nieuwe vloot moeten we de zaak in het oog houden, want onrechtstreeks gaat het om een bron van vervuiling.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

119 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,

119 concernant "l'enquête de Bruxelles Mobilité qui met Uber et les taxis sur le même pied".

121 M. Jamal Ikazban (PS).- Dernièrement, j'ai été interloqué par l'intitulé de l'une des réponses proposées dans l'enquête en ligne de Bruxelles Mobilité concernant les pistes cyclables. Il n'y a aucun problème à ce que cette administration souhaite évaluer la satisfaction des usagers quant aux nouveaux aménagements cyclables transitoires mis en place à la suite de la crise sanitaire du Covid-19 : c'est même une initiative louable, surtout pour les cyclistes dont je fais partie.

Je trouve en revanche gênant le troisième feuillet en ligne de cette enquête, où les véhicules Uber sont mis sur le même pied que les taxis, alors que les autres modes de transport sont rangés dans des catégories bien distinctes, qu'il s'agisse des transports en commun, de la voiture, de la moto, des trottinettes, des vélos électriques, etc.

Il est vrai que les sondés peuvent répondre à cette enquête en une dizaine de minutes, mais la formulation de cette réponse induit dans l'inconscient collectif qu'Uber et les taxis sont des opérateurs qui respectent tous deux les règles auxquelles ils sont soumis. Or, c'est faux. L'ordonnance du 27 avril 1995 sur le transport rémunéré de personnes est respectée dans sa lettre et dans son esprit par les taxis, mais contournée par les chauffeurs roulant pour Uber.

La plate-forme internationale Uber peut tromper le monde en faisant rouler ses chauffeurs avec un pictogramme lumineux "taxi" sur la devanture de la vitre intérieure de leurs véhicules, de manière scandaleuse et provocatrice, cela ne transforme pas pour autant ceux-ci en taxis. Laisser ainsi planer le doute dans les réponses proposées dans l'enquête, c'est poignarder dans le dos un secteur qui avait déjà perdu entre 20 et 30 % de son chiffre d'affaires à cause de cette concurrence totalement illégale, avant de voir celui-ci chuter à 70 ou 80 % en raison de la pandémie.

123 Les taxis sont les ambassadeurs de notre Région, ils offrent un service d'utilité publique et malgré la loi de la jungle qu'applique Uber sur le territoire bruxellois, ils résistent en respectant les lois auxquelles ils sont soumis. Ils ont besoin de notre soutien et dans cette enquête, Bruxelles Mobilité soutient plutôt un concurrent déloyal. Dès lors, ce secteur réclame des explications sur ce qui apparaît comme un affront. En tant que service public régional, Bruxelles Mobilité connaît bien le conflit qui oppose le secteur des taxis bruxellois à la plate-forme américaine Uber. Une telle erreur est-elle acceptable ?

Dans ce dossier, nous avons besoin d'apaisement. Quelle attitude de la part de Bruxelles Mobilité serait-elle susceptible de

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

betreffende "de enquête van Brussel Mobiliteit, die Uber en de taxi's op voet van gelijkheid behandelt".

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- Een van de voorgestelde antwoorden in een online enquête van Brussel Mobiliteit over de fietspaden deed mij onlangs de wenkbrauwen fronsen.

Het ergerde me dat op de derde bladzijde van de enquête taxi's en Ubervoertuigen over één kam worden geschoren, terwijl de andere vervoersmiddelen allemaal een aparte categorie krijgen: openbaar vervoer, auto, motor, step, elektrische fiets enzovoorts.

Akkoord, zo'n enquête invullen mag niet te veel tijd kosten, maar door deze manier van formuleren ontstaat de indruk dat de taxidiensten en Uber allebei evenzeer de regels naleven die ze opgelegd krijgen. Dat klopt niet! De taxichauffeurs respecteren de ordonnantie van 27 april 1995 over het betaald personenvervoer, de Uberchauffeurs omzeilen die.

Het internationale platform Uber strooit ons allemaal zand in de ogen door zijn bestuurders te laten rondrijden met een lichtgevend taxibordje op het dashboard, maar daarom zijn het nog geen taxi's. Dat in de enquête geen onderscheid wordt gemaakt, is een slag in het gezicht voor de taxisector, die al 20 tot 30% omzetverlies leed door de illegale concurrentie van Uber en die nog een bijkomende knauw kreeg door de pandemie.

De taxi's zijn ware ambassadeurs voor ons geweest. Ze doen aan openbare dienstverlening en houden zich aan de regels, al heeft Uber de wet van de jungle in Brussel geïntroduceerd. Ze hebben onze steun nodig, terwijl Brussel Mobiliteit, dat maar al te goed op de hoogte is van het conflict, veeleer een oneerlijke concurrent lijkt te steunen. Is zo'n lapsus aanvaardbaar?

Hoe kan Brussel Mobiliteit respect tonen voor een sector die in moeilijkheden verkeert, maar die belangrijke diensten levert aan de bevolking?

ramener un peu de sérénité et de respect à l'égard d'un secteur en souffrance, mais qui rend bien des services à la population ?

125

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les taxis relevant de la compétence du ministre-président M. Vervoort, je n'ai pas souvent l'occasion d'en parler, ce qui ne signifie pas qu'ils ne suscitent pas mon intérêt. Le secteur des taxis est un acteur important de la mobilité en Région bruxelloise et je suis consciente des difficultés auxquelles il est confronté. Ce n'est pas parce qu'ils ont le droit de continuer à rouler que les taxis ne subissent pas l'impact de la crise sanitaire. Celle-ci se fait en effet sentir dans les secteurs du tourisme, des congrès et des déplacements. Les taxis sont en difficulté et ils méritent toute l'attention du gouvernement.

Dans le cadre de cette enquête et plus précisément de la question du profil multimodal des répondants, Bruxelles Mobilité a effectivement fait des regroupements entre des modes de transport assez équivalents en termes de service pour les usagers. Cette question de l'enquête ne portait pas sur la qualification juridique des services d'Uber mais sur l'utilisation des différentes catégories de modes de transport en Région bruxelloise. Le but poursuivi était de simplifier le questionnaire au maximum tout en obtenant des détails sur l'utilisation du vélo, qui était la thématique principale de l'enquête.

De la même façon, Bruxelles Mobilité a regroupé tous les opérateurs de transports en commun - la SNCB, la STIB, le TEC et De Lijn - ainsi que leurs types - métros, bus et trams - sous le vocable transports en commun alors qu'ils n'offrent pas des services identiques, ni en termes de tarifs, ni en termes de couverture spatiale, de fréquences ou de vitesse commerciale.

Bruxelles Mobilité a effectivement fait le choix de regrouper l'offre de taxis avec l'offre d'Uber. Ce regroupement a été fait dans un souci de simplification pour le répondant. À l'avenir, Bruxelles Mobilité examinera l'opportunité de distinguer les deux quand c'est possible, à condition que cela n'empêche pas les comparaisons avec des enquêtes plus anciennes où les services de type Uber n'existaient pas encore.

127

M. Jamal Ikazban (PS).- Je remercie la ministre pour sa réponse et le président pour sa remarque. Le secteur des taxis constitue effectivement un partenaire important et privilégié pour la mobilité bruxelloise. Il est donc normal de l'évoquer au sein de cette commission, ce que je fais régulièrement. De plus, la circulation des taxis doit être prise en compte dans les travaux d'aménagement de l'espace public.

Je vous remercie de rappeler l'importance du secteur des taxis pour la qualité de la mobilité et de souligner qu'à ce titre, ce dernier mérite toute l'attention du gouvernement. Ce qui pose problème dans l'enquête, c'est qu'un service public régional met sur le même pied Uber et les taxis. Pour moi, ce n'est pas acceptable, car un service public ne peut se rendre complice de cette supercherie qui ôte le pain de la bouche du secteur des taxis.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De taxi's, die in feite onder de bevoegdheid van minister-president Vervoort vallen, zijn een belangrijke schakel in de Brusselse mobiliteit. Ik ben mij er terdege van bewust dat de taxisector het zwaar heeft. De taxi's mogen dan wel blijven rijden, maar natuurlijk lijden ook zij onder de coronacrisis, samen met de toeristische sector en het congreswezen.*

In de enquête heeft Brussel Mobiliteit inderdaad vervoersmiddelen samengenomen die - vanuit het oogpunt van de gebruiker - vergelijkbaar zijn. Het vooropgestelde doel was om de vragenlijst zo eenvoudig mogelijk te houden, maar tegelijk zoveel mogelijk gedetailleerde info te krijgen over het fietsgebruik.

Zo heeft Brussel Mobiliteit ook alle openbaarvervoersmaatschappijen én alle vervoersmiddelen samengenomen onder de noemer 'openbaar vervoer', ook al leveren de NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn niet dezelfde diensten, hanteren ze niet dezelfde prijzen, bedienen ze niet hetzelfde gebied en zijn metro's, bussen en trams niet hetzelfde.

Brussel Mobiliteit heeft er dus ook voor gekozen om het taxi-aanbod en Uber samen te nemen, om het de respondent gemakkelijk te maken. In de toekomst zal Brussel Mobiliteit erover waken om de twee, zo mogelijk, uit elkaar te houden, op voorwaarde dat er nog altijd vergelijkingen kunnen worden gemaakt met ouder enquêtemateriaal uit pre-Ubertijden.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *De taxisector is een geprivilegieerde partner binnen de Brusselse mobiliteit. Daarom vraag ik er geregeld aandacht voor in deze commissie. Overigens moet ook bij de heraanleg van de openbare ruimte met het taxiverkeer rekening worden gehouden.*

Ik dank u om het belang van de taxisector voor een kwaliteitsvolle mobiliteit te beklemtonen. Het probleem met de enquête is dat een gewestelijke overheidsdienst Uber op voet van gelijkheid met de taxi's behandelt terwijl de laatste zich de kaas van het brood laat eten door Uber.

Hopelijk worden in de toekomst spelers die zich aan de wet houden, niet meer gelijkgesteld met anderen die er dubieuze praktijken op nahouden.

J'espère qu'à l'avenir, on ne mettra plus sur le même pied les opérateurs qui respectent la législation en tant que premiers véhicules partagés en Région bruxelloise avec d'autres, dont les pratiques sont plus que douteuses.

Je reviendrai très certainement sur la question des taxis dans le cadre de futurs débats sur la mobilité.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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'absence de traduction en français de stations et arrêts de tram".

M. Emmanuel De Bock (DéFI). - Je souhaite vous interpeller sur la non-traduction en langue française de certaines destinations des lignes de la STIB et des stations de métro, ainsi que sur d'autres irrégularités.

Deux de vos prédécesseurs, les ministres Chabert et De Croo, ont tenu à nous faire découvrir des noms de stations de métro assez curieux et peu en conformité avec la réalité des quartiers desservis, comme Beekkant ou encore Roodebeek, alors que "Château Malou" aurait été plus indiqué.

À la suite de l'interpellation de divers parlementaires, les noms des stations Maalbeek et Kraainem ont été adaptés en "Maelbeek" et "Crainhem", en bonne traduction française. Je remarque, pour un motif curieux, que la station Érasme a été traduite en "Erasmus", alors que le nom officiel de l'hôpital est et reste "Hôpital Érasme", mais que de l'autre côté de Bruxelles, à Jette, le nom de l'UZ Brussel, anciennement "AZ-VUB", n'a jamais été traduit en français.

De même, les autobus des lignes 76, 77 et 79 se rendent à la station de métro Crainhem-Kraainem, mais pour une raison mystérieuse, n'indiquent comme destination que "Kraainem" en néerlandais. Sur tous les arrêts, seule la destination en néerlandais est indiquée, même sur le territoire bruxellois, alors que le nom de la station a été traduit dans les deux langues.

Enfin, les gares sont parfois indiquées en français comme gare, et d'autres fois ne sont pas traduites et restent dans les deux langues "station". Par exemple, les bus 27, 49, 50 et 78 vont à Gare du Midi-Zuidstation, mais le mot "gare" n'a pas été traduit en français pour les lignes 82 et 83 (Berchem Station) ni pour le 44 (Tervuren Station) ni pour les 59 et 64 (Bordet Station) ou le 50 (Lot Station) ou les 47 et 58 (Vilvoorde Station), alors que les gares Centrale, de Haren, de Jette, du Nord et de Calevoet sont bien traduites en "gare" !

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de afwezigheid van een vertaling naar het Frans van stations en tramhaltes".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*). - *Aan oud-ministers Chabert en De Croo hebben we de namen van enkele metrostations te danken die weinig vandoen hebben met de buurt, denk maar aan Beekkant en Roodebeek, terwijl Maloukasteel een passendere benaming was.*

Na een interpellatie door diverse parlementsleden kregen stations Maalbeek en Kraainem een goede Franse vertaling als Maelbeek en Crainhem. Om een of andere vreemde reden werd het station nabij het ziekenhuis Hôpital Érasme vertaald in het Nederlands, terwijl het UZ Brussel in Jette nooit een Franse vertaling kreeg.

Autobussen op lijn 76, 77 en 79 naar metrostation Kraainem-Crainhem afficheren om onbegrijpelijke redenen alleen Kraainem.

Stations worden soms in het Frans vertaald, andere blijven in beide talen station. Zo is er Gare du Midi-Zuidstation, maar Berchem Station, Tervuren Station, Bordet Station, Lot Station en Vilvoorde Station.

Waarom laat de MIVB na om alle haltes te vertalen? Ik vraag u om die toestand in overeenstemming te brengen met de wettelijke bepalingen.

Dans les autres curiosités, notons également que le 12 ne va pas à l'aéroport de Bruxelles-National (sa dénomination officielle), mais se rend vers un lieu commercial sous le nom de la société privée qui exploite cet aéroport, soit Brussels Airport. Ou encore le 20, qui se rend à Hunderenveld, lieu totalement inconnu, ou le 42, qui a un viaduc pour terminus, soit le Viaduc E40, localisation assez curieuse.

Je souhaiterais connaître les motifs pour lesquels ces destinations n'ont pas été correctement traduites par la STIB et vous demande de faire adapter les noms avec la traduction correcte, dans le respect des lois, donc de traduire chaque fois "station" par "gare", de ne pas traduire "Érasme", et d'indiquer "Crainhem" pour les lignes 76, 77 et 79.

¹³⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un nom de station bilingue et court est plus facile à assimiler qu'un nom long et différent selon les langues. Exemples : Beekant, Roodebeek, Merode, Tomberg, Hankar, Delta, Pannenhuis, Diamant ou Aumale.

La station Kraainem est un cas plus complexe. La traduction francophone Crainhem n'est pas officielle. Après plusieurs dépôts de plaintes auprès de la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL), la STIB, compétente pour les noms d'arrêts en surface, n'a eu d'autre choix que de se mettre en conformité avec les lois linguistiques et a donc abandonné la traduction non officielle Crainhem au profit de la seule dénomination Kraainem pour ses arrêts de bus.

Le nom de la station Érasme ne désigne pas l'hôpital, mais l'humaniste. Preuve en est, le nom de la station n'est pas précédé de la mention "hôpital", au contraire des arrêts UZ Brussel (pour universitair ziekenhuis) ou Hôpital Etterbeek-Ixelles. L'humaniste Érasme était d'origine hollandaise et son nom de baptême était Erasmus. Il ne s'agit donc pas d'une traduction.

¹³⁷ Quand le nom de l'arrêt se réfère à une institution d'une Communauté, cette institution n'est représentée que dans sa langue. Par exemple, les noms des arrêts UCL Saint-Luc et Arts et Métiers ne sont pas traduits en néerlandais et le nom de l'arrêt UZ Brussel n'est pas traduit en français.

Si le terme "gare" est régulièrement utilisé pour les chemins de fer, il l'est moins pour les trams. D'après le dictionnaire Le Larousse, une station est un endroit aménagé pour l'arrêt des véhicules de transport en commun. Cette utilisation est donc correcte sur le plan linguistique. Toutefois, comprenant la confusion que cela pouvait générer, la STIB a récemment décidé de donner la préférence au terme "gare" quand l'arrêt ou la station prend le nom de la gare de chemin de fer à proximité.

Pour les arrêts des gares et des stations en Région bruxelloise, une harmonisation des noms en "gare de" ou "station" est en cours. Ce changement se fait par opportunité. Plus faciles à modifier, les arrêts intermédiaires d'une ligne ont pour la plupart été renommés. L'affaire est plus complexe quand le nom de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Een tweetalige stationsnaam is gemakkelijker dan een lange naam die in de twee talen verschilt, denk maar aan Beekant, Roodebeek, Merode, Tomberg.*

Bij station Kraainem is het ingewikkelder. Na een aantal klachten bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) zag de MIVB zich verplicht om het niet-officiële Crainhem te laten vallen.

Metrostation Erasmus is niet naar het ziekenhuis, maar naar de humanist vernoemd. Hij had Nederlandse roots en heette Erasmus. Dat is dus geen vertaling.

Als de halte naar een instelling van een van beide gemeenschappen is vernoemd, krijgt ze geen vertaling. Daarom worden UCL Saint-Luc en Arts et Métiers niet in het Nederlands vertaald en UZ Brussel niet in het Frans.

Gare is een woord dat vaak wordt gebruikt voor treinstations, maar minder voor tramhaltes. Daarom heeft de MIVB onlangs besloten om het woord gare te gebruiken, wanneer de halte dezelfde naam krijgt als het vlakbij liggende spoorwegstation.

MIVB-haltes bij stations in het Brussels Gewest krijgen allemaal Gare de/Station in hun benaming. Haltes in Vlaanderen, zoals Station Tervuren en Station Lot, ontleen hun naam aan de naam van het NMBS-station en krijgen geen Franse vertaling.

De eindhalte van lijn 12 heet Brussels Airport, omdat er veel internationale reizigers gebruik van maken. Volgens de logica van multimodale knooppunten heeft de MIVB ook de naam van NMBS-station Brussels Airport-Zaventem overgenomen.

l'arrêt est également un terminus. Dans ce cas, il faut adapter de nombreux médias : plaques d'arrêt, indicateurs de destination des véhicules, etc. Pour les arrêts en Région flamande, comme les gares de Tervueren et de Lot, le nom de l'arrêt reprend le nom de la gare SNCB, sans traduction francophone, conformément aux règles d'utilisation des langues.

Le terminus de la ligne 12 a été nommé "Brussels Airport" en raison du caractère international de la ligne et de ses utilisateurs. Dans une logique de pôle multimodal, la STIB s'est également alignée avec le nom de la gare SNCB "Brussels Airport-Zaventem". Ce choix était également une réponse aux trop fréquentes confusions entre la gare de Zaventem et la gare de l'aéroport de Zaventem.

En français, le mot "station" est actuellement remplacé par "gare". Quant au nom "Érasme", il restera écrit dans les deux langues. En effet, "Eramus" n'est pas une traduction, mais le nom officiel de l'humaniste néerlandais. Enfin, la traduction française n'étant pas officielle, le nom du terminus des lignes de bus 76, 77 et 79 restera "Kraainem".

139 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- J'ai bien noté qu'Érasme faisait référence à l'humaniste et non à l'hôpital tout proche, comme beaucoup le croyaient. Cela ne me pose pas de problème de changer ce nom en Erasmus, qui est une figure très connue des communautés francophone, néerlandophone et internationale. J'ai d'ailleurs récemment plaidé pour une utilisation des noms des arrêts pour mettre à l'honneur celles et ceux qui ont fait l'histoire des lieux de notre capitale, mais aussi des personnages célèbres, comme Erasmus.

Concernant l'aéroport de Bruxelles-National, beaucoup de Bruxellois, de Wallons et de Flamands connaissent mieux la dénomination "Aéroport national de Zaventem" que "Brussels Airport", qui a plutôt une vocation internationale. Je considère comme une richesse l'utilisation des trois langues à Bruxelles et cela vaut autant pour les francophones que pour les néerlandophones ; il ne s'agit pas d'un combat linguistique.

Pour le reste, je me réjouis de voir que la STIB va modifier les noms de ses panneaux dans les stations. J'espère qu'elle le fera aussi rapidement qu'elle crée des arrêts au nom de ses directeurs !

- *L'incident est clos.*

143 **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE MAGDALIJS**

143 **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,**

143 **concernant "la politique du stationnement et la gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale".**

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Ik onthoud dat Erasmus naar de humanist verwijst.*

Veel Brusselaars, Walen en Vlamingen kennen Brussels Airport beter als Nationale Luchthaven van Zaventem. Ik beschouw het gebruik van drie talen in Brussel als een rijkdom, zowel voor Frans- als voor Nederlandstaligen.

Voor het overige is het goed nieuws dat de MIVB de borden in de stations zal aanpassen. Ik hoop dat dat even snel kan als de creatie van haltes!

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE MAGDALIJS

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

betreffende "het parkeerbeleid en het beheer van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

145

M. Christophe Magdalijns (DéFI).- L'ordonnance du 22 janvier 2009 portant sur l'organisation de la politique du stationnement prévoit l'élaboration d'un plan régional de stationnement avec une validité de cinq ans, ainsi que la conclusion d'un contrat de gestion.

Je n'ai trouvé à ce jour ni plan régional visant à organiser cette politique de stationnement ni de contrat de gestion. Nous en sommes donc réduits à nous référer au plan Good Move, qui aborde abondamment cette question.

Plus récemment, le cahier d'observations de la Cour des comptes nous apprenait que les comptes de l'agence de 2011 à 2018 n'ont pas été votés au parlement et n'ont pas davantage été arrêtés par le gouvernement.

Par contre, les comptes de 2019 ont été approuvés par le gouvernement le 9 juillet 2020 et reçus par la Cour des comptes le 7 septembre 2020. Malheureusement pour l'Agence du stationnement, ces comptes n'ont pas été certifiés et se sont vu opposer une opinion défavorable, ce qui est assez rare.

Pour plusieurs raisons, dont des lacunes dans la comptabilisation des recettes, des erreurs dans les droits et engagements hors bilan, une sous-estimation importante des engagements budgétaires, des erreurs de classification économique et enfin, des relations avec les communes dont la complexité semble dépasser l'institution.

Cette institution, comme d'autres, octroie irrégulièrement une voiture à un haut fonctionnaire, mais ce cas sera débattu de manière transversale.

147

Pour moi, cela fait beaucoup trop. Voici donc mes questions.

Confirmez-vous que le plan régional de stationnement est en souffrance ? Quand ce plan vous sera-t-il soumis et quand pourra-t-on en discuter ?

En matière de stationnement, ne croyez-vous pas que le plan régional de mobilité - dans lequel le mot "stationnement" apparaît 184 fois - suffise amplement ou, du moins, que celui-ci pourrait être adapté de façon à nous donner un plan de stationnement qui répond à l'article 8 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 ?

Confirmez-vous que le contrat de gestion de parking.brussels est en souffrance ou au contraire, est-il en bonne voie de vous être soumis ?

Face aux carences en matière de comptes, quelles sont les mesures qui ont été prises pour faire en sorte que ceux de l'année 2019 répondent aux exigences de la Cour des comptes ? Et, surtout, quelles dispositions ont-elles été prises pour que les comptes de 2020 répondent aux exigences de la Cour et à la réglementation en la matière ?

De heer Christophe Magdalijns (DéFI) (in het Frans).- *De ordonnantie van 22 januari 2009 betreffende het parkeerbeleid voorzag in de opmaak van het vijfjaarlijks Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) en bijhorend beheerscontract voor het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels), dat daar uitvoering aan geeft. Tot op heden heb ik daar geen spoor van gevonden. We moeten het dus doen met het Good Moveplan.*

Uit het recente boek met opmerkingen van het Rekenhof leren we dat het Parlement niet gestemd heeft over de rekeningen van 2011 tot 2018 van parking.brussels, noch dat de regering ze heeft bekrachtigd. De rekeningen 2019 werden wel goedgekeurd door de regering, maar niet gecertificeerd door het Rekenhof, die ze afkeurde, wat veeleer uitzonderlijk is. De opgegeven redenen zijn onder andere de boekhoudkundige lacunes op het vlak van de inkomsten, de vergissingen inzake de rechten en de engagementen en de economische classificatie en de complexe samenwerking met de gemeenten.

Kunt u bevestigen dat er problemen zijn met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)? Wanneer zal het u worden voorgelegd en wanneer kunnen wij het inkijken?

Volstaat het gewestelijke mobiliteitsplan, waarin het parkeerbeleid uitvoerig aan bod komt, niet? Kan hieruit geen parkeerplan worden afgeleid dat voldoet aan artikel 8 van bovenvermelde ordonnantie?

Kunt u bevestigen dat er problemen zijn met het beheerscontract van parking.brussels of zijn die ondertussen opgelost?

Welke maatregelen zijn er genomen om de boekhoudkundige onregelmatigheden bij parking.brussels op te lossen, zodat de rekeningen van 2019 en zeker die van 2020 voldoen aan de vereisten van het Rekenhof en de wetgeving hieromtrent?

Hebt u de leidinggevenden van het agentschap op het matje geroepen?

Enfin, de manière plus générale, avez-vous pris des mesures vis-à-vis des gestionnaires de l'agence de façon à les mettre face aux responsabilités qui sont les leurs dans l'exercice de leur fonction ?

¹⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il n'y a pas de bonne politique de mobilité sans une bonne politique du stationnement. Ce constat n'est pas nouveau, et le gouvernement en est pleinement conscient. C'est la raison pour laquelle le plan régional de mobilité qui chapeaute toute la politique de mobilité, donc du stationnement, en fait amplement mention. La politique du stationnement est ambitieuse. Elle repense la manière dont notre Région est aménagée et l'espace que nous octroyons au stationnement.

L'ordonnance du 22 janvier 2009, portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, prévoit une durée de validité de cinq ans pour le plan régional de politique du stationnement (PRPS), et une prolongation par défaut. Il est donc toujours en vigueur.

À la suite de l'approbation du plan Good Move, certains éléments utiles à l'élaboration du PRPS ont été réalisés ou sont en cours de réalisation : une première consultation des communes a eu lieu en mai 2020, même si les conditions étaient un peu difficiles, ainsi que la récolte de données, les études, une analyse comparative, etc.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité et parking.brussels sont en train d'identifier plusieurs études, analyses spécifiques et thématiques complémentaires à mener durant le premier semestre 2021. Le PRPS est intrinsèquement lié à l'ordonnance relative au stationnement. Celle-ci est aussi en cours de révision, notamment pour simplifier et clarifier le contenu du PRPS.

¹⁵³ Même si le plan Good Move concerne aussi le stationnement, il n'entre pas dans les détails. C'est la raison pour laquelle le plan régional de politique du stationnement (PRPS) contient un volet réglementaire. Nous n'allons pas réinventer une nouvelle stratégie. L'essence même du PRPS consistera à reprendre la vision stratégique et les actions de Good Move, mais il s'agira de décliner les actions en feuilles de route plus précises.

En ce qui concerne le contrat de gestion, les ambitions régionales en matière de stationnement sont réalisées par l'ensemble des acteurs régionaux, à commencer par parking.brussels, dont le contrat de gestion 2016-2021 arrive à échéance le 31 décembre 2021. Un consultant externe vient de commencer l'évaluation du contrat de gestion. Il rendra son rapport au printemps ; il analysera le fonctionnement de l'agence et formulera des recommandations.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité confiera une autre mission à un bureau d'études ou de consultance en 2021 pour l'assister dans la confection du nouveau contrat de gestion 2022-2026.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Geen goed mobiliteitsbeleid zonder parkeerbeleid, dat beseft de regering terdege. Daarom heeft het gewestelijke mobiliteitsplan het daar ook uitvoerig over. We willen het parkeerbeleid en de ruimte die we voor parkeerplaatsen vrijhouden, grondig herbekijken.*

De ordonnantie van 22 januari 2009 bepaalt dat het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) vijf jaar geldig is, met een standaardverlenging. Het is dus nog altijd van kracht.

Na de goedkeuring van het Good Moveplan zijn bepaalde onderdelen ervan, die van nut zijn voor het GPBP, al uitgevoerd of in uitvoering. Zo werden de gemeenten al een eerste keer in mei 2020 hierover gehoord.

Daarnaast zijn Brussel Mobiliteit en parking.brussels aan het oplijsten welke onderzoeken en analyses er nog moeten gebeuren tijdens het eerste semester van 2021. Ook de ordonnantie van 22 januari 2009 zal herbekeken worden omwille van vereenvoudiging en verduidelijking van het GPBP.

Het Good Moveplan heeft het wel over het parkeerbeleid, maar gaat niet tot in de details. Daarom omvat het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) ook reglementering.

Het beheerscontract van parking.brussels loopt af op 31 december 2021. Een externe consultant is het contract en de werking van het agentschap aan het evalueren. Hij zal in de lente zijn conclusies voorleggen en aanbevelingen formuleren.

Brussel Mobiliteit van zijn kant zal een studiebureau inschakelen om samen een nieuw beheerscontract voor 2022-2026 op te stellen.

Wat het Rekenhof betreft, dat viel vooral over onduidelijkheden rond het zakencijfer van parking.brussels. Dat valt inderdaad moeilijk heel precies vast te leggen. De gemeenten die nog niet aangesloten zijn bij parking.brussels, moeten immers 15% van hun nettoparkeerinkomsten doorstorten aan het agentschap. Het agentschap probeert die bijdrage echter al sinds 2014 tevergeefs te berekenen en te innen. Door die onduidelijkheid waren de

En ce qui concerne les exigences de la Cour des comptes, la remarque de la Cour porte sur la précision du chiffre d'affaires de l'agence. En l'état, celui-ci ne peut être déterminé avec un degré suffisant de précision. La raison en est la suivante. Pour rappel, les communes n'ayant pas délégué le contrôle à parking.brussels doivent verser à l'agence 15 % de leurs recettes nettes de stationnement, c'est-à-dire déduction faite de tous les coûts liés à cette mission. Depuis 2014, l'agence tente de calculer et de récupérer ces 15 %, mais en vain. En conséquence, les auditeurs externes de l'Agence du stationnement - tant le réviseur que la Cour des comptes - ne peuvent remettre un avis favorable sur les comptes, vu l'imprécision du chiffre d'affaires.

155 **M. Christophe Magdalijns (DéFI).**- Je pensais que le contrat de gestion était déjà échu. En effet, sauf erreur de ma part, si l'on compte l'entièreté de l'année 2016 jusqu'en 2021, cela fait six années complètes.

Je vous rejoins tout à fait quand vous dites que la mobilité et le stationnement sont deux pièces d'un même puzzle. Le plan Good Move l'aborde de manière non exhaustive et c'est ce qui donne toute son importance au PRPS.

En lisant les rapports de la commission, je constate que les communes font l'objet d'attaques régulières quant à la manière dont elles collaborent. Pour être issu du milieu politique local, je puis vous affirmer que les retours des communes sont explicables par la grande complexité des situations rencontrées. J'ai lu que vous leur laissez le bénéfice du doute. Il faut surtout les écouter au sujet de la manière dont se déroulent les choses. Une simplification s'impose et parking.brussels a besoin d'améliorer sensiblement sa capacité à gérer cette complexité et ses relations avec les communes.

Enfin, en ce qui concerne les fameuses recettes de 15 %, j'ai été bourgmestre et, à ce titre, j'ai confectionné les rapports en bonne et due forme. Parking.brussels était dans l'incapacité de gérer cette question. Quand une recette n'est pas un droit constaté, on ne l'inscrit tout simplement pas. Avant même d'escompter des recettes, quand une commune est défaillante, il faut tout d'abord faire en sorte d'appliquer la réglementation et de faire face à ses obligations. Il ne s'agit pas d'indiquer des recettes aléatoires et il est possible, d'un point de vue comptable, de traiter cette incertitude dans l'optique d'une validation des comptes. Je perçois en tout cas la bonne volonté du gouvernement pour améliorer la situation.

- *L'incident est clos.*

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

159 **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,**

159 **concernant "le service TaxiBus".**

externe auditeurs en het Rekenhof genoodzaakt de rekeningen af te keuren.

De heer Christophe Magdalijns (DéFI) (in het Frans).- *Ik dacht dat het beheerscontract al afgelopen was. Als het van begin 2016 tot eind 2021 loopt, dan gaat het immers over zes jaar.*

Ik stel vast dat de gemeenten hier vaak onder vuur liggen, omdat de samenwerking soms stroef zou verlopen. Ik kom zelf uit de lokale politiek en kan u verzekeren dat het vaak om heel ingewikkelde situaties gaat. Parking.brussels moet beter leren omgaan met die complexiteit en zijn relaties met de gemeenten beter verzorgen.

Ook wat de 15% inkomsten betreft, blijft het agentschap in gebreke en slaagt het er niet ze te beheren. Het is goed dat de regering aangeeft hier werk van te zullen maken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de dienst TaxiBus".

161

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- En 1978, la STIB inaugurerait son service TaxiBus. Ce service de transport porte-à-porte offre la possibilité aux personnes porteuses d'un certain handicap de se déplacer dans toute la Région et dans un rayon de 500 m à vol d'oiseau au-delà de ses frontières. Dispositif indispensable à la mobilité d'un public fragilisé, les TaxiBus ont ainsi permis, en 2019, de réaliser près de 148.000 voyages dans les douze minibus disponibles.

Pour bénéficier du service, il faut disposer d'une attestation délivrée par le SPF Sécurité sociale, reconnaissant un des éléments suivants :

- une réduction d'autonomie d'au moins douze points ;
- une invalidité permanente d'au moins 80 % ;
- une invalidité permanente des membres inférieurs occasionnant un taux d'invalidité de 50 % au moins ;
- une paralysie complète ou une amputation des membres supérieurs ;
- un handicap visuel dont le taux d'incapacité est d'au moins 90 %.

Si l'existence de ce service est précieuse, il me revient que les conditions d'accès mentionnées précédemment sont trop strictes pour bon nombre de nos concitoyens qui, malgré leur incapacité de se déplacer, ne peuvent pas profiter dudit service. Le plan Good Move ne prévoit rien pour les TaxiBus. Cela veut-il dire que rien ne bougera avant la fin de la législature ?

Est-il déjà prévu de réformer les critères d'accès du service en vue de le rendre accessible à davantage de personnes à mobilité réduite ?

Il apparaît également que l'application mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) ne permet pas de réserver un TaxiBus. Cette fonctionnalité est-elle prévue dans la version finale ?

S'agissant d'un service de transport collectif regroupant plusieurs usagers et plusieurs courses, la durée d'un trajet en TaxiBus peut atteindre une à deux heures, contre 20 à 30 minutes en transport en commun. Travaillez-vous sur une diminution du temps de parcours ? Dans l'affirmative, comment ?

Officiellement, la réservation d'un trajet doit être effectuée la veille. Dans la pratique, il nous revient que les délais ont dû être allongés au vu de l'explosion des demandes. Pouvez-vous nous le confirmer ? Une réflexion est-elle en cours pour les réduire ?

Le prix d'un trajet est de 1,70 euro. À raison de deux trajets par jour et six jours par semaine, cela revient à 1.050 euros par an, soit deux à trois fois plus qu'un abonnement classique de la STIB.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *In 1978 is de MIVB begonnen met de TaxiBus, dat is een vervoersdienst van deur tot deur voor personen met een beperking. De 12 minibuses hebben in 2019 ongeveer 148.000 ritten uitgevoerd.*

Om deze dienst te kunnen gebruiken, moet je een attest hebben van de FOD Volksgezondheid en aan een hele reeks voorwaarden voldoen. De TaxiBus is een waardevol initiatief maar de die voorwaarden lijken me veel te streng voor vele Brusselaars.

In het plan Good Move wordt er ook niets over de dienst gezegd. Betekent dat dat er deze regeerperiode niets zal veranderen? Zullen de gebruiksvoorwaarden worden herbekeken?

Blijkbaar is het ook niet mogelijk om een TaxiBus te reserveren via de MaaS-app. Wordt daarin voorzien bij een volgende update?

De duur van een traject met een TaxiBus kan oplopen tot 1 of 2 uur; bij het openbaar vervoer is dat 20 tot 30 minuten. Hoe wilt u die tijd inkorten?

Officieel moet een rit de avond tevoren geboekt worden? Kunt u bevestigen dat dat in de praktijk door de grote vraag al eerder moet? Hoe kan dat beter?

Wordt er nagedacht over een abonnementsformule, want bij dagelijks gebruik lopen de kosten snel op?

Hoe wilt u de dienst aantrekkelijker maken voor het doelpubliek?

Est-il prévu de proposer un abonnement aux utilisateurs de ce service ?

Enfin, de manière générale, que mettez-vous en place pour rendre ce service plus attractif aux yeux du public visé ?

¹⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour rappel, la fiche d'action C5 du plan Good Move mentionne qu'il convient de mettre en place, lorsqu'il n'y a pas d'alternative possible, des services destinés spécifiquement aux personnes à mobilité réduite. Les TaxiBus entrent clairement dans ce champ dans la mesure où ils offrent un service de transport spécialisé aux personnes qui ne peuvent emprunter le réseau habituel de transports publics.

Il convient aussi de préciser que la ligne de crête des politiques d'accessibilité menées ces dernières années, conformément notamment à l'ordonnance portant sur l'intégration de la dimension du handicap, consiste à rendre l'ensemble du réseau de transport public le plus accessible possible à tout un chacun, plutôt que de prévoir des services spécialisés pour les personnes handicapées. Ces services spécialisés sont maintenus dans la mesure où ils sont nécessaires, mais nous nous efforçons de développer un réseau où ils ne le seront plus. Nous n'y sommes pas encore mais cela fait partie de nos ambitions.

Comme le montrent les statistiques des voyages effectués, la demande augmente de façon très soutenue, bien plus que celle enregistrée sur le réseau régulier. Cette augmentation s'explique, d'une part, par la qualité du service rendu - les refus de prise en charge sont proches de zéro et les retards restent rares, ceci pour un coût peu élevé pour les usagers en comparaison avec les services privés de taxis spécialisés - et, d'autre part, par l'extension des plages horaires où une prise en charge est possible, grâce à un partenariat avec la société Taxis Verts.

¹⁶⁵ Les critères d'accès ont été revus en 2014, en concertation avec les autorités fédérales et les autres opérateurs de transports publics belges, et sont cohérents par rapport à d'autres services dédiés aux personnes en situation de handicap.

En ce qui concerne l'application mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), je vous rejoins : il faudrait l'y inclure.

Ce n'est actuellement pas prévu lors de la phase d'essai, mais la STIB étudie la possibilité de l'ajouter en 2021 ou dans la version définitive de l'application, prévue pour 2022.

Tout usager souhaite bien entendu que son temps de parcours soit aussi court que possible. La situation que vous décrivez était assez fréquente avant la réforme de TaxiBus, opérée en 2014. Aujourd'hui, si un trajet TaxiBus effectué en minibus - dans le cadre d'un groupe de voyageurs - peut durer plus longtemps que le même déplacement effectué directement, les temps de parcours excessifs sont devenus rares.

Lorsqu'un temps de parcours anormalement long doit être planifié, la STIB veille à communiquer avec les clients concernés

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het plan Good Move is wel degelijk sprake van een vervoersdienst voor personen met een beperking. De Taxibus past dus duidelijk ook in dat opzet.*

Het recente beleid rond toegankelijkheid behelst dat het hele netwerk zo toegankelijk mogelijk wordt gemaakt, liever dan in specifieke diensten te voorzien voor personen met een beperking. Indien nodig worden die diensten behouden maar we willen een netwerk uitbouwen waarin ze overbodig zijn.

Voor de gestaag stijgende vraag is er een dubbele verklaring. Enerzijds is er de kwaliteit van de dienst, waarbij nauwelijks of geen ritten geweigerd worden, er zelden vertragingen zijn en de kosten voor de gebruiker lager liggen dan bij gespecialiseerde taxidiensten. Anderzijds is er de uitbreiding van de beschikbare uren door de samenwerking met Taxis Verts.

De gebruiksvoorwaarden werden herzien in 2014, in samenspraak met de federale overheid en de andere Belgische vervoersmaatschappijen. Ze liggen in de lijn van andere diensten voor personen met een beperking.

De Taxibus zou inderdaad moeten worden opgenomen in de MaaS-app. De MIVB onderzoekt of dat nog kan in 2021, zo niet in de definitieve versie in 2022.

Het probleem met de lange trajectduur bij meerdere passagiers doet zich sinds de hervorming van 2014 nog maar zelden voor, ook al duurt een rit dan nog altijd langer dan een rechtstreekse rit.

De MIVB waakt altijd over een goede communicatie met de klanten en hun familie, wanneer de trajectduur abnormaal lang is. Dat is ook normaal bij het vervoer voor personen met een beperking.

ou leur famille afin de leur en expliquer les raisons et de leur laisser éventuellement la possibilité de trouver une autre solution. Ainsi, nous avons connu le cas de certains jeunes lourdement handicapés qui fréquentaient un établissement d'enseignement fort éloigné de chez eux, et dont les parents n'avaient pas la possibilité d'assurer eux-mêmes le transport. La communication avec les clients et/ou leur famille est l'une des spécificités du transport des personnes handicapées.

¹⁶⁷ Les délais de réservation n'ont pas changé, en dépit de l'augmentation de la fréquentation. La réservation est possible jusqu'à 19h la veille du déplacement, jusqu'à 19h le samedi pour le lundi si la réservation se fait par téléphone et jusqu'à 19h le dimanche si elle se fait par internet.

Les chiffres de fréquentation en hausse reflètent clairement la qualité du service TaxiBus et son attractivité auprès des personnes qui peuvent y recourir. En 2016, le service a enregistré plus de 71.000 déplacements, en 2017, plus de 91.000, en 2018, plus de 100.000, et en 2019, 147.000. Donc, entre 2016 et 2019, le nombre de déplacements a doublé.

Le grand défi sera de poursuivre l'amélioration de l'accessibilité du réseau régulier et de faire connaître ces progrès aux clients qui, dès lors, gagneront en autonomie en ne devant plus recourir au service TaxiBus. Tous les clients de TaxiBus ne seront pas concernés, mais la STIB considère que les personnes handicapées ont le droit à l'inclusion.

¹⁶⁹ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Vous ne fournissez pas de chiffres sur la longueur des trajets et les tarifs appliqués. Quelle sera votre politique en la matière ?

¹⁷¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Aucune adaptation n'est prévue pour l'instant, mais il est intéressant d'y réfléchir. Je n'ai pas compris la première question. Pouvez-vous la répéter ?

¹⁷¹ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Les trajets seront-ils plus longs en TaxiBus ? Avez-vous des chiffres sur la longueur moyenne d'un trajet, par exemple ?

¹⁷¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je n'ai pas les chiffres à disposition chez moi, mais je vous invite à m'adresser une question écrite sur le sujet. Il est rare que la longueur d'un trajet soit excessive, surtout depuis la réforme de 2014.

- *L'incident est clos.*

¹⁸¹ **QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR**

¹⁸¹ **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,**

¹⁸¹ **concernant "la capacité des transports en commun".**

De reservatietijden zijn niet veranderd, ondanks de stijgende vraag. Het is mogelijk om te reserveren tot 19 uur, de avond voor de verplaatsing; voor een verplaatsing op maandag kan dat tot zaterdag om 19 uur (via de telefoon) en zondag om 19 uur (via internet).

Dat het aantal ritten tussen 2016 en 2019 verdubbeld is, wijst op de kwaliteit van de dienst.

De grote uitdaging wordt om de toegankelijkheid op het reguliere netwerk nog te verbeteren en die aanpassingen ook goed te communiceren bij het doelpubliek. Personen met een beperking hebben volgens de MIVB het recht op inclusie.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Wat is uw beleid op het vlak van trajectduur en tarieven?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn momenteel geen tariefaanpassingen gepland, maar dat kan worden overwogen. Kunt u uw eerste vraag herhalen?*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Bezit u cijfergegevens over de gemiddelde duur van een rit met de TaxiBus?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Die heb ik niet bij me, maar u kunt me daarover altijd een schriftelijke vraag stellen. Sinds de hervorming van 2014 duren de ritten echter zelden buitensporig lang.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

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

betreffende "de capaciteit van het openbaar vervoer".

181 **M. le président.-** En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est lue par Mme Hilde Sabbe.

185 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)** *(en néerlandais).*- *Au début de l'année scolaire, la STIB a annoncé qu'elle maintiendrait les mesures d'hygiène supplémentaires et veillerait à ce que tous les véhicules soient déployés sur le réseau à une fréquence maximale pour garantir un retour à l'école en toute sécurité.*

Force est de constater que les transports publics sont à nouveau plus fréquentés aux heures de pointe. Cette situation préoccupante, qui suscite de nombreuses interrogations, est également observée en Flandre et en Wallonie. Dans le nord du pays, De Lijn recourt à des sociétés privées pour renforcer sa flotte en heure de pointe, mais aucune mesure de ce type n'est prévue à Bruxelles, alors que le risque de contamination est encore réel.

Il nous revient que certaines lignes ne fonctionnent pas à pleine capacité et que les horaires de vacances sont toujours appliqués. De son côté, la STIB dit ne disposer que d'un nombre restreint de véhicules et de conducteurs.

Quelles mesures supplémentaires envisagez-vous de prendre pour remédier à la surcharge des transports publics bruxellois ?

Envisagez-vous de rappeler des conducteurs pendant leurs jours de repos ? Quel serait le coût d'une telle mesure ?

189 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- *En raison de diverses mesures d'assouplissement et de la réouverture des écoles, le nombre de voyageurs empruntant les transports publics après le premier confinement était à nouveau plus élevé qu'au printemps. Une forte affluence a été observée à des endroits et à des heures précis, et le taux d'occupation était supérieur à 75 % dans seulement 0,4 % des véhicules.*

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Hilde Sabbe voorgelezen.

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- In het begin van het schooljaar kondigde de MIVB aan dat alle bussen, trams en metro's hun normale dienstregeling op 1 september zouden hervatten. De openbaarvervoermaatschappij zou de aanvullende hygiënemaatregelen handhaven en ervoor zorgen dat alle voertuigen met een maximale frequentie op het net worden ingezet, om een veilige terugkeer naar school te garanderen.

Allicht ben ik niet de enige Brusselaar die opgemerkt heeft dat het openbaar vervoer tijdens de spitsuren weer drukker wordt. Die situatie is verontrustend en roept bij een groot aantal Brusselaars vragen op.

Eenzelfde verontrustende situatie doet zich voor in Vlaanderen en Wallonië. In het noorden van het land maakt De Lijn daarom sinds 5 oktober gebruik van privébusen om haar dienstverlening te versterken. Zo konden al meer dan 164 extra bussen de vloot van de Vlaamse openbaarvervoermaatschappij tijdens de spitsuren ondersteunen. De Vlaamse passagiers worden dus over meer voertuigen gespreid dan in normale tijden.

In Brussel werden dergelijke maatregelen niet genomen en ze staan ook niet op stapel. Dat is erg jammer, aangezien het risico op besmetting nog steeds reëel is. Vandaag houdt het MIVB-aanbod voornamelijk rekening met de schooluren, maar het is duidelijk dat die aanpak niet langer haalbaar is.

Sommige MIVB-chauffeurs zeiden ons dat sommige lijnen niet op volle capaciteit werken en dat de vakantieregeling nog steeds van toepassing is. In een persartikel meldde de woordvoerder van de MIVB dat de manoeuvreerruimte van de MIVB vrij beperkt is, doordat ze slechts een beperkt aantal voertuigen en chauffeurs heeft. We hoorden ook dat de MIVB weigert chauffeurs in te zetten op hun rustdag, omdat dat veel te duur zou zijn: ze zouden dan 200% van hun loon ontvangen.

Welke aanvullende maatregelen bent u van plan te nemen om de overbelasting van het Brussels openbaar vervoer te verhelpen? Zijn de maatregelen die Vlaanderen en Wallonië hebben genomen om hun buslijnen te versterken, een optie voor de MIVB?

Overweegt u om chauffeurs toch in te zetten op hun rustdag, zodat er meer voertuigen kunnen rijden? Hoeveel zou een dergelijke maatregel naar schatting kosten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Dankzij een reeks versoepelingen en de heropening van de scholen namen er vóór de tweede lockdown opnieuw meer mensen het openbaar vervoer dan in het voorjaar. Het aantal reizigers bedroeg echter nooit meer dan 70% in vergelijking met de periode voor de coronacrisis.

Lors du deuxième confinement, l'affluence dans les transports publics a une nouvelle fois chuté, mais la STIB fonctionne désormais à nouveau à pleine capacité. Au cours des législatures précédentes, la société a d'ailleurs réalisé de nombreux investissements en vue de l'accroître.

Aujourd'hui, 98 % des véhicules de la STIB affichent un taux d'occupation égal ou inférieur à 50 %, et 0,1 % des véhicules un taux supérieur à 75 %.

Étant donné la complexité du réseau de transport public bruxellois et du contexte urbain, il est difficile de faire appel à des sociétés privées pour doubler les lignes de bus. Cela poserait également un problème de lisibilité pour les passagers, en l'absence d'indication claire des lignes et des arrêts.

¹⁹¹ *À Bruxelles, le problème est particulièrement aigu sur certaines lignes de tram et de métro, et les bus ne peuvent pas les remplacer, car ils ne circulent pas sur les voies. Toutefois, la STIB étudie constamment les améliorations réalistes qui pourraient être apportées et adapte parfois les lignes, comme elle l'a fait lors de la réouverture des écoles.*

Vous affirmez que le travail volontaire pendant les jours de repos n'est pas appliqué. Ce n'est pas l'information dont nous disposons. En novembre 2020, la société a fait appel un peu plus de 2.000 fois à des membres du personnel en repos pour remplacer des collègues malades, soit deux fois plus que d'habitude. En octobre 2020, ce nombre était même supérieur à 3.000. La situation est à présent normalisée.

- L'incident est clos.

De drukte deed zich vooral voor op heel specifieke plaatsen en momenten, bijvoorbeeld tijdens de spitsuren. Slechts 0,4% van de MIVB-voertuigen had een bezetting van meer dan 75%. Elke overvolle tram of bus is er natuurlijk een te veel, maar u moet de cijfers wel in perspectief plaatsen. In al die gevallen heeft de MIVB ook een oplossing gezocht.

Tijdens de tweede lockdown is de drukte op het openbaar vervoer opnieuw drastisch gedaald. De MIVB rijdt opnieuw op volle kracht: alle beschikbare bestuurders en voertuigen worden ingezet. Tijdens de vorige regeerperiodes is er geïnvesteerd in de MIVB, waardoor de capaciteit hier groter is dan in heel wat andere steden in het land.

Momenteel rijdt 98% van de MIVB-voertuigen met een bezetting van 50% of minder. Slechts 0,1% van de voertuigen rijdt met een bezetting die hoger ligt dan 75%. Bijkomende maatregelen zijn op dit ogenblik dus niet nodig, al blijven we natuurlijk waakzaam.

Het Brusselse openbaarvervoersnet en de stedelijke context zijn heel complex, waardoor het inzetten van privémaatschappijen niet zo evident is. Een privébus laten rijden achter een MIVB-bus is misschien mogelijk op het platteland, maar niet in een stad met veel kruispunten, verkeerslichten, voorrang van rechts enzovoort. Dat zou ook betekenen dat de MIVB-bus voortdurend zou moeten wachten op de privébus, waardoor de hele dienstregeling in de war gestuurd wordt, met alle negatieve gevolgen van dien.

Er is ook een probleem van leesbaarheid voor de reizigers. Er zijn geen duidelijke lijnaanduidingen of haltes waar ze stoppen.

In Brussel stelt het probleem zich vooral bij een aantal tram- en metroverbindingen. Bussen zijn hier geen alternatief omdat die niet op de sporen rijden. Het blijven echter mogelijkheden die onderzocht worden. De MIVB bekijkt voortdurend waar er realistische verbeteringen mogelijk zijn en past de lijnen soms aan. Dat zagen we ook toen de scholen weer open gingen. Er werden enkele lijnen versterkt tijdens de uren waarop er veel leerlingen van het openbaar vervoer gebruikmaken.

U beweert dat het vrijwillig werken op een rustdag niet wordt toegepast. Dat is niet de informatie waarover wij beschikken. De MIVB heeft wel degelijk meer personeelsleden die in principe een rustdag hadden, ingezet om versterking te bieden in de periode waarin veel personeel afwezig was wegens ziekte. In november 2020 werd iets meer dan 2.000 keer een beroep gedaan op werknemers die normaal op dat moment een rustdag hadden, terwijl dat gemiddeld iets meer dan 1.000 is. In oktober 2020 lag dat aantal zelfs een stuk boven de 3.000. Het absentisme bij de MIVB is momenteel genormaliseerd en de MIVB rijdt op volle capaciteit. Er wordt nu dan ook iets minder een beroep gedaan op medewerkers met verlof dan tijdens de maanden september en oktober 2020, maar het blijft wel degelijk een optie die wordt ingezet wanneer dat nodig is.

195 **QUESTION ORALE DE MME HILDE SABBE**

195 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,

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

195 concernant "l'aménagement définitif des rues scolaires dans la Région".

195 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS ROCHETTE,**

195 concernant "la sécurité routière sur les voiries régionales aux abords immédiats des écoles".

197 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *D'après une recherche financée par l'Agence flamande pour les soins et la santé (Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, VAZG) et réalisée par l'Institut provincial de l'hygiène (Provinciaal Instituut voor Hygiëne, PIH), l'Institut flamand pour la recherche technologique (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, VITO) et l'Institut flamand pour une vie saine (Vlaams Instituut Gezond Leven), l'introduction de rues scolaires aurait un effet positif sur la santé des enfants.*

Le précédent gouvernement bruxellois s'était beaucoup investi dans leur création. En 2019, 1,5 million d'euros ont été débloqués pour réaménager treize environnements scolaires à la suite d'un appel à projets émis par Bruxelles Mobilité.

Le projet avait pour but d'y réduire considérablement le nombre de voitures afin d'améliorer la qualité de l'air et d'augmenter la sécurité routière.

Concrètement, les communes bruxelloises pouvaient soumettre des projets afin d'interdire l'accès aux voitures aux abords des écoles, du moins à certaines heures. Bon nombre d'établissements bruxellois se situent en effet dans des zones densément peuplées. Ces investissements permettent également de créer des quartiers plus agréables en dehors des heures d'école. Cette initiative est par conséquent indissociable du plan Good Move.

L'appel à projets a prévu un test de trois mois, avant le déblocage de fonds pour le réaménagement définitif. Presque toutes les communes bruxelloises ont soumis au moins un projet, parmi lesquels Bruxelles Mobilité en a sélectionné treize.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HILDE SABBE

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

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

betreffende "de definitieve inrichting van schoolstraten in het gewest".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE,

betreffende "de verkeersveiligheid aan gewestwegen in de directe schoolomgevingen".

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Uit het onderzoek gefinancierd door het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid en uitgevoerd door het Provinciaal Instituut voor Hygiëne (PIH), de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en het Vlaams Instituut Gezond Leven blijkt dat het invoeren van schoolstraten een positief effect heeft op de gezondheid van kinderen.

Het verbaast ons niet dat het weren van auto's in de omgeving van scholen een positief effect heeft. Ook de vorige Brusselse regering zette volop in op het creëren van schoolstraten. In 2019 maakte zij, onder impuls van toenmalig minister Smet en staatssecretaris Debaets, 1,5 miljoen euro vrij om dertien schoolomgevingen opnieuw in te richten naar aanleiding van een projectoproep die Brussel Mobiliteit eind 2018 uitschreef.

De doelstelling van het project was het aantal auto's in schoolomgevingen drastisch te verminderen om zo de luchtkwaliteit te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen.

Concreet konden Brusselse gemeenten projecten indienen bij het gewest om schoolomgevingen op zijn minst tijdens de cruciale schooluren autovrij te maken. De deur werd ook opengelaten om de straten permanent autovrij of -luw te maken. Veel Brusselse schooltjes bevinden zich in drukbevolkte wijken. Door die investeringen worden er ook buiten de schooluren aangenamere woonwijken gecreëerd. We mogen het initiatief daarom niet los zien van het plan Good Move, waar op dat ogenblik de laatste hand aan werd gelegd.

De projectoproep voorzag in een test van drie maanden, waarna de middelen voor de definitieve heraanleg zouden worden vrijgemaakt. Er was heel wat enthousiasme bij de gemeenten:

199

Ainsi, treize rues devraient être transformées en rues scolaires grâce à un aménagement définitif, comprenant des barrières et des bornes escamotables. Les phases de test devaient avoir lieu en 2019 et l'aménagement définitif devait être achevé en 2020.

Le gouvernement actuel en fait manifestement aussi une priorité. Prévoit-il de réaliser une étude similaire à celle menée en Flandre pour évaluer l'impact des rues scolaires sur la qualité de l'air et la santé des enfants ? Ou bien considère-t-il que les conclusions de l'étude flamande s'appliquent suffisamment à Bruxelles ?

Parmi les treize établissements scolaires sélectionnés, lesquels ont-ils déjà bénéficié d'un réaménagement définitif ? Quel est l'état d'avancement de chaque projet et rue scolaire ? Pour quelles rues les plans doivent-ils être redéfinis ?

Quels autres appels à projets, programmes et projets sont-ils en cours ou prévus pour améliorer la sécurité routière et la santé dans le cadre scolaire ?

201

Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a) (en néerlandais).- *Le gouvernement veut accorder une attention particulière à la construction de quartiers scolaires de qualité, soutenir les écoles dans l'élaboration d'un plan de mobilité et améliorer les projets de rues scolaires. À Bruxelles, quelque 223 écoles sont situées le long ou à proximité des voiries régionales, autrement dit des voiries qui ne peuvent être fermées à la circulation automobile pendant les heures de pointe.*

Néanmoins, la sécurité routière et l'accessibilité de certains axes posent problème. C'est notamment le cas sur toute la chaussée de Ninove, et en particulier à hauteur du quartier de Scheut. Où en est le projet concernant le tronçon de la chaussée de Ninove entre le boulevard Mettwie et le ring de Bruxelles ?

Une école est en cours de construction sur le site d'Ekla, à proximité de la gare de l'Ouest. Les travaux nécessiteront

bijna elke Brusselse gemeente diende minstens één project in. Brussel Mobiliteit selecteerde uiteindelijk dertien projecten.

Dertien straten zouden door een definitieve heraanleg, met onder meer slagbomen en verzinkbare paaltjes, schoolstraten worden. In Anderlecht gaat het om het Séverineplein en de Georges Moreaustraart, in Schaarbeek om de Verwéestraat, Groenstraat en Broederschapstraat, in Sint-Joost-ten-Node om de Grensstraat, Warmoesstraat en Overvloedstraat, in Sint-Jans-Molenbeek om de Ulenstraat en de Steenweg op Merchtem, in Vorst om de Mysteriestraat, in Brussel-Stad om Nieuwland en in Koekelberg om de Kasteellaan. De testfasen zouden in 2019 plaatsvinden en de definitieve heraanleg zou in 2019 en 2020 volgen.

Ook de huidige Brusselse regering toonde haar ambitie om aan veilige en gezonde schoolomgevingen te blijven werken. In de beleidsverklaring staat: "Ook de kwaliteit van de schoolomgeving moet een prioriteit vormen. De regering zal bijzondere aandacht besteden aan de fysieke inrichtingen rond scholen: veel en veilige ruimte. Ze zal alle middelen die haar ter beschikking staan inzetten om scholen te ondersteunen een ambitieus en realistisch mobiliteitsplan op korte en middellange termijn voor te stellen en zij zal de schoolstraatprojecten versterken om de levenskwaliteit rond scholen te waarborgen en te verbeteren."

Plant de regering een vergelijkbaar onderzoek zoals in Vlaanderen om het effect van de schoolstraten op de luchtkwaliteit en de gezondheid van kinderen te evalueren? Of vindt de regering de bevindingen uit het Vlaamse onderzoek voldoende toepasbaar op Brussel?

Welke van de dertien geselecteerde schoolomgevingen zijn inmiddels definitief heraanlegd? Wat is de stand van zaken per project en per schoolstraat? Voor welke straten moeten de plannen opnieuw worden gemaakt?

Welke andere projectoproepen, programma's en projecten rond scholen en schoolomgevingen lopen er of zijn gepland voor het creëren van veilige en gezonde schoolomgevingen?

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)- Iedereen is het erover eens dat de omgeving van scholen en kinderdagverblijven veilig hoort te zijn.

In het regeerakkoord is onder meer sprake van de kwaliteit van schoolbuurten. De regering wil bijzondere aandacht besteden aan de aanleg van schoolbuurten, scholen ondersteunen bij de opmaak van een mobiliteitsplan en schoolstraatprojecten verbeteren. Als de basisinfrastructuur niet in orde is, biedt een mobiliteitsplan echter geen soelaas. Daar komt bij dat gewestwegen moeilijk kunnen worden afgesloten tijdens de ochtend- en avondspits.

Nochtans liggen zo'n 223 Brusselse scholen (kleuterscholen, lagere en secundaire scholen) langs of dicht bij gewestwegen. Gegevens over kinderdagverblijven heb ik niet gevonden. Omdat zo'n straat niet kan afgesloten worden voor gemotoriseerd

probablement des interventions pour canaliser le flux des piétons. Quels sont les projets pour la chaussée de Ninove ?

Combien d'écoles et de crèches sont-elles situées le long ou à proximité de voiries régionales ? Comment contrôlez-vous l'état de ces voiries, en particulier dans les zones fort fréquentées par les enfants ? Quelle priorité accordez-vous à ces zones ?

verkeer, moet net daar de infrastructuur in orde zijn. De realiteit is echter anders. Zo zijn de verkeersveiligheid en toegankelijkheid over de hele lengte van de Ninoofsesteenweg problematisch en zeker ter hoogte van Scheut: er zitten diepe putten in de weg, er liggen scheve kasseien op de trottoirs, het zebrapad is nauwelijks zichtbaar enzovoort. Het is er erg gevaarlijk, vooral door het zwaar verkeer.

In een antwoord op de vraag van een collega in februari vorig jaar had u het over een project op de Ninoofsesteenweg tussen de Mettwielaan en de Ring. Het project moest nog worden ingepland. Is dat intussen gebeurd?

Ter hoogte van het Weststation wordt aan de Ekla-site gewerkt, waar een school komt. Wellicht zijn daar ook ingrepen nodig om de voetgangersstroom in goede banen te leiden. Welke plannen zijn er voor de Ninoofsesteenweg?

Hoeveel scholen en kinderdagverblijven liggen op of in de buurt van gewestwegen? Hoe monitort u de staat van gewestwegen, in het bijzonder ter hoogte van plekken waar veel kinderen komen? Wat zijn uw bevindingen en hoe grijpt u in? Welke prioriteit krijgen zulke plekken bij de inrichting en onderhoud van gewestwegen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Zowel de verkeersveiligheid als de luchtkwaliteit zijn heel belangrijke prioriteiten voor de regering. Minister Alain Maron en ik hebben een aantal initiatieven genomen en we bouwen ook voort op een aantal initiatieven van de vorige regering.

Minister Maron werkt aan het 'clean air partnership', een driejarig project dat overheden, universiteiten, onderzoekscentra en ngo's verenigt om samen de luchtkwaliteit te verbeteren en dat een initiatief van de Bloomberg Philanthropic Foundation is. De focus ligt op de schoolomgeving. Er zullen 3.000 meetkits uitgedeeld worden aan scholen en burgers die willen meehelpen om de luchtverontreiniging in kaart te brengen.

Wat de verkeersveiligheid betreft, hebben de gewestelijke diensten al een aantal zwarte punten weggehaald. Het is de bedoeling dat ook de resterende zwarte punten tijdens deze regeerperiode veiliger worden. Met de invoering van de zone 30 en de bijbehorende aanpassingen aan de infrastructuur investeren we fors in verkeersveiligheid. Die inspanningen zijn gespreid over het hele gewest, met inbegrip van de schoolomgevingen, die prioritair zijn.

Brussel Mobiliteit bestudeert inderdaad een project voor de Ninoofsesteenweg, in eerste instantie voor het deel tussen het kruispunt met de Mettwielaan en de Ring, maar ook voor de andere delen, die dringend aan renovatie toe zijn. Dat zal natuurlijk tijd kosten. Op dit ogenblik zit het project in de planningsfase. De veiligheid van de omgeving en van de scholen in de buurt is daarbij een prioriteit. Er lopen ook gesprekken met Vlaanderen om de ambities van de beide gewesten voor die as met elkaar te verzoenen, ook op het vlak van openbaar vervoer.

²⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La sécurité routière et la qualité de l'air sont des priorités essentielles pour le gouvernement. Ainsi, le ministre Maron travaille sur le "clean air partnership", une initiative de la fondation Bloomberg Philanthropies dont l'objectif est d'améliorer la qualité de l'air, en particulier dans l'environnement scolaire. Ce projet de trois ans est réalisé en collaboration avec les pouvoirs publics, des universités, des centres de recherches et des organisations non gouvernementales (ONG).*

En ce qui concerne la sécurité routière, les services régionaux ont déjà supprimé plusieurs points noirs. L'introduction de la zone 30 améliore également la situation. Nous investissons massivement dans ce domaine sur l'ensemble de la Région, et en priorité dans les zones scolaires.

Un projet pour la chaussée de Ninove est effectivement à l'étude, dans un premier temps entre le boulevard Mettwie et le ring. À cet égard, Bruxelles Mobilité accorde la priorité à la sécurité aux abords des écoles. Des discussions sont également en cours avec la Flandre pour concilier les ambitions des deux Régions pour cet axe, y compris en matière de transports en commun.

S'agissant du site d'Ekla, Bruxelles Mobilité avait déjà constaté que les flux de piétons entre la gare de l'Ouest et les bâtiments de l'école Imelda posaient problème en raison de la mauvaise qualité des trottoirs et du stationnement sauvage.

207 *Nous avons profité des travaux sur le site d'Ekla pour ajuster la situation, au profit des piétons, pour toutes les écoles concernées : des places de parking ont été supprimées et les trottoirs élargis. Les travaux sur l'ensemble de cet axe s'étaleront sur une plus longue période, en raison des permis à obtenir.*

La Région bruxelloise compte 529 écoles primaires et 172 écoles secondaires, sans compter les nombreuses crèches et garderies. La plupart étant situées le long ou à proximité d'une voirie régionale, il est primordial de sécuriser au mieux l'environnement scolaire dans l'ensemble de la Région, surtout lorsqu'on sait que la majorité des accidents impliquant des enfants se produisent dans un rayon de 300 mètres autour de l'école. La sécurisation doit donc porter non seulement sur l'entrée de l'école, mais aussi, de manière plus générale, sur l'ensemble de la rue et des carrefours voisins.

La sécurité suppose, entre autres, que les passages pour piétons devant les écoles soient nettement visibles, que les limites de vitesse soient claires et que l'environnement scolaire soit facilement reconnaissable grâce à des panneaux et à un mobilier urbain colorés.

209 *Nous ne menons pas de campagne d'inspection systématique, mais en cas de problèmes spécifiques, des inspections des environs sont effectuées et des recommandations sont formulées. Par ailleurs, la sécurité des abords d'écoles est systématiquement prise en compte dans les projets d'aménagements des voiries régionales.*

La Région subventionne des projets visant à rendre les abords d'écoles plus sûrs. L'appel à projets pour 2021 vient d'être publié et prévoit un budget total de 5,9 millions d'euros à répartir entre les communes. Les projets introduits seront soumis à une étude et éventuellement adaptés.

En outre, une sécurisation supplémentaire des sites scolaires est envisagée dans le cadre des états généraux de la sécurité routière. Les propositions qui en découlent seront intégrées dans le plan d'action pour la sécurité routière 2021-2030.

En matière de qualité de l'air, vous me demandez si l'étude flamande sera également réalisée à Bruxelles, mais je suppose

Wat de Ekla-site betreft, had Brussel Mobiliteit al vastgesteld dat de voetgangersstromen tussen het Weststation en de gebouwen van de Imeldaschool problematisch zijn, door de matige kwaliteit van de voetpaden en door auto's die gedeeltelijk op de stoep parkeren.

We hebben de werkzaamheden op de Ekla-site, waar de parkeergelegenheid tijdelijk niet kon worden benut, aangegrepen om de situatie aan te passen voor alle betrokken scholen. Dat gebeurde steeds in het voordeel van de voetgangers. Er werden parkeerplaatsen geschrapt en trottoirs verbreed. Op de langere termijn zal er op heel de as worden gewerkt, maar dat duurt wat langer door de vergunningen enzovoort.

U vraagt naar scholen die aan gewestwegen liggen. Voor het hele gewest zijn er 529 instellingen voor basisonderwijs, 172 instellingen voor secundair onderwijs en dan nog talloze crèches en opvangplaatsen voor jonge kinderen. De meeste van die scholen liggen op of in de buurt van een gewestweg. Het komt er dus op aan om in het hele gewest de schoolomgevingen zo veilig mogelijk te maken. Dat moet een prioritaire zorg zijn, zeker als we uit een studie van Vias Institute weten dat het overgrote deel van ongevallen waarbij kinderen betrokken zijn, in een straal van 300 meter rond de ingang van de school gebeurt. In die zin moeten de aanbevelingen voor het veilig maken van de ingang van de school ruimer geïnterpreteerd worden: het gaat niet alleen over het plein voor de school, maar meer in het algemeen over de hele straat en de naburige kruispunten.

Veilig maken, dat betekent onder meer dat de zebrapaden aan scholen goed zichtbaar zijn, dat de snelheidsbeperkingen duidelijk zijn en dat de schoolomgeving heel herkenbaar is door kleurrijke signalisatie en straatmeubilair. De veralgemeende zone 30 zal daar zeker bij helpen. Dat alles moet zorgen voor meer voorzichtigheid en een groter draagvlak bij de automobilisten.

Er zijn ook tal van principes opgenomen in de Wegcode en de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV).

In ieder geval voeren we geen systematische inspectiecampagne van de omgeving van scholen op de gewestwegen. Wel reageren we op gerichte problemen. In dat geval worden er omgevingsinspecties uitgevoerd, waarna er aanbevelingen worden gedaan voor de verbetering van de veiligheid en de naleving van de regelgeving. Ook wordt er bij gewestelijke wegebouwkundige projecten systematisch rekening gehouden met de veiligheid van de schoolomgeving.

Wat de gemeentewegen betreft, subsidieert het gewest projecten om de schoolomgeving veiliger te maken. We zullen daar extra middelen voor inzetten. De oproep voor 2021, die net is bekendgemaakt, voorziet in een totaalbudget van 5,9 miljoen euro dat onder de gemeenten zal worden verdeeld. De ingediende projecten worden onderworpen aan een onderzoek. Zo nodig stellen we aanpassingen voor om de verkeersveiligheid zo veel

que les conclusions pour Bruxelles seront plus ou moins les mêmes.

Le ministre Maron et son administration mènent actuellement des projets visant à mesurer la qualité de l'air dans les écoles bruxelloises. Ainsi, deux projets ont récemment été lancés dans le cadre du partenariat entre Bruxelles Environnement et la fondation Bloomberg.

²¹¹ *Le premier projet, en collaboration avec l'association Les chercheurs d'air, vise à mettre en place un réseau secondaire de stations de mesure de la pollution de l'air. Jusqu'à mi-2021, une soixantaine d'écoles réparties dans Bruxelles participent, en mesurant les concentrations d'azote auxquelles leurs élèves sont exposés.*

Le second projet, en collaboration avec l'asbl Hypothèse, vise à fournir aux écoles bruxelloises une formation sur les moyens de réduire l'impact de la pollution atmosphérique. Si la situation sanitaire le permet, les premières formations débiteront à la rentrée prochaine.

Treize rues scolaires subsidiées devaient être achevées en 2020. Le temps nous manque pour évoquer ce projet en détail rue par rue, mais n'hésitez pas à me poser une question écrite à ce sujet.

Pour 2021, il reste des subsides pour les communes qui veulent aménager des rues scolaires. Cela couvre la signalisation, le mobilier urbain et les travaux divers. Un plan par étapes a été élaboré pour aider les communes.

Outre l'appel à projets relatif à la sécurité, un appel à subsides pour des travaux a été adressé aux communes, pour soutenir l'aménagement de rues scolaires. Il prévoit également le financement des frais de personnel.

Bruxelles Mobilité subsidie l'asbl GoodPlanet Belgium, qui soutient les écoles dans le développement de projets de rue scolaire. Le subside a été étendu à cinq projets en 2020 et prolongé en 2021.

mogelijk te garanderen en de projectnormen zo goed mogelijk te doen naleven.

Bovendien wordt er nagedacht over extra beveiliging van schoolterreinen (en bij uitbreiding van de wegen die ernaartoe leiden) in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (SGVV). De voorstellen die uit de SGVV voortvloeien, zullen worden opgenomen in het actieplan voor de verkeersveiligheid 2021-2030.

Vervolgens wil ik het hebben over de luchtkwaliteit. U vraagt of de Vlaamse studie ook in Brussel zal worden uitgevoerd, maar ik ga ervan uit dat de conclusies voor Brussel ongeveer dezelfde zullen zijn. Ik zie geen reden om eraan te twijfelen dat de daling van het verkeer en de files een directe invloed heeft op de luchtkwaliteit in de schoolomgeving. Ook in Brussel kunnen we dus lessen trekken uit de Vlaamse studie.

Minister Maron voert samen met zijn administratie projecten uit om de luchtkwaliteit in de Brusselse scholen te meten. Zo zijn er naast het Expairproject, dat tot doel heeft de individuele blootstelling aan zwarte koolstof in scholen te meten, onlangs twee projecten van start gegaan in het kader van het partnerschap tussen Leefmilieu Brussel en de Bloombergstichting.

Het eerste project, in samenwerking met de vereniging Les chercheurs d'air, heeft als doel een secundair netwerk van meetpunten voor luchtvervuiling op te zetten. Een zestigtal scholen, verspreid over heel Brussel, neemt deel aan het project en meet de stikstofconcentraties waaraan hun leerlingen tot midden 2021 worden blootgesteld.

Het tweede project, in samenwerking met de vzw Hypothèse, heeft tot doel de Brusselse scholen een opleiding aan te bieden over de bronnen, de gevolgen en de manieren om zichzelf te beschermen en de impact op de luchtvervuiling te verminderen. De eerste opleidingen zijn gepland voor het begin van het volgend schooljaar, in de hoop dat er dan van de coronacrisis geen sprake meer is.

Dertien gesubsidieerde schoolstraten moesten in 2020 klaar zijn. Er is nu onvoldoende tijd om de details straat per straat te bespreken, maar stelt u me daar gerust een schriftelijke vraag over.

In 2021 zijn er nog steeds investeringssubsidies voor gemeenten die schoolstraten willen aanleggen. Die moeten de kosten van de levering en de plaatsing van bewegwijzering, straatmeubilair en andere begeleidende werken dekken. Er is een stappenplan ontwikkeld om de gemeenten bij te staan bij de aanleg van schoolstraten.

Naast de oproep tot veiligheidsprojecten is er een oproep tot werkingssubsidies tot de gemeenten gericht. Met die subsidies wordt de begeleiding van de aanleg van schoolstraten mogelijk. We horen vaak dat er nood is aan menselijke begeleiding. De

La Région fournit les vestes et les casques fluo, ainsi que la carte indiquant le domicile des élèves, et octroie un subside de 50.000 euros maximum via un arrêté unique couvrant tous les projets approuvés dans la commune.

Les coûts suivants sont éligibles :

- le matériel de diffusion de l'information ou de sensibilisation (cd, dvd, dépliants, etc.) ;

- des assurances complémentaires ;

- les frais de personnel pour l'encadrement sur le terrain ;

- les prestataires de services externes (collaboration avec une asbl) ;

- la communication et les frais d'organisation d'événements ;

- les frais de fonctionnement.

En 2020, Ganshoren, Anderlecht, Evere, Woluwe-Saint-Lambert, Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles ont déposé un projet de rue scolaire.

213 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a)** *(en néerlandais).*- *Je comprends que vous n'entriez pas dans les détails des treize dossiers de rues scolaires.*

J'aimerais toutefois savoir si certains projets ont été abandonnés.

215 **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** *(en néerlandais).*- *L'instauration de la zone 30 est une mesure positive pour le renforcement de la sécurité routière dans la Région. Si les abords d'écoles restent prioritaires, certaines personnes ne respectent pas encore les 30 km/h. Concernant le périmètre de 300 mètres autour des écoles, l'aménagement de la chaussée doit empêcher les conducteurs d'y dépasser la vitesse maximale autorisée.*

Actuellement, le système n'en est encore qu'au stade de projet. Pourquoi ne pas s'inspirer des pistes cyclables temporaires aménagées en un temps record en cette période de pandémie pour concevoir une solution temporaire et renforcer la sécurité ?

oprop tot subsidieverlening voorziet dus in de financiering van de personeelskosten.

Daarnaast subsidieert Brussel Mobiliteit ook de vzw GoodPlanet Belgium om scholen te ondersteunen bij de ontwikkeling van schoolstraatprojecten. Het ging om vijf projecten in 2020, maar de subsidie wordt verlengd in 2021.

Het gewest levert de fluo-hesjes en helmen, de kaart met de aanduiding van de woonplaats van de leerlingen en kent maximaal 50.000 euro subsidie toe via een uniek besluit met betrekking tot alle projecten die goedgekeurd werden in de gemeente.

De volgende kosten komen in aanmerking:

- materiaal voor het verspreiden van informatie of voor bewustmaking (cd's, dvd's, leaflets enzovoort);

- aanvullende verzekeringen;

- personeelskosten voor begeleiding op het terrein;

- externe dienstverleners (samenwerking met een vzw);

- communicatiekosten en kosten voor de organisatie van evenementen;

- werkingskosten.

In 2020 dienden de gemeenten Ganshoren, Anderlecht, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Gillis en Brussel-Stad een schoolstraatproject in.

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Ik begrijp dat u niet in detail wilt ingaan op de dertien afzonderlijke dossiers van de schoolstraten.

Ik zou echter wel willen weten of er projecten zijn afgevoerd.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- De invoering van de zone 30 is positief voor de verkeersveiligheid in het gewest. Ik hoor graag dat schoolomgevingen altijd prioritair zijn. Wel wil ik erop wijzen dat er nog altijd mensen zijn die zich niet aan de 30 km/u houden. In verband met het systeem van de straal van 300 meter rond de scholen moet de weginrichting ervoor zorgen dat het onmogelijk wordt om sneller dan 30 km/u te rijden.

Ik verneem dat het systeem in de ontwerpfasen zit en dat het misschien nog lang kan duren voor het er komt. Is het dan niet mogelijk om, naar analogie met de tijdelijke fietspaden die in deze coronatijden in een sneltempo zijn aangelegd, ook voor die plekken in sneltempo een tijdelijke oplossing te bedenken die de veiligheid ten goede komt? Mensen die daar dagelijks voorbij moeten met hun kinderen en kinderwagens hebben geen

217 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La Région prend également des mesures temporaires partout où les points noirs peuvent être rapidement traités. Les interventions prioritaires sont d'ailleurs reprises dans un calendrier. Lorsqu'un permis est requis, nous cherchons la meilleure solution. Nous continuerons évidemment à supprimer des places de parking et à élargir les passages pour piétons dans la mesure du possible.*

S'agissant de l'instauration d'un périmètre de 300 mètres autour des établissements scolaires, notre Région compte tellement d'écoles que son territoire en serait presque entièrement couvert. Il est donc essentiel de renforcer la sécurité routière dans chaque quartier.

L'instauration d'une zone 30 est une étape importante pour y parvenir et les autorités doivent veiller à son respect. S'il y a bien eu des aménagements des infrastructures et des voiries communales, il reste encore beaucoup de travail pour parvenir à réduire le nombre de victimes de la route.

Mme Sabbe, il serait préférable que vous me posiez une question écrite sur les treize projets. Je pourrai ainsi vous fournir une réponse détaillée.

- Les incidents sont clos.

221 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

221 **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,**

221 **et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,**

221 **concernant "le suivi de l'avis de la commission de concertation sur le projet de réaménagement du rond-point Schuman".**

223 **M. David Weytsman (MR).**- La commission de concertation du 17 novembre dernier a rendu un avis favorable sous conditions. À la lecture de cet avis, on comprend que le projet suscite une forte contestation. C'est un risque que nous avons déjà évoqué. 300 répondants se sont manifestés. Il y a quatre pages d'interrogations et de critiques par rapport au processus participatif, aux problèmes de mobilité, au respect de la perspective entre le Cinquanteaire et Arts-Loi, à la possibilité d'organiser des manifestations récréatives qui pourraient être en

boodschap aan het feit dat het systeem in de ontwerpfase zit en dat het er pas binnen enkele jaren veilig zal zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Daar waar zwarte punten aangepakt kunnen worden met snelle ingrepen, doet het gewest dat ook via tijdelijke maatregelen. Er bestaat een planning voor die prioritaire ingrepen. Soms is er een vergunning nodig en dan is het vaak zoeken naar de beste oplossing, maar de problematiek krijgt dus zeker de nodige aandacht. Parkeerplaatsen wegnemen of voetpaden verbreden zullen we zeker blijven doen als de kans zich voordoet.

Er zijn zo veel scholen dat als je om elke school een cirkel zou trekken met een straal van driehonderd meter, je bijna het volledige grondgebied van het Brussels Gewest afdekt. Het komt er dus op aan om in alle wijken de verkeersveiligheid te vergroten.

De zone 30 is daarin een belangrijke stap. De overheid moet er uiteraard voor zorgen dat die wordt nageleefd. Er zijn al aanpassingen geweest aan de infrastructuur, ook op gemeentewegen, maar er zullen er de komende maanden en jaren zeker nog meer nodig zijn om de doelstelling van minder verkeersslachtoffers te behalen.

Mevrouw Sabbe, over de dertien projecten kunt u mij beter een schriftelijke vraag stellen, zodat ik in detail kan ingaan op de stand van zaken van elk project.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "de opvolging van het advies van de overlegcommissie over het project voor de heraanleg van het verkeersplein Schuman".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De overlegcommissie gaf op 17 november een voorwaardelijk gunstig advies, waaruit blijkt dat de plannen met het Schumanplein veel tegenstand oproepen. Driehonderd respondenten vulden vier bladzijden met kritiek over het participatieproces, de mobiliteitsproblemen, het behoud van het perspectief tussen het Jubelpark en Kunst-Wet, de mogelijkheid*

opposition avec le "donut", à la trop faible végétalisation et aux problèmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Plusieurs propositions constructives émanent d'habitants ou d'experts qui ont accompagné certaines associations de quartier. En parallèle, des associations et comités de quartier signalent à quel point on minéralise la Région bruxelloise, citant les places Rogier, De Brouckère et Flagey ou le carrefour de l'Europe. Je partage leur avis, ainsi que les citoyens et associations du quartier européen qui demandent également un peu plus d'arbres et moins de béton !

Mme la ministre, vous et moi partageons la même ambition, ou le même principe comme l'a mentionné M. le président. Pourtant, dans les faits, cela ne semble pas suivre ! Que pouvez-vous apporter comme changement ? Comment allez-vous répondre à l'ensemble des exigences qui conditionnent l'avis favorable rendu par la commission de concertation ?

225 Je me permets d'attirer l'attention sur deux points. Premièrement, quelle solution apportez-vous aux citoyens et associations préoccupés par le potentiel report de trafic sur les zones résidentielles du quartier européen ? Vous vous étiez engagée à proposer une nouvelle étude de mobilité tenant compte de vos nouveaux aménagements, comme la piste cyclable de la rue de la Loi, mais aussi de la piétonisation de la place Jourdan décidée par le bourgmestre Vincent De Wolf. Allons-nous bien disposer de cette nouvelle étude avant que la demande de permis ne soit déposée ?

Deuxièmement, je voudrais évoquer une situation très injuste, qui ne vous paraît peut-être pas importante, puisqu'elle ne concerne qu'une cinquantaine d'habitants. Ceux-ci ont choisi de vivre juste à l'entrée du parc du Cinquantenaire pour bénéficier d'un accès direct au parc et d'une certaine qualité de vie. Or l'avenue de la Joyeuse Entrée est transformée en un axe pénétrant dont la vitesse autorisée est passée de 30 km/h à 50 km/h. Ce changement est certes en cohérence avec vos projets pour cet axe, mais comprenez-vous la colère de ces habitants ? Allez-vous les indemniser ? Je ne pense pas, puisque rien n'est prévu ! Comment pouvons-nous répondre à ces personnes ?

De façon générale, Mme la ministre, nous voyons bien que la colère gronde un peu partout. Les Bruxellois ont envie d'être entendus et écoutés. Je répète que l'expertise se situe dans les quartiers. L'avis de la commission de concertation vous demande d'ailleurs d'associer Bruxelles Environnement, urban.brussels, la Ville de Bruxelles et la commune d'Etterbeek aux améliorations que vous allez apporter. Allez-vous aussi associer les habitants à ces améliorations ?

Compte tenu de toutes les modifications suggérées dans l'avis de la commission de concertation et sur lesquelles j'espère que vous allez vous positionner aujourd'hui, quelles sont les différentes étapes du projet, pour aboutir à un permis qui tiendra compte de l'intégralité des demandes des habitants ?

om recreatieve evenementen te organiseren, het gebrek aan groen en de toegankelijkheid voor wie minder mobiel is.

Meerdere omwonenden en experts hebben constructieve voorstellen gedaan. Buurtcomités wijzen op de toenemende verharding in het Brussels Gewest, iets waar omwonenden en ik het alleen maar eens mee kunnen zijn.

Mevrouw de minister, u en ik delen dezelfde ambitie, maar dat blijkt niet uit de praktijk. Hoe kunt u daar wat aan doen? Hoe zult u zich schikken naar de voorwaarden voor een gunstig advies van de overlegcommissie?

Hoe komt u tegemoet aan de verzuchtingen van bewoners die meer autoverkeer in de woonstraten vrezen? U had nieuw onderzoek in het vooruitzicht gesteld dat rekening houdt met de het nieuwe fietspad in de Wetstraat en de voetgangerszone op het Jourdanplein. Komt dat onderzoek er nog voor de aanvraag van de vergunning?

Een vijftigtal mensen hebben er ooit voor gekozen om bij de ingang van het Jubelpark te wonen, maar nu verandert de Blijde Inkomstlaan in een invalsweg waar de snelheid naar 50 km/uur is opgetrokken. Begrijpt u dat ze daar niet blij mee zijn?

Het valt op dat de woede zo'n beetje overal opborrelt. De overlegcommissie vraagt om Leefmilieu Brussel, urban.brussels, de stad Brussel en de gemeente Etterbeek te betrekken bij uw plannen. Zult u dat ook doen?

Wat zijn de volgende stappen naar een vergunning die rekening houdt met alle verzuchtingen van de omwonenden?

231

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan Good Move prévoit des mailles apaisées. À terme, la réalisation des mailles va fortement dissuader le report de mobilité vers les voiries non structurantes, comme les plus petites rues du quartier européen ayant le statut d'"auto quartier".

D'autres mesures sont également prévues pour réduire le flux sur les axes structurants avec statuts "auto plus" (tel que l'avenue de Cortenbergh) et "auto confort" (tel que l'avenue de la Joyeuse Entrée), comme le projet Parkway-E40 qui réduira les flux entrants venant du ring.

Le principal flux de circulation restera la liaison entre l'avenue de Cortenbergh et la rue de la Loi, mouvement qui sera contrôlé grâce à un effet d'étranglement (passage de trois à deux bandes, puis une). Un flux moins important passera dès lors effectivement par l'avenue de la Joyeuse Entrée. Le rapport d'incidences démontre que ce flux est conforme à son statut "auto confort" et sera absorbé efficacement.

Concernant la végétalisation, de nombreux arbustes et plantes vertes sont prévus. Des bandes de plantations continues seront mises en œuvre sur l'avenue de Cortenbergh, présentant des arbres et des massifs végétaux variés.

La zone à droite de la sortie du tunnel, sur l'avenue de la Joyeuse Entrée, sera transformée en parterre végétalisé. En effet, la présence des installations souterraines et des tunnels empêche la plantation d'essences de grande ampleur, mais des solutions ont été trouvées pour planter tout de même des arbres.

Dans l'axe de la rue de la Loi, les arbres prévus sont soit plantés en pleine terre, soit dans des jardinières prévues spécialement pour une croissance à long terme. Actuellement, le projet de la place ne végétalise pas la zone centrale, pour offrir la possibilité d'organisation de manifestations récréatives ou politiques.

233

S'agissant de la cocréation, le projet a inclus le comité de quartier ainsi que l'asbl Schuman Square dans les différents comités d'accompagnement (de mars 2018 à avril 2019). Ceux-ci ont eu l'occasion de s'exprimer et de prendre part à la décision au même titre que les nombreuses institutions publiques présentes lors de l'élaboration du projet.

Des promenades consultatives et des présentations publiques ont été organisées dans le but d'informer au mieux les riverains. Les citoyens ont été entendus, écoutés et consultés à de nombreuses reprises.

Pour ce qui concerne les études de trafic, les travaux sont en cours et devraient livrer des résultats début 2021. Bruxelles Mobilité, à la lecture des conditions de la commission de concertation, prépare des réponses spécifiques aux différentes questions. De même, les résultats de la modélisation globale à partir des comptages de 2014 devraient être validés sur la base des nouveaux concepts liés au plan Good Move - réduction du trafic de transit via la mise en place du contrat local de mobilité,

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het Good Moveplan voorziet in rustige "mazen". Daardoor zal op termijn het verkeer sterk afnemen op de niet-structurende assen, zoals de kleine straatjes in de Europese wijk met de status auto WIJK.*

Ook op de structurende assen met status auto PLUS (zoals de Kortenberglaan) en auto COMFORT (zoals de Blijde Inkomstlaan) worden maatregelen genomen, zoals de aanleg van Parkway-E40.

De belangrijkste verkeersstroom blijft lopen over de verbinding tussen Kortenberglaan en Wetstraat, waar het verkeer van drie naar twee en vervolgens naar één rijstrook gaat. De Blijde Inkomstlaan krijgt dan minder verkeer te slikken, helemaal in lijn met haar auto COMFORT-status.

Er wordt een groot aantal planten en struiken aangeplant. De Kortenberglaan krijgt een doorlopende strook begroeiing.

Rechts van de uitgang van de tunnel, op de Blijde Inkomstlaan, komt een groot plantsoen. Door de ondergrondse installaties en de tunnelkokers kunnen daar geen grote boomsoorten worden geplaatst, maar er zijn oplossingen gevonden om er toch bomen te planten.

In de Wetstraat komen de bomen ofwel in volle grond, ofwel in speciale bakken, zodat ze duurzaam kunnen doorgroeien. Voorlopig wordt de middenstrook niet beplant, zodat daar plaats blijft voor recreatieve of politieke manifestaties.

In het kader van de cocreatie werden het wijkcomité en de vzw Schuman Square bij het project betrokken tussen maart 2018 en april 2019. Zij konden zich uitspreken en waren even nauw bij de besluitvorming betrokken als de openbare instellingen.

Om de buurtbewoners zo goed mogelijk te informeren, werden er informatieve wandelingen en presentaties georganiseerd. In verschillende stadia werd er naar de bewoners geluisterd.

De resultaten van de verkeersstudies zouden begin 2021 beschikbaar moeten zijn. Brussel Mobiliteit gaat aan de slag met de voorwaarden die de overlegcommissie oplegde, en bereidt gerichte antwoorden voor. Ook moeten de resultaten van het algemene ontwerp op basis van tellingen uit 2014 in overeenstemming worden gebracht met de nieuwe concepten in Good Move: minder doorgaand verkeer door middel van een lokaal mobiliteitscontract; minder inkomend verkeer vanaf de E40.

réduction du flux entrant par l'autoroute E40 -, ce qui devrait avoir un effet positif.

En ce qui concerne le calendrier, Bruxelles Mobilité ne peut pas se prononcer avec certitude car les éléments dépendent d'urban.brussels. Le permis d'urbanisme a été déposé le 26 avril 2019 et des éléments complémentaires ont été déposés le 13 décembre 2019. Le dossier a ainsi été déclaré complet le 12 juin 2020. Des précisions pourront être apportées après la délivrance du permis ou de l'éventuel article 191 par urban.brussels.

235 **M. David Weytsman (MR).**- Pour ce qui est du report de mobilité, une étude nous sera présentée en 2021.

Pour l'avenue de la Joyeuse Entrée, je comprends que vous vous référiez à votre grille de lecture du plan Good Move mais, dans les faits, il y a un doublement de la circulation à l'entrée du parc du Cinquantenaire. En outre, les cyclistes qui traversent le parc du Cinquantenaire, dont je fais partie, sont déjà confrontés à des difficultés à la sortie du parc. Celles-ci seront amplifiées par l'augmentation du nombre de voitures.

Je comprends mal pourquoi il a été décidé de faire circuler tant de voitures sur cet axe. Je ne suis pas non plus certain d'avoir bien compris vos réponses concernant la végétalisation. Je voudrais que ce projet de réaménagement soit le plus ambitieux possible, notamment par l'instauration d'un maillage vert qui partirait du rond-point Schuman et irait jusqu'au parc Léopold. J'ai déjà fait une suggestion en ce sens, qu'il conviendrait d'étayer davantage.

L'asbl Schuman Square a revitalisé le rond-point Schuman en organisant de beaux projets, que vous avez d'ailleurs soutenus. Il est très compliqué d'imaginer l'organisation de grands événements au niveau européen ou à certaines périodes de l'année comme Noël, avec la présence du "donut". J'ai du mal à comprendre votre réponse lorsque vous affirmez que ce sera possible.

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à ma question générale sur l'ensemble des exigences qui conditionnent l'avis favorable rendu par la commission de concertation, notamment l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la structure du "donut", les problèmes liés au vent, etc. La réflexion est-elle en cours sur ces exigences ?

Je ne comprends pas bien ce qu'il en est en termes de temporalité, mais c'est peut-être lié à la complexité des procédures administratives. Quand le permis sera-t-il délivré ? Quand les travaux débiteront-ils ?

237 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je reste prudente, car il faut disposer des permis pour pouvoir lancer les procédures, et la réception des permis dépend d'urban.brussels. L'objectif est de pouvoir réaliser les travaux et d'inaugurer le rond-point Schuman réaménagé au cours de cette législature, mais nous devons bien entendu respecter les procédures en vigueur.

Een exacte timing kan Brussel Mobiliteit niet geven, omdat het afhankelijk is van urban.brussels. Het dossier voor de stedenbouwkundige vergunning is volledig sinds 12 juni 2020.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Over de verschuiving van de mobiliteit zal ons in 2021 een studie voorgesteld worden.*

Wat de Blijde Inkomstlaan betreft, begrijp ik dat u de zaken voorstelt zoals ze in Good Move staan, maar de feiten zijn anders. Aan de ingang van het Jubelpark komt nu dubbel zoveel verkeer voorbij. Fietsers worden gehinderd door het stijgende aantal auto's, als ze het park uit komen. Het is mij een raadsel waarom er zoveel auto's over die as worden gestuurd.

Ook uw antwoorden over de beplanting heb ik niet helemaal begrepen, vrees ik. Ik zou pleiten voor een zo ambitieus mogelijke heraanleg, met een groene zone van aan het Robert Schumanplein, helemaal tot aan het Leopoldspark. Ik heb al een voorstel in die richting gedaan, dat uitgediept kan worden.

De vzw Schuman Square heeft al mooie projecten voor de rotonde uitgewerkt, overigens met uw steun. Maar met de "donut", die er ligt, is de organisatie van grote evenementen daar niet vanzelfsprekend.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de algemene te vervullen voorwaarden die de overlegcommissie oplegt voor een gunstig advies, bijvoorbeeld inzake de toegankelijkheid voor minder mobiele mensen of de "donutstructuur".

Ook de tijdslijn kan ik niet helemaal volgen, maar dat ligt misschien aan de complexe administratieve procedures. Wanneer wordt de vergunning afgegeven? Wanneer gaan de werkzaamheden van start?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik blijf voorzichtig en we moeten natuurlijk de geldende procedures respecteren, maar het is de bedoeling dat het vernieuwde Schumanplein nog deze regeerperiode klaar zou zijn.*

Met de lopende analyse willen we een antwoorden bieden op de vele vragen die tijdens het openbaar onderzoek naar voren kwamen. Bepaalde aanpassingen zijn gebeurd op basis van

Plusieurs remarques ont été formulées. L'analyse en cours vise à répondre aux nombreuses questions posées dans le cadre de l'enquête publique. Au niveau de la mobilité, certains aménagements ont été réalisés sur la base de comptages datant de 2014. C'est pour cette raison que la commune d'Etterbeek demande, comme nous, une actualisation des données.

Nous sommes en train de chercher des solutions et des réponses aux différentes questions posées, et nous espérons bien évidemment pouvoir poursuivre ce projet.

²³⁹ **M. David Weytsman (MR).**- Si je comprends bien, c'est vous qui donnez les réponses à Bruxelles Urbanisme et patrimoine (BUP), laquelle va ensuite les transmettre aux quatre partenaires avec lesquels elle est en train de négocier. Est-il possible d'ailleurs d'y associer le comité de quartier ? J'ai cru comprendre que vous y seriez favorable. C'est sur cette base que nous saurons ce que vous aurez éventuellement modifié.

²⁴¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'excellent travail de l'asbl sur le rond-point Schuman lui donne déjà davantage de vie, surtout en soirée, grâce aux lumières. Je vous invite d'ailleurs à visiter ces installations, qui sont encore accessibles pour quelques jours. J'ai été agréablement surprise par leur qualité.

- *L'incident est clos.*

tellingen uit 2014. De gemeente Etterbeek vraagt dan ook, net als wijzelf, een update van die gegevens.

We zoeken op het moment naar oplossingen en hopen het project natuurlijk voort te zetten.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrijp, bezorgt u de antwoorden aan urban.brussels, dat ze op zijn beurt doorgeeft aan de vier partners, waarmee de onderhandelingen lopen. Kan ook het wijkcomité daarbij betrokken worden? Zo weten we wat u uiteindelijk allemaal veranderd hebt.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dankzij het prachtige werk van de vzw is het alweer stukken levendiger op het Schumanplein, zeker 's avonds. De lichtinstallaties zijn er nog een paar dagen te bewonderen.*

- *Het incident is gesloten.*